



DOTTORATO IN SCIENZE STORICHE, ARCHEOLOGICHE
E STORICO-ARTISTICHE (XXXIV CICLO)

TESI DI DOTTORATO

L'emporio a Mezzogiorno.

*Problemi e politiche di espansione del commercio marittimo a Napoli in età liberale
1861-1904*

DOTTORANDO

Dott. Domenico Marrazzo

TUTOR

Ch.mo Professor Marco MERIGGI

a.a. 2021/2022



ABBREVIAZIONI

ACS, Archivio Centrale dello Stato, Roma

ASCD, Archivio Storico della Camera dei Deputati, Roma

DPLIC, Disegni e Progetti di Legge e Incarti delle Commissioni

ASN, Archivio di Stato, Napoli

CCAN, Camera di Commercio ed Arti di Napoli

DDL, Disegno di Legge

ISRI, Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano, Roma

MAIC, Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio

MC, Ministero delle Comunicazioni

MF, Ministero delle Finanze

MLLPP, Ministero dei Lavori Pubblici

MPPTT, Ministero delle Poste e Telegrafi

MAIC, DGA, Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, Direzione Generale di Agricoltura,

MAIC, DGCP, Direzione Generale Credito e Previdenza

MAIC, ISC, Ispettorato Generale del Commercio

MC, DGMM, ISM, Direzione Generale Marina Mercantile, Ispettorato Servizi Marittimi

MPPTT, DGP, Ministero delle Poste e Telegrafi

MI, CRIIN, Ministero dell'Interno, Direzione Generale Amministrazione Civile, Commissione Reale per l'Incremento Industriale della città di Napoli 1902-1903

NGI, Navigazione Generale Italiana

PCM, Presidenza del Consiglio dei Ministri

RCIIN, Reale Commissione per l'Incremento Industriale di Napoli

SAI, Società Africana d'Italia

b., busta

c., carta

f., fascicolo

s.f., sotto-fascicolo

SOMMARIO

INTRODUZIONE	3
CAPITOLO I.....	17
COMMERCIO E NAVIGAZIONE A NAPOLI NEL XIX SECOLO	17
1.1. IL MEZZOGIORNO CONTINENTALE PREUNITARIO NEI CIRCUITI DEL COMMERCIO INTERNAZIONALE....	17
1.2. IL COMMERCIO NAPOLETANO NEL PRIMO VENTENNIO POSTUNITARIO. DIRETTRICI DI TRAFFICO E DISLOCAZIONE NEI PORTI PROVINCIALI	23
1.3. LA STRANA PARABOLA: ESPANSIONE DEI TRAFFICI E CRISI DEL COMMERCIO NELL'ULTIMO VENTENNIO DEL SECOLO	45
1.4. COMMERCIO MARITTIMO ED ECONOMIA CITTADINA DOPO L'UNITÀ: LE "FIGURE DELLO SCAMBIO" ...	76
CAPITOLO II	90
NON PIÙ CAPITALE MA CITTÀ DI COMMERCII.....	90
2.1. <i>I COLLEGAMENTI MARITTIMI A NAPOLI ALL'INDOMANI DELL'UNITÀ: LE CONVENZIONI MARITTIME DEL 1862 ED IL SERVIZIO DEL GOLFO</i>	<i>90</i>
2.2. <i>ESIGENZE DEL COMMERCIO E LIMITI INFRASTRUTTURALI: IL PROBLEMA DEL PORTO, DELL'ARSENALE MARITTIMO E DEI MAGAZZINI GENERALI</i>	<i>99</i>
2.3. <i>«UNA NUOVA ERA DI PROSPERITÀ COMMERCIALE»: IL PUNTO-FRANCO</i>	<i>118</i>
2.4. <i>LA PROPOSTA DI UNA COMPAGNIA TRANSATLANTICA NAPOLETANA E IL FALLIMENTO DELLE CONVENZIONI DEL 1877.....</i>	<i>136</i>
CAPITOLO III.....	157
IN EQUILIBRIO PRECARIO	157
3.1. SEMPRE PIÙ STRETTI IN UN MONDO CHE RIMPICCIOLISCE.....	157
3.2. OLTRE SUEZ. NAPOLI E LA VALIGIA AUSTRALIANA.....	170
3.3. OLTRE SUEZ. NAPOLI E IL CORNO D'AFRICA.....	180
3.4. APRIRSI LA VIA A NUOVI MERCATI. NAPOLI E LE CONVENZIONI POSTALI E COMMERCIALI MARITTIME DEL 1893	200
CAPITOLO IV	229
UN TORPORE CRESCENTE.....	229
4.1. LA CITTÀ CHE SCENDE. APOGEO E CRISI DELLA «CITTÀ COMMERCIALE» NEL DIBATTITO DI FINE OTTOCENTO.....	229
4.2. I NODI AL PETTINE. INFRASTRUTTURE E TRAFFICI NEI LAVORI DELLA COMMISSIONE REALE PER L'INCREMENTO INDUSTRIALE DI NAPOLI	252
EPILOGO	278
FONTI E BIBLIOGRAFIA	288
APPENDICE STATISTICA: MOVIMENTO DEL PORTO DI NAPOLI 1861-1907	329

INTRODUZIONE

La centralità del commercio internazionale nella determinazione delle dinamiche economiche del Mezzogiorno tra Sette e Ottocento, e l'articolazione differenziata a livello regionale o sub-regionale della risposta alle sollecitazioni del mercato, sono oggi acquisizioni storiografiche la cui formulazione rimonta ad una stagione di profondo rinnovamento, iniziata alla fine degli anni Settanta, i cui frutti sono stati raccolti soprattutto a partire dal decennio successivo¹. Il quadro che ne emerge è quello di realtà regionali dotate di diversa capacità d'inserimento nei circuiti del commercio internazionale, specializzandosi per singoli segmenti della domanda estera che ne determina fortuna e tracollo; la parabola delle economie meridionali si rivela maggiormente sensibile ai cicli economici che non ai mutamenti istituzionali determinati dal processo unitario². Ricerche successive, soprattutto di taglio cliometrico, pur ribadendo l'esito nel complesso insoddisfacente della invero favorevole congiuntura attraversata dalle esportazioni meridionali nel corso del XIX secolo, ne confermano la diversificazione interna³.

La maggiore attenzione alla dimensione regionale dell'economia meridionale non sembra comunque aver intaccato l'immagine, di matrice illuministica, di Napoli come capitale megalocefala e parassitaria, palcoscenico di uno sparuto gruppo di proprietari assenteisti e commercianti-speculatori⁴, alla cui definizione hanno concorso, negli stessi

¹ L. DE MATTEO, *Percorsi di una stagione di rinnovamento storiografico*, in *Il Mezzogiorno prima dell'Unità. Fonti, dati, storiografia*, a cura di P. MALANIMA, N. OSTUNI, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2013, pp.9-31.

² P. BEVILACQUA, *Il Mezzogiorno nel mercato internazionale (secoli XVIII-XX)*, «Meridiana», 1 (1987), pp.19-45; in tempi più recenti il momento realmente periodizzante per la crescita dell'agricoltura meridionale è stato indicato nel ventennio fascista: cfr. S. VINCIGUERRA, *Circuiti mercantili e trasformazioni dell'agricoltura nel Mezzogiorno e in Sicilia tra Sette e Ottocento*, «Rivista di Storia Economica», 30 (2014), n.3, pp.281-324; ID., *Agriculture and Territorial Differentiation in Southern Italy 1880-1950*, *ivi*, 33 (2017), n.2, pp.247-273.

³ G. FEDERICO, *Oltre frontiera. L'Italia nel mercato agricolo internazionale*, in *Storia dell'agricoltura italiana in età contemporanea*, a cura di P. BEVILACQUA, vol. III, *Mercati e istituzioni*, Venezia, Marsilio, 1991, pp.189-222; G. FEDERICO, A. TENA-JUNGUITO, *The ripples of the industrial revolution: exports, economic growth, and regional integration in Italy in the early nineteenth century*, «European Review of Economic History», 18 (2014), n.3, pp.349-369; E. FELICE, *Falling behind in Globalization: Southern Italy in the Liberal Age*, «Rivista di Storia Economica», 32 (2018), n.3, pp.257-291.

⁴ Fa eccezione il contributo di Piero Bevilacqua al primo volume della rivista Meridiana, eloquentemente dedicato ai mercati, in cui l'autore osserva come le possibilità di commercializzazione dei prodotti meridionali, intercettati dalle marine mercantili estere, dipendessero anche dalla funzione di

anni, gli importanti lavori di John Davis e Paolo Macry⁵. Soprattutto, ed è rilevante, la feconda messe di studi incentrati sui giochi dello scambio non ha suscitato nella storiografia di quegli anni pari attenzione per la dimensione ed il ruolo del commercio internazionale nella Napoli postunitaria, se non nella misura in cui esso è stato inteso come potente fattore esogeno d'articolazione delle dinamiche sociali delle élites urbane «inserite in un quadro di crisi strutturale e di subalternità mercantile»⁶. Nella Napoli del secondo Ottocento, rileva Macry, s'incontrano soprattutto le figure ibride dei *negozianti*, «imprenditori polivalenti che affiancano all'attività produttiva esercizi commerciali (al minuto e all'ingrosso) in settori merceologicamente affini»⁷. L'inclinazione alla diversificazione degli investimenti soprattutto sul versante dell'intermediazione non è d'altronde una peculiarità solo della borghesia napoletana: Biagio Salvemini, anche come reazione al quadro eccessivamente pessimistico tinteggiato da Davis, ha rimarcato negli stessi anni la necessità di considerare le scelte operative delle borghesie meridionali ottocentesche, protese alla distribuzione del rischio in attività diversificate, sulla scorta della *struttura data delle convenienze* nel complesso di una economia e di una società marginale qual è il Mezzogiorno⁸; Alberto Mario Banti, a sua volta, applicando il concetto di razionalità limitata alla *vexata quaestio* dello scarso spirito d'impresa nel Mezzogiorno, ha individuato nei fattori dell'incertezza, dei costi di transazione e dell'assenza di fiducia tre plausibili fenomeni esplicativi delle risposte subottimali dispiegate dagli imprenditori meridionali⁹. Simili considerazioni, ed il dibattito storiografico in cui si sono inseriti¹⁰,

emporio della capitale, e dalla convenienza degli approdi; Bevilacqua sottolinea pure l'effetto propulsivo che i consumi di una grande capitale, e perciò la domanda soprattutto di beni agricoli, innescano nelle province contermini. Cfr. P. BEVILACQUA, *op.cit.*

⁵ J. DAVIS, *Società e imprenditori nel Regno borbonico 1815-1860*, Roma-Bari, Laterza, 1979; P. MACRY, *Ottocento. Famiglia, élites e patrimoni a Napoli*, Torino, Einaudi, 1988.

⁶ P. MACRY, *Tra rendita e «negozio». A proposito di borghesie urbane meridionali*, «Meridiana», 5 (1989), p.62.

⁷ *Ibid.*, p.63.

⁸ B. SALVEMINI, *Note sul concetto di Ottocento meridionale*, «Società e Storia», 26 (1984), pp.917-945; ID., *Per un profilo della borghesia imprenditoriale dell'Ottocento meridionale: una griglia interpretativa generale*, in *Le borghesie dell'Ottocento*, a cura di A. SIGNORELLI, Messina, 1988, pp.65-77.

⁹ A. M. BANTI, *Gli imprenditori meridionali: razionalità e contesto*, «Meridiana», 6 (1989), pp.63-89.

¹⁰ Cfr. *Élites, famiglie, strategie imprenditoriali: Macry e Banti sull'Ottocento italiano. Discussione fra Adrian Lyttelton, Paolo Pezzino, Biagio Salvemini e Lucetta Scaraffia*, ivi, pp.231-259; per le obiezioni di Paolo Macry soprattutto sul versante del sistema valoriale che ispira la *razionalità procedurale* degli imprenditori meridionali cfr. ID., *Postfazione alla nuova edizione*, in ID., *Ottocento. Famiglia, élites e patrimoni a Napoli*, Bologna, Il Mulino, 2002, pp.335-363 (ed. digit.: 2010, doi: 10.978.8815/145390).

hanno contribuito a generare una particolare attenzione per la figura dell'imprenditore meridionale¹¹.

Momento di decantazione di un dibattito oramai ventennale si ha nei volumi dedicati alle regioni meridionali che compongono l'importante collana della *Storia d'Italia*, edita da Einaudi a partire dalla fine degli anni Ottanta¹². Nel volume su *La Campania* il tema del commercio è affrontato rispettivamente da Paolo Frascani e, per il commercio al dettaglio, da Daniela Luigia Caglioti¹³. Frascani rileva come fino ad allora la storiografia più attenta all'«evoluzione economica della Napoli contemporanea» avesse accolto, in sostanza, l'assunto nittiano di un'impossibile alterità all'industrializzazione quale condizione di sviluppo della città¹⁴. Eppure, prosegue Frascani, sotto la patina dell'economia di fabbrica s'intravede una «tendenza mai interrotta alla terziarizzazione dell'economia napoletana»¹⁵, portato della maggiore attitudine all'intermediazione della borghesia imprenditoriale cittadina. La destrutturazione del commercio napoletano nei decenni postunitari è letta in controtuce al contraddittorio processo di maggior proiezione sul mercato internazionale dell'economia urbana e provinciale, proprio nel mentre si consuma la perdita della preminenza napoletana sull'economia meridionale, secondo processi che delineano le concrete possibilità in cui s'incanala l'azione della borghesia mercantile. Le «figure dello scambio» si muovono in un mondo che cambia

¹¹ Sul tema ha particolarmente insistito Luigi De Matteo, per cui cfr. ID., «Noi della meridionale Italia». *Imprese e imprenditori del Mezzogiorno nella crisi dell'Unificazione*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2002; ID., *Una "economia alle strette" nel Mediterraneo. Modelli di sviluppo, imprese e imprenditori a Napoli e nel Mezzogiorno nell'Ottocento*, Napoli-Roma, Edizioni Scientifiche Italiane, 2013; cfr. pure M. C. SCHISANI, *Dinamiche professionali e reti di relazioni di un "uomo d'affari" di successo a Napoli nel periodo della prima globalizzazione. Domenico Gallotti (1831-1905)*, «Storia Economica», 21 (2018), n.2, pp.379-414; non meno rilevanti sono gli studi sulle comunità estere attive nel Mezzogiorno ottocentesco; si veda B. DAWES, *British Merchants in Naples, 1820-1880*, Edizioni Scientifiche Italiane, 1991; D. L. CAGLIOTI, *Vite parallele. Una minoranza protestante nell'Italia dell'Ottocento*, Bologna, Il Mulino, 2006.

¹² Si vedano a proposito le considerazioni di Carlo Trigilia sui volumi dedicati alla Sicilia, alla Puglia ed alla Calabria; ID., *Mercato e società locale nelle regioni meridionali*, «Società e Storia», 49 (1990), p.675-685.

¹³ P. FRASCANI, *Mercato e commercio a Napoli dopo l'Unità*, in *La Campania*, a cura di P. MACRY, P. VILLANI, Torino, Einaudi, 1990, pp.183-221; D. G. CAGLIOTI, *Artigiani e dettaglianti in città*, ivi, pp.661-688. Sulla distribuzione al dettaglio si veda pure F. BALLETTA, *Commercio e dazi di consumo a Napoli nella seconda metà del XIX secolo*, in *Mercati e consumi. Organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XII al XX secolo*, I Convegno nazionale di storia del commercio in Italia, Reggio Emilia 6-7 giugno 1984, Modena, 8-9 giugno 1984, Bologna, IFOA, 1984, pp.729-742; P.MACRY, *Circuiti redistributivi di una città ottocentesca*, «Quaderni storici», 91 (1996), n.1, pp.69-85. Una certa attenzione alla sfera del mercato è d'altronde presente, anche solo sotterraneamente, nei contributi allo stesso volume di Pasquale Villani, Paolo Macry e Augusto De Benedetti.

¹⁴ P. FRASCANI, *cit.*, p.185.

¹⁵ *Ibid.*, p.186.

fulmineamente, dove la rivoluzione dei trasporti ridisegna i collegamenti internazionali ed al contempo ingenera cambiamenti profondi nelle pratiche stesse in cui si svolge l'intermediazione commerciale e finanziaria. Il quadro così delineato offre un'immagine certamente meno drammatica della parabola commerciale napoletana che, tuttavia, non smette per questo di essere discendente: la constatazione di una permanenza dell'élite finanziario-commerciale napoletana al di là delle difficoltà postunitarie non impedisce di rilevarne l'incapacità adattativa rispetto a innovazioni profonde del gioco degli scambi¹⁶. Inoltre, anche gli elementi di maggiore novità apportati dai diversi contributi al volume non arrivano realmente a smentire il valore fortemente periodizzante del processo risorgimentale per le sorti della città, il cui declino è inevitabilmente ricondotto alla disarticolazione dei rapporti secolari tra capitale e province¹⁷. Nuove gerarchie urbane e territoriali riconfigurano le diverse realtà del Mezzogiorno, secondo processi certamente preesistenti, ma catalizzati, all'indomani dell'Unità, dalla politica amministrativa e doganale dei governi liberali, come pure dalla realizzazione della rete ferroviaria nazionale¹⁸.

Nell'ambito del rinnovato dibattito sulle origini del divario tra Nord e Sud della penisola, suscitato dal centocinquantesimo dell'Unità nazionale, alcuni studiosi hanno indicato la centralità della collocazione geografica, e della differente capacità di accesso ai mercati, come fattore concomitante¹⁹. Non sono mancate talune perplessità, soprattutto

¹⁶ *Ibid.*, pp.218 segg.; sulla continuità delle grandi case bancarie e commerciali napoletane si sofferma anche Augusto De Benedetti, per cui cfr. ID., *Il sistema industriale (1880-1940)*, in *La Campania*, cit., pp.445-605. Più di recente, sulla base dello spoglio di un'ampia messe di fonti archivistiche e non, uno studio di Maria Carmela Schisani, Luigi Balletta e Giancarlo Ragonzini ha confermato la sostanziale permanenza delle élites napoletane nel primo ventennio postunitario, permanenza individuata come fattore esplicativo di forze frenanti la modernizzazione dell'economia meridionale; cfr. M. C. SCHISANI, L. BALLETTA, G. RAGOZINI, *Crowding out the change: business networks and persisting economic elites in the South of Italy over Unification (1840-1880)*, «Climetrica», 15 (2021), pp.89-131.

¹⁷ G. GALASSO, *Tradizione, metamorfosi e identità di un'antica capitale*, in ID., *Napoli*, Roma-Bari, Laterza, 1987, pp. XI-XLV; Galasso a sua volta rimarca le possibilità limitate offerte dal Mezzogiorno come mercato e come fonte di risorse per la stessa capitale.

¹⁸ G. BARONE, *Mezzogiorno ed egemonie urbane*, «Meridiana», 5 (1989), pp.13-47; F. MERCURIO, *Le ferrovie e il Mezzogiorno: i vincoli "moralì" e le gerarchie territoriali (1839-1905)*, ivi, 19 (1994), pp.155-193. La formulazione più perentoria della tesi che addebita alla politica infrastrutturale unitaria l'origine stessa del divario Nord-Sud è sicuramente quella di Mario Di Gianfrancesco, per cui cfr. ID., *La rivoluzione dei trasporti in Italia nell'età risorgimentale. L'unificazione del mercato e la crisi del Mezzogiorno*, L'Aquila, L. U. Japadre, 1979. Di senso contrario sono invece le considerazioni di Paolo Macry, per cui cfr. ID., *La città e la società urbana*, in *La Campania*, cit., pp.91-182, ed in particolare le pp.108 segg.

¹⁹ B. A'HEARN, A. J. VENABLES, *Geografia, commercio estero e divari regionali*, in *L'Italia e l'economia mondiale. Dall'Unità a oggi*, a cura di G. TONIOLO, Venezia, Marsilio, 2013, pp.825-868; A. MISSIAIA, *Where do we go from here? Market access and regional development in Italy (1871-1911)*, «European Review of Economic History», 20 (2016), pp.215-241; EAD., *One market fits all? Market*

su una formulazione della tesi ritenuta eccessivamente deterministica, a scapito di altre ipotesi di tipo culturale e socio-istituzionale²⁰. N'è conseguito un dibattito spesso acceso, e ad oggi ancora aperto²¹.

Il rilievo assunto dal gioco degli scambi negli studi sul Mezzogiorno moderno e contemporaneo ha immancabilmente suscitato una certa attenzione per i meccanismi materiali dei traffici che per il Mezzogiorno, a lungo, non hanno potuto svolgersi altrimenti che sul mare. A lungo negletta dalla storiografia più avvertita²², oggetto semmai d'incursione di talune ricostruzioni di taglio pubblicistico spesso ideologicamente preconcepite²³, l'indagine delle attività marittime, nel più complesso ambito del rapporto tra le comunità meridionali ed il mare, ne ha rivelati un indubbio dinamismo e la capacità d'inserirsi nei margini lasciati dalle marine estere nei circuiti

access and the origins of the Italian north-south divide, «Regional Studies, Regional Science», 6 (2019), n.1, pp.92-100; V. DANIELE, P. MALANIMA, N. OSTUNI, *Geography, market potential and industrialization in Italy 1871-2001*, «Papers in Regional Science», 97 (2018), n.3, pp.639-662.

²⁰ Un quadro di sintesi aggiornato delle principali ipotesi esplicative del divario regionale italiano in E. FELICE, *The socio-Institutional Divide: Explaining Italy's Long-Term Regional Differences*, «Journal of Interdisciplinary History», 49 (2018), n.1, pp.43-70: ID., *Economia e società: il divario Nord-Sud all'Unità*, «Meridiana», 95 (2019), pp.39-62.

²¹ Un'aspra polemica è intercorsa tra Vittorio Daniele e Paolo Malanima, sostenitori della tesi geografica e del ruolo del potenziale di mercato, ed Emanuele Felice, sostenitore di una tesi di tipo socio-istituzionale; cfr. V. DANIELE, P. MALANIMA, *Il divario Nord-Sud in Italia 1861-2011*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2011; E. FELICE, *Perché il Sud è rimasto indietro*, Bologna, Il Mulino, 2013; V. DANIELE, P. MALANIMA, *Perché il Sud è rimasto indietro? Il Mezzogiorno fra storia e pubblicistica*, «Rivista di Storia Economica», 30 (2014), n.1, pp.3-35; E. FELICE, *Il Mezzogiorno fra storia e pubblicistica. Una replica a Daniele e Malanima*, ivi, n.2, pp.197-242; V. DANIELE, P. MALANIMA, *Due commenti finali*, ivi, pp.243-248.

²² La letteratura a proposito è vastissima; per una ricostruzione cfr. G. GALASSO, *Napoli e il mare*, in *La fabbrica delle navi. Storia della cantieristica nel Mezzogiorno d'Italia*, a cura di A. FRATTA, Napoli, Electa, 1990; G. DI TARANTO, *La marina mercantile del Mezzogiorno. Un bilancio storiografico 1950-1980*, in *La storiografia marittima in Italia e in Spagna in età moderna e contemporanea. Tendenze, orientamenti, linee evolutive. Atti del Convegno di studi, Bari, 15-16 ottobre 1999*, a cura di A. DI VITTORIO e C. B. LÓPEZ, Bari, Cacucci, 2001, pp.285-295; P. FRASCANI, *La storia marittima del Mezzogiorno negli studi degli ultimi venti anni*, «Società e Storia», 87 (2000), n.1, pp.91-106.

Per un quadro complessivo della storiografia marittima in Italia si veda M. D'ANGELO, M. E. TONIZZI, *Recent Maritime Historiography on Italy*, in *New directions in Mediterranean Maritime History*, a cura di HARLAFTIS, G. e VASSALLO C., St. John's, Newfoundland, 2004, pp.55-82; M. D'ANGELO, *L'Histoire Maritime in Italie*, in *Naval History. La SISM ricorda Alberto Santoni (1936-2013)*, Quaderno 2014 della Società Italiana di Storia Militare, Roma, Società Italiana di Storia Militare, 2014, pp.85-122; A. CAFARELLI, *Navigare Necesse Est. La Storia Marittima nell'ultimo Ventennio*, «Storia Economica», 20 (2017), n.2, pp.673-692.

²³ A. CLEMENTE, *La marina mercantile napoletana dalla Restaurazione all'Unità: flotta, tecniche e rotte tra navigazione di lungo corso e cabotaggio*, «Storia Economica», 14 (2011), n.2, pp.207-246.

mercantili sette-ottocenteschi²⁴ e di proiettarsi sulle più estese rotte oceaniche, anche qui insinuandosi tra le maglie di una fitta rete di connessioni oramai percorsa dai piroscafi²⁵.

Si tratta tuttavia di vicende che vedono protagoniste principalmente le comunità marittime sparse tra le isole e la costa orientale del golfo piuttosto che Napoli²⁶. In un momento ritenuto favorevole, il capitale napoletano si arrischia nella costituzione di compagnie di navigazione a vapore, ma il mancato inserimento nel sistema dei servizi sovvenzionati all'indomani dell'Unità ne determina il veloce declino, cedendo l'iniziativa ad altre regioni²⁷.

Per Napoli, protesa sul mare, i traffici commerciali sono intimamente connessi alle sue strutture portuali, cui gli storici hanno solo negli ultimi decenni dedicato una maggiore attenzione. Rispetto ad una letteratura spesso tesa a esasperare il giudizio negativo, d'ascendenza nittiana, del declino postunitario²⁸, le ricostruzioni di Paolo Frascani e Silvio De Majo offrono un quadro più articolato e meno disperante della parabola propria dello scalo partenopeo tra età liberale e Fascismo²⁹. Fondamentali contributi sono venuti dalle ricerche di Giuseppe Moricola sulla manodopera portuale, organizzata nella cosiddetta "carovana dei facchini", e di Serena Potito sui Magazzini

²⁴ *Lo spazio tirrenico nella "grande trasformazione". Merci, uomini e istituzioni nel Settecento e nel primo Ottocento*, a cura di B. SALVEMINI, Bari, Edipuglia, 2009.

²⁵ *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare dell'Ottocento*, a cura di P. FRASCANI, Roma, Donzelli, 2001; ID., *Tra la bussola e il negozio: uomini, rotte e traffici nei giornali di bordo delle navi a vela dell'Ottocento*, «Società e Storia» 100/101 (2003), n.14, pp.488-510.

²⁶ Oltre ai contributi di Frascani e di Annunziata Berrino al volume *A vela e a vapore* si veda pure, per l'isola di Procida, G. DI TARANTO, *Procida nei secoli XVII-XIX. Economia e popolazione*, Genève, Droz, 1985; un quadro di sintesi in L. RADOGNA, *Storia della marina mercantile delle Due Sicilie 1734-1860. In appendice: L'armamento velico e a vapore della regione campana, 1860-1940*, Milano, Mursia, 1982.

²⁷ L. DE MATTEO, *La Compagnia di navigazione a vapore delle Due Sicilie*, in ID., «Noi della meridionale Italia». *Imprese e imprenditori del Mezzogiorno nella crisi dell'unificazione*, cit., pp. 149-207. Un recente contributo di Daniela Ciccolella ha ricostruito con attenzione la vicenda che ha condotto a varare a Napoli il primo piroscafo del Mediterraneo, depurandola dalla sua aura deformante di primato; EAD., *Un'impresa a improbabilità infinita: Napoli e la prima nave a vapore del Mediterraneo*, in *Il Mediterraneo come risorsa. Prospettive dall'Italia*, a cura di S. CAPASSO, G. CORONA, W. PALMIERI, Bologna, Il Mulino, 2020, pp.445-476.

²⁸ Un esempio è sicuramente L. ARAMU, *La Camera sul porto. Napoli 1860-1940*, Napoli, Colonnese, 2009; dello stesso tenore è anche P. A. TOMA, *Storia del porto di Napoli*, Genova, Sagep, 1991; di tutt'altro impianto, attento soprattutto agli aspetti urbanistici ed architettonici della vicenda portuale napoletana, è il volume collettaneo *Napoli. Il porto e la città. Storia e progetti*, a cura di B. Gravagnuolo, Napoli, ESI, 1994.

²⁹ P. FRASCANI, *Strutture e traffici del porto di Napoli: 1860-1960*, «Memoria e Ricerca», 11 (2002), pp.41-62; S. DE MAJO, *Il porto di Napoli dall'Unità alla Seconda guerra mondiale. Storia di una lenta affermazione*, in *I porti della penisola italiana. Due mari a confronto tra storia e sviluppo futuro*, Atti del Convegno di Studi Ancona, 8-9 aprile 2011, a cura di G. GARZELLA et. al., Pisa, Pacini, 2011, pp.179-195.

Generali e sul Punto Franco³⁰. Nondimeno, attraverso le dinamiche del porto filtra l'immagine di un rapporto difficile tra infrastruttura e tessuto urbano, di un tentativo incompiuto di conversione funzionale dell'economia cittadina che ha nella stagnazione del movimento portuale, sul versante delle merci, la sua prova evidente, stagnazione appena coperta dall'impetuoso aumento del traffico portuale dovuto alla crescente, dolorosa emorragia d'emigranti che s'imbarcano a Napoli³¹. Intimamente legato alle sorti della città, quella del porto di Napoli diventa una lunga teoria di occasioni mancate³², ennesimo atto di una peculiare separazione tra città ed elemento acqueo che può farsi risalire per lo meno al XVI secolo³³.

Diversamente da quanto verificatosi nella storiografia incentrata sui secoli dell'età Moderna, il ruolo dei traffici marittimi nella Napoli postunitaria è rimasto relegato sullo sfondo, filtrato attraverso le vicende delle dotazioni infrastrutturali e della loro sempre più manifesta funzione di barriera³⁴. Tuttavia, l'infrastruttura portuale è solo una delle variabili in gioco. Scrivendo della storia di un porto della costa britannica orientale, Great Grimsby, spuntato fuori dal nulla alla fine del XVIII secolo per volontà di alcuni proprietari locali, e divenuto uno dei più importanti porti inglesi soltanto nella seconda metà del XIX secolo, quando cioè la gestione era passata ad una grande società ferroviaria britannica che ne aveva assicurato tanto i collegamenti con l'hinterland quanto un servizio

³⁰ G. MORICOLA, *gli uomini che muovono i beni; facchini e organizzazione del porto a Napoli dopo l'Unità*, «Società e Storia», 97 (2002), pp.517-539; S. POTITO, *Nuovi orizzonti commerciali nella Napoli postunitaria: la nascita dei Magazzini Generali*, «Storia economica», 24 (2011), n.1, pp.132-153; EAD., *L'economia napoletana e il commercio internazionale tra '800 e '900: i Magazzini Generali e il deposito franco*, «Pecunia», 16/17 (2013), pp.241-268.

³¹ Sul tema dell'emigrazione transoceanica e del suo ruolo nell'economia napoletana si vedano i contributi di Alida Clemente e Giuseppe Moricola in *Il viaggio degli emigranti in America latina tra ottocento e novecento. Gli aspetti economici, sociali, culturali*, a cura di G. MORICOLA, Napoli, Guida, 2008; G. MORICOLA, *Per partire: il viaggio degli emigranti meridionali in età liberale tra rappresentazioni e realtà*, in *Andar per mare*, a cura di P. MASSA, Genova, De Ferrari, 2009, pp.103-125; più in generale A. MOLINARI, *Porti, trasporti, compagnie*, in *Storia dell'emigrazione italiana*, a cura di P. BEVILACQUA, A. DE CLEMENTI, E. FRANZINA, Donzelli, Roma, 2002, vol. I, *partenze*, pp.237-255; sul ruolo del Banco di Napoli come collettore delle rimesse degli emigranti cfr. L. DE ROSA, *Emigranti, capitali e banche (1896-1906)*, Napoli, Edizione del Banco di Napoli, 1980.

³² Un giudizio nel complesso più positivo è espresso da Silvio De Majo per cui cfr. ID., *Il porto di Napoli dall'Unità alla Seconda guerra mondiale. Storia di una lenta affermazione*, cit.

³³ T. COLLETTA, *Napoli. Città portuale e mercantile. La città bassa, il porto e il mercato dall'VIII al XVII secolo*, Roma, Kappa, 2006; cfr. pure A. MARIA RAO, *Introduzione. Napoli nel Mediterraneo del Settecento*, in *Napoli e il Mediterraneo nel Settecento. Scambi, immagini, istituzioni*, Atti del Convegno internazionale (Napoli 16-18 maggio 2013), a cura di A. M. RAO, Bari, Edipuglia, 2017, pp.5-23.

³⁴ S. POTITO, *Lo sviluppo economico e infrastrutturale del porto di Napoli nei primi decenni post-unitari: limiti e opportunità*, «Rivista economica del Mezzogiorno», (2018), n. 1-2, pp.221-237.

di piroscafi con i porti dell'Europa centrosettentrionale, Gordon Jackson, uno dei più importanti esponenti della storiografia portuale britannica³⁵, ne concluse che le pur prodigiose infrastrutture portuali fossero «meno importanti della rete complessiva dei trasporti e delle connessioni mercantili, in continuo mutamento»³⁶. Sulla scorta di una storiografia delle città portuali oramai consolidata, Gelina Harlaftis ha delineato «cinque fattori di dinamismo e interazione» che concorrono a determinare la fortuna di una città portuale:

«La prima è la collocazione dei porti; la seconda è la condizione locale, regionale e internazionale degli scambi in un dato periodo; vengono poi l'imprenditorialità marittimo-portuale, il senso di identità di una città portuale insieme all'interazione tra lo scalo e il contesto urbano»³⁷.

Il successo di una città portuale è il risultato di una combinazione complessa di dinamiche, di cui alcune talora sfuggenti ad ogni velleità delle comunità locali di imbrigliarle e indirizzarle a proprio piacimento³⁸. Non a caso, sistemi portuali e città-porto sono stati oggetto di crescente attenzione da parte di discipline diverse, dalla geografia economica alla storia urbana, passando dalla *Maritime History* alla *Global History*, dando vita talora a scambi e confronti metodologici e prospettivi proficui, pur nella irriducibilità di fondo di metodi e punti focali su cui ogni ambito di ricerca pone la propria attenzione³⁹. La recente stagione interdisciplinare ha posto particolare attenzione

³⁵ Si vedano i contributi nel volume *Harbours and Havens: Essays in Port History in Honour of Gordon Jackson*, a cura di L. R. FISCHER, A. JARVIS, Liverpool University Press, 1999; in particolare A. JARVIS, *Port History: Some Thoughts on Where it Came from and Where it Might Be Going*, ivi, pp.13-34.

³⁶ G. JACKSON, *Do Docks Make Trade? The Case of the Port of Great Grimsby*, in *From Wheel House to Counting House: Essays in Maritime Business History in Honour of Professor Peter Neville Davies*, a cura di L. R. FISCHER, Liverpool University Press, 1992, p.17 [trad. nostra].

³⁷ G. HARLAFTIS, *Storia marittima e storia dei porti*, «Memoria e Ricerca», 11 (2002), p.14.

³⁸ Una interpretazione “passiva” della traiettoria delle città-porto rispetto a fenomeni quali i traffici e strategie degli operatori economici è quella di Brian Slack, per cui cfr. ID., *Pawns in the Game: Ports in a Global Transportation System*, «Growth and Change», 24 (1993), n.3, pp.579-588.

³⁹ La letteratura, sotto questo aspetto, è sterminata; cfr. comunque M. TULL, *Port history in the International Journal of Maritime History*, «The International Journal of Maritime History», 26 (2014), n.1, pp.123-129; M. SUÀREZ BOSA, D. C. HIDALGO, *Fostering (under) development in Atlantic ports: Introduction*, ivi, 32 (2020), n.1, pp.124-133; S. PALMER, *History of the Ports*, ivi, 32 (2020), n.2, pp.426-433; limitatamente al rapporto tra Maritime History e Global History cfr. A. POLONIA, *Maritime History: A Gateway to Global History?* in *Maritime History as Global History*, a cura di M. FUSARO e A. POLÓNIA, Liverpool University Press, 2010, pp.1-20; M. FUSARO, *Maritime History as Global History? The Methodological Challenges and a Future Research Agenda*, ivi, pp.267-282; esempi della volontà di

sulle capacità evolutive e adattative dei sistemi portuali, e sulle responsabilità degli attori in gioco. Un esempio evidente si rintraccia nella rilevanza assunta dal concetto di *path dependence*⁴⁰ come modello esplicativo delle dinamiche evolutive dei sistemi portuali, introdotto nella storia dei porti soprattutto allo scopo di analizzare le conseguenze, sul lungo periodo, dell'organizzazione e regolamentazione della manodopera portuale⁴¹. Gli studi in questo senso hanno posto in risalto l'importanza - oltre ai fattori propriamente tecnologici ed economici - dei quadri normativi di riferimento e dell'azione delle autorità locali, portuali ed amministrative, in rapporto dialettico con le autorità centrali⁴². Nell'ambito della *Urban History* è stato posto un certo interesse sulla capacità delle città portuali di reagire ai momenti traumatici, dalle calamità alle repentine trasformazioni economiche, tecnologiche o istituzionali, capacità espressa, con termine forse un po' troppo abusato, dal concetto di *resilienza*: anche in questo caso, più che una qualità intrinseca delle città portuali in sé, è la capacità di autorità portuali e cittadine di perseguire le stesse strategie a favorire l'emergere di risposte positive, magari originali, all'imprevisto⁴³.

Gli studi di storia globale⁴⁴, pur consapevoli di tali aspetti, hanno concentrato la propria attenzione sulla natura nodale delle città portuali: luoghi di transito per eccellenza, i porti sono i gangli di intricate reti di connessioni che possono arrivare a dispiegarsi per l'interno globo, e su cui si mobilitano uomini, beni, capitali, informazioni, idee,

unire temi e pratiche di World History e Maritime History sono sicuramente D. ABULAFIA, *Il grande mare. Storia del Mediterraneo*, Milano, Mondadori, 2013; ID., *Storia marittima del mondo. Quattro millenni di scoperte, uomini e rotte*, Milano, Mondadori, 2020.

⁴⁰ Cfr. P. A. DAVID, *Path dependence: a foundational concept for historical social science*, «Cliometrica», 1 (2007), n.2, pp.91-114.

⁴¹ Esempi in questo senso sono S. VANFRAECHEM, *Why They are Tall and We are Small! Competition between Antwerp and Rotterdam in the Twentieth Century*, in *The World's Key Industry. History and Economics of International Shipping*, a cura di G. HARLAFTIS, S. TENOLD e J. M. VALDALISO, New York, Palgrave Macmillan, 2012, pp.142-157; J. REVELEY, M. TULL, *Institutional Path Dependence in Port Regulation: A Comparison of New Zealand and Australia*, ivi, pp.158-179.

⁴² Cfr. T. NOTTENBOOM, P. DE LANGEN, W. JACOBS, *Institutional plasticity and path dependence in seaports: interactions between institutions, port governance reforms and port authority routines*, «Journal of Transport Geography», 27 (2013), pp.26-35; D. CASTILLO, J. M. VALDALISO, *Path dependence and change in the Spanish port system in the long run (1880-2014): An historical perspective*, «The International Journal of Maritime History», 29 (2017), n.3, pp.569-596.

⁴³ C. HEIN, D. SCHUBERT, *Resilience, Disaster, and Rebuilding in Modern Port Cities*, «Journal of Urban History», 47 (2021), n.2, pp.235-249; l'articolo funge da introduzione ad un numero monotematico contenente diversi casi studio.

⁴⁴ L. DI FIORE, M. MERIGGI, *World History. Le nuove rotte della storia*, Roma-Bari, Laterza, 2011; S. CONRAD, *Storia globale. Un'introduzione*, Roma, Carocci, 2015; per una recente rassegna critica dello stato degli studi globali cfr. C. CORNELISSEN, M. MERIGGI, *Per una storiografia globale policentrica. Introduzione*, «Annali dell'Istituto italo-germanico in Trento», 47 (2021), n.1, pp.7-19.

pratiche⁴⁵. Oggetto precipuo d'indagine diventa la città-porto, in cui «la vita economica, sociale, politica e culturale [...] è determinata in modo preponderante da, e dev'essere analizzata alla luce di quella funzione portuale»⁴⁶. Definite anche *gateways cities*, punti d'accesso tra realtà territoriali diverse, rendendo così le regioni in cui sono collocate permeabili ai flussi di risorse materiali e immateriali, le città gateway rendono materialmente possibili quei flussi non soltanto grazie alle proprie infrastrutture materiali, ma al complesso di servizi offerti che vanno dalle sedi di società di navigazione alle assicurazioni marittime, dalle borse merci alle Camere di Commercio, dai consolati alle rappresentanze di case commerciali, e così via⁴⁷. Sebbene molte di queste città riposino su storie e tradizioni mercantili secolari, è indubbio che nel corso del XIX si apra per tutte una fase inedita, in cui le città-porto sono chiamate ad affrontare trasformazioni talora fulminee e pervasive non soltanto dei modi di produzione, ma delle forme stesse in cui per secoli si è operato nella pratica mercantile, e delle aree del mondo in cui la pratica ha potuto materialmente svolgersi⁴⁸. Il XIX è il secolo della rivoluzione commerciale, della rivoluzione dei trasporti, della seconda rivoluzione industriale, dell'imperialismo europeo, della crescente integrazione dei mercati mondiali, tutti fattori che concorrono alla globalizzazione otto-novecentesca⁴⁹. Le città-porto dovettero immancabilmente confrontarsi con tali trasformazioni, compresa una crescita senza precedenti delle quantità

⁴⁵ Un'ottima rassegna, attenta all'interdisciplinarietà delle ricerche sulle città portuali a cavallo tra XIX e XX secolo, è L. HEERTEN, *Mooring Mobilities, Fixing Flows: Toward a Global Urban History of Port Cities in the Age of Steam*, «Journal of Historical Sociology», 34 (2021), n.2, pp.350-374.

⁴⁶ F. BROEZE, *Brides of the Sea revisited*, in *Gateways of Asia. Port Cities of Asia in the 13th-20th Centuries*, a cura di F. BROEZE, New York, Routledge, 2010 (1ª ed. 1997), p.3, [trad. nostra].

⁴⁷ J. DARWIN, *Unlocking the World. Port Cities and Globalization in the Age of Steam 1830-1930*, London, Allen Lane, 2020, pp. XXI-XXXIX.

⁴⁸ È questa, ad esempio, la tesi di John Darwin.

⁴⁹ Ancora una volta la letteratura è vastissima; tra gli studi più noti si citano K. POMERANZ, S. TOPIK, *The World That Trade Created. Society, Culture, and the World Economy, 1400 to the Present*, New York, Sharpe, 1999; K. H. O'ROURKE, J. G. WILLIAMSON, *Globalizzazione e storia. L'evoluzione dell'economia atlantica nell'Ottocento*, Bologna, il Mulino, 2005; J. OSTERHAMMEL, *The Transformation of the world. A Global History of the Nineteenth Century*, trad. di P. CAMILLER, Princeton-Oxford, Princeton University press, 2014; S. C. TOPIK, A. WELLS, *Filiere di prodotto in un'economia globale*, in *I mercati e le guerre mondiali 1870-1945*, a cura di E. S. ROSENBERG, Torino, Einaudi, 2015, pp.689-957.

C. FUMIAN, *Commercio mondiale e globalizzazioni tra XIX e XX*, in *Storia economica globale del mondo contemporaneo*, a cura di C. FUMIAN e A. GIUNTINI, Roma, Carocci, 2020, pp.95-118; è noto che la periodizzazione che vede in quella otto-novecentesca la prima globalizzazione è stata fortemente criticata; su questo cfr. D. OLSTEIN, *Le molteplici origini della globalizzazione. Un dibattito storiografico*, «Contemporanea», 9 (2006), n.3, pp.403-422; per una riflessione recente sul più generale valore euristico del concetto di globalizzazione intesa come integrazione dei mercati cfr. A. CLEMENTE, *Il racconto del mercato globale e la crisi della storicità. Sul ritorno della storia economica*, «Storica», 72 (2018), pp.7-52.

e tipologie di merci mobilitate, del numero di donne e uomini che si muovevano tra regioni e continenti del mondo, degli strumenti tecnologici necessari a gestire reti commerciali sempre più complessi: «Il diciannovesimo secolo – ha scritto Jürgen Osterhammel – fu l’età dell’oro di porti e città portuali, o più precisamente, dei *grandi* porti, dal momento che solo pochi potevano gestire gli enormi volumi [di traffico] implicati nell’espansione del commercio mondiale»⁵⁰. Ma l’incremento dimensionale e tecnologico dei porti, da solo, non era sufficiente. Le grandi città portuali erano in grado di offrire servizi bancari, finanziari, assicurativi, consentivano la raccolta di informazioni agli operatori economici, garantivano manodopera specializzata, magazzinaggio, la possibilità di trasporti intermodali. Lo storico Michael Miller ha sostenuto che il sistema globale degli scambi, consolidatosi a partire dagli ultimi decenni dell’Ottocento, non avrebbe potuto realizzarsi se non vi fosse stato sotteso un «mondo commerciale marittimo» frutto del rapporto triangolare tra porti, compagnie di navigazione e società commerciali, le cui attività e funzioni erano reciprocamente indispensabili⁵¹. Le città portuali, tuttavia, avevano l’ulteriore funzione di fungere da punto concreto di tangenza tra questi attori e i mercati⁵². Porti, navigazione e società commerciali potevano beneficiare reciprocamente da un rapporto simbiotico, ma ancora una volta sono i porti ad avere maggiormente bisogno degli altri fattori, perché sono le società di navigazione e di commercio a farsi generatrici di network, il reale fulcro delle economie portuali: «l’indice migliore del potere e del benessere [dei porti] – scrive Miller - rimasero i network che avevano costruito»⁵³.

Anche se le città portuali riuscivano a garantirsi l’accesso a più ampi network, la loro collocazione non era omogenea⁵⁴. L’impatto del vapore nella trasformazione dei collegamenti marittimi è stato uno degli oggetti di studio più rilevanti nell’ambito della storiografia marittima⁵⁵. Nel corso del XIX secolo le innovazioni tecniche tanto nelle

⁵⁰ J. OSTERHAMMEL, *op.cit.*, p.275 [trad. nostra].

⁵¹ M. B. MILLER, *Europe and the Maritime World. A Twentieth-Century History*, Cambridge University Press, 2012.

⁵² *Ibid.*, pp.130-132.

⁵³ *Ibid.*, p.35 [trad. nostra].

⁵⁴ L. HEERTEN, *op.cit.*, p.355.

⁵⁵ Per una panoramica degli studi su questo aspetto si rimanda ai diversi contributi alla collana *Research in Maritime History*, pubblicata dalla International Maritime History Association; tra i più recenti cfr. *International Merchant Shipping in the Nineteenth and Twentieth Century. The Comparative Dimension*, a cura di L. R. FISCHER e E. LANGE, Liverpool University Press, 2018; *The Impact of Technological Change. The Early Steamship in Britain*, a cura di J. ARMSTRONG e D. M. WILLIAMS, Liverpool University Press, 2018.

macchine marine che nella costruzione degli scafi consentirono di realizzare navi sempre più capienti, veloci, regolari ed affidabili, ma anche sempre più costose da armare, comportando a loro volta la necessità di concentrare proprietà e gestione dei piroscafi in società per azioni dotate di capitale sufficiente⁵⁶. L'affermazione della navigazione di linea, cioè di un servizio di collegamento celere, fisso e periodico tra diversi scali, eseguito dalle grandi società di navigazione a vapore, concorse a riplasmare le distanze transoceaniche, instaurando gerarchie sulla base della variazione di intensità ed estensione dei fasci di collegamenti che la navigazione di linea assicurava alle diverse città portuali. L'urgenza, per molti Stati, di assicurare ai traffici nazionali un simile strumento di proiezione economica e politica concorse ad approfondire le asimmetrie nella rete globale dei collegamenti marittimi⁵⁷. Come ricostruito da Andrea Cafarelli per il caso veneziano, inoltre, tali gerarchie potevano articolarsi a loro volta a livello sub-nazionale, con benefici ed esiti diversi⁵⁸.

Presupposto del presente progetto di ricerca è che la storia di Napoli come città portuale in età postunitaria possa essere proficuamente ripercorsa se inquadrata nella più ampia cornice individuata dal sistema marittimo-commerciale globale che emerse a cavallo tra XIX e XX secolo, tenendo altresì conto dell'importanza dei collegamenti marittimi in cui la città riesce ad inserirsi, delle modalità, e del rapporto dialettico tra attori istituzionali ed economici in gioco, inclusi la manodopera portuale, il ceto mercantile, le società di navigazione. Un'obiezione che potrebbe muoversi è che Napoli, secondo una definizione più rigorosa che ponga l'accento sulla intensità e complementarietà dei rapporti tra società urbana e attività portuali⁵⁹, non fosse

⁵⁶ C. SMITH, *Coal, Steam and Ships. Engineering, Enterprise and Empire on the Nineteenth-Century Seas*, Cambridge, Cambridge University Press, 2018.

⁵⁷ G. MELLINATO, *L'Adriatico conteso. Commerci, politica e affari tra Italia e Austria-Ungheria (1882-1914)*, Milano, FrancoAngeli, 2018; sebbene incentrato sul ruolo della navigazione sussidiata nell'Adriatico, il saggio di Mellinato dedica uno spazio amplissimo ad una densa riflessione teorica sul tema della "mobilità sincronizzata" otto-novecentesca, ed al ruolo dell'intervento pubblico nel settore marittimo; nell'ambito della storiografia marittima italiana, già Ludovica De Courten pose l'attenzione sul ruolo della navigazione sussidiata nei tentativi di espansione commerciale del Regno d'Italia in nuovi mercati; cfr. L. DE COURTEN, *La marina mercantile italiana nella politica di espansione (1860-1914). Industria, finanza e trasporti marittimi*, Roma, Bulzoni Editore, 1989.

⁵⁸ A. CAFARELLI, *Il leone ferito. Venezia, l'Adriatico e la navigazione sussidiata per le Indie e l'Estremo Oriente (1866-1914)*, Roma, Viella, 2014.

⁵⁹ P. RIETBERGEN, *Porto e Città, o Città-Porto? Qualche riflessione generale sul problema del rapporto fra porto e contesto urbano*, in ISTITUTO INTERNAZIONALE DI STORIA ECONOMICA F. DATINI, *I porti come impresa economica*, Atti della diciannovesima settimana di studi, 2-6 maggio 1987, a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze, Le Monnier, 1998, pp.615-624.

propriamente una città-porto⁶⁰, per quanto condividesse alcuni tratti salienti delle città portuali come la forte esposizione alle epidemie, le precarie condizioni abitative degli strati più bassi della popolazione, la congestione urbana⁶¹. Eppure, scalzata dal rango di capitale dopo l'Unificazione, è proprio nel mare che in molti videro un'opportunità di rifondare le fortune della città. L'idea non era certamente nuova⁶², ma la necessità di far fronte alle conseguenze inevitabili delle perdute prerogative, e dei relativi benefici, dell'essere sede di una corte fastosa, di ministeri, di dignitari diplomatici, di alti funzionari ed ufficiali delle forze armate, riportò in auge con maggiore urgenza la possibilità di fare di Napoli una città compiutamente commerciale.

Il presente progetto di ricerca intende ripercorrere la traiettoria di Napoli come città portuale e commerciale tra Unità e Legge speciale del 1904, considerata come momento di cesura importante della storia della città portuale, nella misura in cui la «prospettiva dell'industrializzazione»⁶³, già sollevata sullo scorcio del secolo, ha la sua prima concreta attuazione.

Il progetto si ripartisce nel modo seguente.

Nel primo capitolo si ricostruiscono i traffici che interessano il porto e la provincia di Napoli tra la fine delle guerre napoleoniche e la crisi di fine secolo, cercando di rintracciarne evoluzioni e permanenze nel tempo, direttrici d'espansione, mercati di riferimento, variazioni del ventaglio merceologico, impatto della navigazione a vapore. Nell'ultimo paragrafo si ricostruisce invece il ruolo che le attività portuali e commerciali marittime hanno sulla struttura occupazionale della città nella seconda metà del XIX secolo, attraverso il confronto tra rilevazioni statistiche e censitarie, annuari commerciali e fonti archivistiche.

Nel secondo capitolo si ripercorrono le principali strategie individuate dalle amministrazioni cittadine e dal ceto commerciale - soprattutto per opera della Camera di Commercio - per promuovere, nel primo ventennio postunitario, la crescita e la trasformazione in senso commerciale della città, dalla domanda da collegamenti marittimi

⁶⁰ A. M. RAO, *op.cit.*, pp.8-9; G. MORICOLA, *gli uomini che muovono i beni; facchini e organizzazione del porto a Napoli dopo l'Unità*, cit., pp.517-519.

⁶¹ R. LEE, *The socio-economic and demographic characteristics of port cities: a typology for comparative analysis?*, «Urban History», 25 (1998), n.2, pp.147-172.

⁶² A. TUCCILLO, *La "situazione" mediterranea di Napoli e del Mezzogiorno nel progetto riformatore settecentesco*, in *Napoli e il Mediterraneo nel Settecento*, cit., pp.229-243.

⁶³ A. DE BENEDETTI, *La Campania industriale. Intervento pubblico e organizzazione produttiva tra età giolittiana e fascismo*, Napoli, Edizioni Athena, 1990, pp.88-151.

sussidiati all'espansione delle infrastrutture portuali, e ancora dall'istituzione di Magazzini Generali e di un Punto Franco nella città al tentativo di far sorgere una nuova società di navigazione a vapore.

Nel terzo capitolo ci si concentra invece sullo sforzo di favorire l'espansione dell'orizzonte commerciale cittadino favorendo il collegamento a nuovi mercati, sia cercando di attrarre compagnie di navigazione estere che consentissero, grazie all'aumento del traffico portuale, una ricaduta positiva sull'economia cittadina grazie al transito di merci e passeggeri ed alle maggiori opportunità di smercio per il commercio cittadino e provinciale, sia cercando di assicurare alla città un più ampio fascio di collegamenti postali tramite la principale società di navigazione nazionale, la NGI, sussidiata dallo Stato per eseguire collegamenti postali e commerciali marittimi.

Nel quarto e ultimo capitolo, infine, si ripercorre il dibattito che va intensificandosi nel corso dell'ultimo decennio del secolo, nel momento in cui la città affronta una crescente crisi economica ed amministrativa, spingendo gli esponenti del mondo economico, politico ed intellettuale della città ad avanzare proposte per favorirne la ripresa economica, dando corpo a due possibili ipotesi, incentrate l'una sulla vocazione commerciale cittadina, e l'altra sulla trasformazione in senso industriale del tessuto produttivo. Esito di eventi in parte inattesi, con il prevalere dell'ipotesi industrialista si concretizza l'intervento diretto dello Stato nell'economia cittadina il cui presupposto è però lo studio degli interventi da attuare, affidato ad un'apposita commissione, i cui lavori, attenti alla dimensione commerciale e portuale dell'economia cittadina, consentono di fare il punto di potenzialità e limiti della ipotesi della città commerciale.

CAPITOLO I COMMERCIO E NAVIGAZIONE A NAPOLI NEL XIX SECOLO

1.1. Il Mezzogiorno continentale preunitario nei circuiti del commercio internazionale

Negli anni compresi tra il congresso di Vienna e l'Unità, il Mezzogiorno d'Italia fu interessato da un movimento commerciale viepiù intenso, frutto di una interrelazione crescente della propria economia – e più in generale, delle economie mediterranee - nel nuovo sistema internazionale degli scambi sorto dalle macerie delle guerre napoleoniche. L'aumento degli scambi commerciali s'accompagnò a trasformazioni sensibili dei modi di produzione, proprie della rivoluzione industriale, che solo ora manifestavano in modo macroscopico i propri effetti, determinando una nuova divisione internazionale del lavoro entro cui tutte le economie erano chiamate a misurarsi⁶⁴: è in questo contesto che si delinearono concretamente “vincoli e opportunità” dell'economia meridionale⁶⁵. Il Mezzogiorno d'Italia vide le sue diverse realtà specializzarsi a seconda delle sollecitazioni del commercio internazionale, ma sempre secondo una collocazione “marginale” rispetto alla gerarchia degli scambi e con una crescente esposizione alle variazioni della domanda internazionale⁶⁶.

Principali voci d'esportazione erano beni agricoli e d'allevamento, inviati in Francia, Gran Bretagna, Austria e Regno di Sardegna; le importazioni, invece, derivavano soprattutto da Francia e Gran Bretagna, e si articolavano in beni intermedi per la

⁶⁴ L'insieme dei mutamenti, anche profondi, in atto nei mercati internazionali all'indomani della pace di Vienna fu già dai contemporanei definito “rivoluzione commerciale”; cfr. C. FUMIAN, G. GOZZINI, *La prima globalizzazione e la rivoluzione commerciale. Attori e fattori. Introduzione*, in «Italia contemporanea», 282 (2016), pp.12-18; cfr. pure F. SIRUGO, *La “rivoluzione commerciale”. Per una ricerca su Inghilterra e mercato europeo nell'età del Risorgimento italiano*, in «Studi Storici», 2 (1961), n. 2, pp.267-297, e altresì A. LEPORE, *Sui rapporti tra Mezzogiorno ed Europa e Mezzogiorno nel Risorgimento*, «Studi Storici», 10 (1969), n. 3, pp.548-586.

⁶⁵ P. BEVILACQUA, *Il Mezzogiorno nel mercato internazionale (secoli XVIII-XX)*, «Meridiana», 1 (1987), *Mercati*, pp.19-45.

⁶⁶ Cfr. A. CLEMENTE, *La marina mercantile napoletana dalla Restaurazione all'Unità. Flotta, tecniche e rotte tra navigazione di lungo corso e cabotaggio*, «Storia Economica», 14 (2001), n. 2, pp.207-246.

manifattura – soprattutto tessile -, generi alimentari, prodotti dell'industria estrattiva e metallurgica, generi coloniali⁶⁷.

La marina mercantile meridionale beneficiò solo parzialmente della sempre maggiore intensità degli scambi. Emancipatasi dall'ingombrante presenza genovese a partire dalla metà del XVIII secolo, incentivata e tutelata dalla dinastia borbonica, la marina mercantile delle Due Sicilie, che limitatamente alla parte continentale del Regno consisteva nel 1818 in 3.587 bastimenti per 92.268 tonnellate, arrivò a contare, nel 1860, 9.848 bastimenti per 259.909 tonnellate di stazza: essa s'accrebbe perciò del 274.5% circa in termini di numero di bastimenti, e del 281.6% circa in termini di tonnellaggio - in pratica poco meno che triplicando - mentre nello stesso periodo l'intera marina mercantile della penisola era "solo" duplicata, ascendendo complessivamente a circa 600.000 tonnellate di stazza. Alla vigilia dell'Unità la marina mercantile duo-siciliana superava, per numero di bastimenti e per tonnellaggio, tutte le altre marine mercantili che confluirono nel nuovo Regno⁶⁸, eccettuati i bastimenti veneti e giuliani, superiori per numero e tonnellaggio ma parte della marina asburgica⁶⁹.

Tale significativo incremento tuttavia non s'era accompagnato ad un aumento tangibile del tonnellaggio medio, che nel 1860 era di 26,4 tonnellate per nave, ben al di sotto dei valori medi delle altre marine preunitarie – ad eccezione di quella pontificia – e poco più alto del valore medio di 25,7 tonnellate registrato nel 1818⁷⁰. Nel 1860, sul

⁶⁷ Opera di riferimento per il commercio duo-siciliano nella prima metà del XIX secolo rimane A. GRAZIANI, *Il commercio estero del Regno delle Due Sicilie dal 1832 al 1858*, in *Archivio Economico dell'Unificazione Italiana*, X, Roma, 1960; per una critica delle serie realizzate da Graziani cfr. D. CICCOLELLA, *Il commercio estero*, in *Il Mezzogiorno prima dell'Unità. Fonti, dati, storiografia*, a cura di P. MALANIMA E N. OSTUNI, Soveria Mannelli, Rubettino, 2013, pp.231-256.

⁶⁸ Un confronto tra le diverse marine preunitarie è estremamente difficile, sussistendo sistemi diversi di calcolo della stazzatura e diversi criteri di registrazione, e mancando spesso serie omogenee per gli anni presi in considerazione; MARIO DI GIANFRANCESCO (ID.), *La rivoluzione dei trasporti in Italia nell'età risorgimentale. L'unificazione del mercato e la crisi del Mezzogiorno*, L'Aquila, Japadre Editore, 1979, p. 224) ne ha tentato un calcolo che tenesse conto di tali aspetti, ottenendo, al 31 dicembre 1859 ed in tonnellate metriche, le seguenti cifre:

Regno delle Due Sicilie = 266.008 tn

Regno di Sardegna = 222.524 tn

Stato Pontificio = 37.126 tn

Granducato di Toscana = 55.115 tn

⁶⁹ Al 1858 il naviglio veneto-giuliano consta di 3.351 bastimenti per 350.899 tonnellate; Cfr. M. DI GIANFRANCESCO, *op.cit.*, p.222.

⁷⁰ Al 1858 Alida Clemente (EAD., *op.cit.*, p.126) riporta i seguenti tonnellaggi medi per le diverse marine mercantili preunitarie:

Venezia e Trieste = 104,7

Regno di Sardegna = 71,6

Granducato di Toscana = 61,5

Modena = 36,3

totale dei bastimenti, solo 31 superavano le 301 tonnellate, mentre ben 9.202 unità, vale a dire il 94% del totale complessivo, non superava le 100 tonnellate. Ciò nondimeno, anche il naviglio di tonnellaggio superiore crebbe, per quanto in modo più contenuto che non nelle marine mercantili sarda e veneto-giuliana. Tra le unità che superavano le 100 tonnellate risaltano, sia per numero che per andamento crescente, soprattutto i brigantini e i brick schooner o brigantini-goletta; andò aumentando anche il numero dei piroscafi, che ammontavano a 17 nel 1860.

La marina mercantile duo-siciliana era dedicata primariamente al cabotaggio, come indica appunto il basso tonnellaggio medio; nell'ambito dello stesso commercio estero, gli scambi con la Sicilia – computata nel commercio estero – risultano preminenti ed anzi, se si espunge il commercio con la Sicilia, risulta che nel corso degli anni Cinquanta il movimento complessivo con l'estero, per numero e per tonnellaggio dei legni, andò leggermente ma costantemente diminuendo; nondimeno, il contributo dei bastimenti meridionali al commercio estero restò alto, oscillando intorno all'80% del totale, e tuttavia la componente estera, segnatamente nord-europea ed atlantica, s'accrebbe a scapito delle bandiere mediterranee⁷¹: «in sintesi» ha scritto Alida Clemente «si rafforzano i legami commerciali extra mediterranei, rispetto ai quali la marina napoletana subisce la crescente preponderanza delle marine nordeuropee, in particolare di Gran Bretagna e Svezia, che controllano gran parte del movimento commerciale con il Regno delle Due Sicilie».⁷²

La diffusione di battelli a vapore e di locomotive stava intanto contribuendo potentemente a ridisegnare il sistema internazionale degli scambi. La propulsione a vapore, agli inizi, non parve poter mettere in discussione il predominio della vela nella navigazione, specialmente quella transoceanica. I primi battelli a vapore non erano competitivi, risultando talora anche più lenti dei velieri, e comportando maggiori costi d'esercizio a causa dell'altissimo consumo di combustibile, il cui stivaggio per di più sottraeva spazio considerevole alle merci; essi tuttavia garantivano una certa regolarità

Regno delle Due Sicilie = 24,6

Stato Pontificio = 22,4.

È qui da notare che il ducato di Modena e Reggio aveva ottenuto un piccolo sbocco sul Tirreno con l'annessione del ducato di Massa e Carrara nel 1829.

⁷¹ I dati sono tratti dalle serie ricostruite da Alida Clemente, ad oggi le più affidabili; cfr. A. CLEMENTE, *op.cit.*

⁷² *Ibid.*, p.228.

del servizio per cui, dopo che tentativi d'impiego nei canali ebbero dato risultati positivi in America settentrionale e in Gran Bretagna, a partire dal 1818 furono sperimentati per collegamenti su tratte brevi e periodiche, nel mare d'Irlanda, nella Manica, nel Baltico⁷³. L'anno seguente fu compiuta la prima traversata dell'Atlantico per opera di un battello misto a vela e a vapore, il *Savannah*, durata venticinque giorni – lo stesso tempo impiegato da un veliero – dei quali sette col solo ausilio del vento⁷⁴. È solo a partire dagli anni Trenta che cominciarono ad essere istituite corse periodiche di piroscafi su lunghe distanze, soprattutto tra i paesi anglosassoni dell'Atlantico settentrionale, e tra il Regno Unito e le sue colonie, mentre la marina velica, ormai al culmine della sua possibile sofisticazione tecnica, giocava la sua ultima carta, i grandi clipper, velieri dalla linea pulita e affusolata, dotati di fasciame in metallo e di un'ampia superficie velica tale da garantire alte velocità. I clipper furono impiegati a lungo soprattutto da armatori anglosassoni per raggiungere i domini britannici in India, la Cina e l'Australia. Gli armatori di altre marine, compresa quella duo-siciliana, cominciarono invece a dotarsi di brigantini a palo.

Costanti innovazioni tecniche avrebbero reso il vapore sempre più competitivo⁷⁵, ma bisognò attendere l'ultimo ventennio del secolo perché i piroscafi, mercé anche l'apertura del canale di Suez, riuscissero a prendere il sopravvento anche sulle più lunghe rotte oceaniche⁷⁶. Almeno agli inizi, gli alti costi d'esercizio resero ovunque necessario una qualche forma di sovvenzione alle compagnie di navigazione a vapore che presero a costituirsi già a partire dagli anni Trenta. Teoricamente, le compagnie venivano sovvenzionate perché assicurassero un servizio postale celere e costante, tuttavia sovvenzioni o altre forme di garanzie erano spesso l'espressione di altri interessi, quali la volontà di dotarsi di migliori collegamenti con i mercati coloniali, incentivare le

⁷³ Tra il 1812 ed i primi del 1822 risultano costruiti in Gran Bretagna 142 battelli a vapore, di cui 38 solo nel 1821, per un totale di 16.141 tonnellate lorde; per i dati e per un elenco dei collegamenti effettuati da suddetti battelli a vapore cfr. D. M. WILLIAMS, J. ARMSTRONG, "One of the noblest inventions of the age": *British steamboat numbers, diffusion, services and public reception, 1812 - c.1823*, «The Journal of Transport History» 35 (2014), 1, pp.18-34.

⁷⁴ *Storia economica Cambridge*, a cura di H. J. HABAKKUK e M. POSTAN, ed. italiana a cura di V. CASTRONOVO, vol. VI, *La rivoluzione industriale e i suoi sviluppi*, pp.234-235; la prima traversata compiuta col solo ausilio del vapore fu quella del *Sirius* nel 1838.

⁷⁵ Sull'importanza del fattore tecnologico cfr. R. GIANNETTI, *Tecnologia e sviluppo economico*, in *Lo sviluppo economico moderno. Dalla rivoluzione industriale alla crisi energetica*, a cura di P. A. TONINELLI, Venezia, Marsilio, 2006, pp.253-330; sul caso specifico cfr. altresì C. Pavese, *I trasporti e le comunicazioni*, ivi, pp.324-326.

⁷⁶ Cfr. *infra*, pp. 157-158.

costruzioni navali, o ancora per motivi di prestigio nazionale. Servizi postali sovvenzionati furono istituiti nel Baltico e nelle acque britanniche sin dal 1819; il primo servizio postale fra le due sponde dell'Atlantico risale al 1840⁷⁷.

Il primo battello a vapore che solcasse il Mediterraneo fu, com'è noto, il *Ferdinando I*, piccolo bastimento in legno a ruote fatto costruire dal francese Pierre Andriel, il quale, dopo averne ottenuto la privativa, aveva costituito una società di navigazione a Napoli⁷⁸. Il *Ferdinando I* compì il suo primo viaggio partendo da Napoli il 24 settembre 1808 e raggiungendo Marsiglia solo il 4 novembre; l'esperienza non ebbe conseguenze pratiche e la società fallì entro breve, né maggior fortuna ebbe un'altra società costituita nel 1823 da Giorgio Wilding, Duca di Butera, insieme ad alcuni mercanti inglesi: la sua privativa fu ceduta dopo poco a Maurice Dupont, e da questi nel 1829 a Giorgio Sicard, il quale costituì la società *G. Sicard, Benucci e Pizzardi*, divenuta poi nel 1835 società in accomandita denominata *Amministrazione della navigazione a vapore nel Regno delle Due Sicilie*, trasformata in anonima nel 1839 alla morte di Leopoldo Sicard, figlio ed erede di Giorgio. Nel frattempo, il governo borbonico aveva tentato, nel 1836, la via di una società di navigazione statale, la cui esperienza tuttavia si concluse dopo soli tre anni⁷⁹.

Nel Mediterraneo comparvero ben presto più compagnie sovvenzionate: la britannica *Peninsular & Oriental*, che garantiva i collegamenti tra Gran Bretagna ed Egitto; le francesi *Messageries Impériales*, alle quali nel 1851 veniva affidato il precedente servizio governativo di navigazione nel Mediterraneo; l'austriaco *Lloyd*

⁷⁷ Cfr. A. GIUNTINI, *Le meraviglie del mondo. Il sistema internazionale delle comunicazioni nell'Ottocento*, Prato, Istituto Storico di Studi Postali, 2011, cap. II, *la navigazione a vapore e il trasporto della posta*, pp.35 segg.

⁷⁸ Pierre Andriel, già noto per aver attraversato per primo la Manica con un battello a vapore, avrebbe immediatamente abbandonata al suo destino la compagnia costituita in Napoli, priva d'altronde di reale solidità e prospettive, per dedicarsi a diverse altre imprese in giro per il mondo, per concludere infine i propri giorni in miseria a Parigi nel 1869; per una ricostruzione puntuale della vicenda cfr. D. CICCOLELLA, *Un'impresa a improbabilità infinita: Napoli e la prima nave a vapore del Mediterraneo*, in *Il Mediterraneo come risorsa. Prospettive dall'Italia*, a cura di S. CAPASSO, G. CORONA, W. PALMIERI, Bologna, Il Mulino, 2020, pp.445-476.

⁷⁹ Sulle notizie circa la navigazione a vapore nel Regno delle Due Sicilie cfr. C. PERFETTO, *Vicende della marina mercantile a vapore nel Reame delle Due Sicilie dal 1818 al 1860*, estratto dagli Atti del R. Istituto d'incoraggiamento di Napoli, ser. VI, vol. LXXV degli atti, fasc. I, Napoli, G. Barca, 1923; L. RADOĞNA, *Storia della marina mercantile delle Due Sicilie (1734-1860). In appendice: L'armamento velico e a vapore della regione campana (1860-1940)*, Milano, Mursia, 1982; M. SIRAGO, *Lo sviluppo della navigazione a vapore in età borbonica (1815-1861)*, in «Quaderni SISM», (2014), pp.435-452.

*Triestino*⁸⁰. La crescente presenza di piroscafi nel Mediterraneo sospinse la marina duosiciliana da un lato a cercare nuove rotte da sfruttare oltre le colonne d'Ercole, e dall'altro a rifugiarsi nella navigazione protetta lungo le coste del Regno: « I piroscafi esteri» scriveva Ludovico Bianchini «si sono impossessati in gran parte di que' traffichi che la nostra mercantil marina a vele esercitava non solo lunghesso le coste del reame di Napoli e di Sicilia, ma eziandio nel Mediterraneo colla Francia e colla Spagna. Per questi luoghi non le è rimasto che il trasporto dei grani, oli, doghe, zolfi, ferri ed altri obbietti di grosso volume. In siffatto rincontro i nostri armatori non si sono perduti di animo, e senza grandi incoraggiamenti lasciando il meschino traffico di costa si sono spinti audacissimi con grande successo in lontani mari, affrontando i pericoli di lunghe e stentate navigazioni per farvi migliori commerci e ricavare più frequenti e pingui noleggi»⁸¹.

Pur vincolata da alti costi d'esercizio e da una tenace concorrenza, la navigazione a vapore napoletana aveva continuato a diffondersi. A Napoli, oltre alla ricordata *Amministrazione della navigazione a vapore del Regno delle Due Sicilie*, si costituì nel 1849 la *Società Calabro-Sicula per la navigazione a vapore*, e nel 1853 la compagnia di vapori ad elica *Giuseppe Cianelli & C.*, entrambe dedite al cabotaggio con la Calabria e la Sicilia⁸², mentre la *Amministrazione della navigazione a vapore* esercitava un servizio tra Marsiglia e Trieste. Alcuni tentativi di armatori napoletani e siciliani di creare dei collegamenti a vapore con le Americhe non ebbero seguito⁸³, né miglior fortuna arrise al Regno di Sardegna, il quale aveva tentato di istituire un servizio di linea con l'America centrale per mezzo della *Transatlantica*⁸⁴.

Nel complesso la quota dei piroscafi sul tonnellaggio complessivo della marina mercantile meridionale rimase modesta, restando circoscritta al cabotaggio pur con l'eccezione, non disprezzabile, dei collegamenti con Marsiglia⁸⁵.

⁸⁰ Per un quadro della diffusione dei trasporti a vapore nel Mediterraneo cfr. S. MAGGI, *Trasporti e comunicazioni: dalle ferrovie al telegrafo*, in *Storia d'Europa e del Mediterraneo*, direttore A. BARBERO, parte II, *Dal Medioevo all'età della globalizzazione*, sezione VI, *L'età contemporanea*, volume XIII, *Ambiente, popolazioni, economia*, Roma, Salerno Editrice, 2016, pp.93-125.

⁸¹ L. BIANCHINI, *Della storia delle finanze del Regno di Napoli. Libri sette*, terza edizione riveduta ed accresciuta dall'autore, Napoli, Stamperia Reale, 1859, p.542.

⁸² Cfr. L. RADOGNA, *op.cit.*, capp. XV, XVI.

⁸³ M. SIRAGO, *op.cit.*, p.446.

⁸⁴ Sulla politica sarda circa la navigazione transoceanica cfr. M. MARIANO, *Un pont sur l'Atlantique. Transatlantic steamers and nation building in the Kingdom of Sardinia (1830-1859)*, «Contemporanea» 21 (2018), 2, pp.153-172.

⁸⁵ Nel 1852 risulterebbero in esercizio 12 piroscafi napoletani per 3.013 tonnellate; in quell'anno, su un totale di 369 bastimenti che avevano collegato Napoli e la Francia, 146 erano stati napoletani; nel

1.2. *Il commercio napoletano nel primo ventennio postunitario. Diretrici di traffico e dislocazione nei porti provinciali*

Nella *Relazione della Giunta Provvisoria di Commercio di Napoli sulle forze produttive delle Provincie Napoletane*, datata giugno 1861 e pubblicata l'anno successivo nel primo volume *degli Annali del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio*, si rintraccia un primo sintetico quadro del commercio napoletano all'indomani dell'Unità. Principali voci d'esportazione sono prodotti agricoli e d'allevamento, «olio, grano, avena, civaie, robbia, lana, liquirizia, seta, seme di lino, anici, mandorle, carrube, pelli di agnelli e capretti, zafferano, vino, doghe, frutta secche e fresche, specialmente fichi ed agrumi, e finalmente succhi ed essenze di limone, ed altri di minor conto»⁸⁶; tra i beni importati per necessità delle manifatture locali, o da queste esportate, vi sono il cotone, la seta, il cuoio e la carta. Cotone, lana e carta sono alla base dei settori più importanti della manifattura meridionale, ovvero «filatura meccanica del cotone, le manifatture di cotone, e miste di cotone e lana, nonché le stamperie di tele di cotone, quella dei pannilana, e la manifattura della carta sia a macchine continue, che a mano»⁸⁷, mentre la seta vede decrescere già da tempo la sua importanza a causa della malattia del baco⁸⁸. Tutte le produzioni, denuncia la Giunta, sono comunque minacciate dalle nuove tariffe daziare, che le espongono ad un'improvvisa concorrenza⁸⁹; la manifattura del cuoio, in particolare, avendo immagazzinato materia prima importata secondo il vecchio sistema protettivo, e quindi ad un prezzo più alto, si ritrova a scontare costi maggiori degli eventuali ricavi, «senza parlare del maggior prezzo che in Napoli costano le cuoia grezze, perché non avendo noi commercio diretto colle Americhe per difetto di una Dogana di deposito per la riesportazione libera, siamo necessitati di provvederci da altre piazze, come Marsiglia e Genova»⁹⁰.

1860 risulterebbero a Napoli 17 piroscafi per circa 3.748 tonnellate; cfr. A. CLEMENTE, *op.cit.*, pp.237-238.

⁸⁶ *Relazione della Giunta Provvisoria di Commercio di Napoli sulle forze produttive delle Provincie Napoletane. Giugno 1861*, in *Annali del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio*, Torino, Tip. Dalmazzo, 1862, p.9.

⁸⁷ *Ibid.*, p.11.

⁸⁸ *Ibid.*, p.13.

⁸⁹ Sull'introduzione della tariffa daziaria sarda nel Mezzogiorno cfr. L. IZZO, *Storia delle relazioni commerciali tra l'Italia e la Francia dal 1860 al 1875*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1975, pp.93-114.

⁹⁰ *Relazione della Giunta Provvisoria di Commercio di Napoli sulle forze produttive delle Provincie Napoletane. Giugno 1861*, cit., p.15.

Maggior costo di carbone e macchinari, scarsi servizi e sconto più alto, lamenta la Giunta, fanno sì che i prodotti finiti delle manifatture napoletane non possano reggere la concorrenza ed essere riesportate, se non «le garancine, i cotoni filati tinti di rosso Adrianopoli, ed i tessuti lisci della stessa tinta» perché i prodotti necessari alla tintura – robbia, olio, sommacco – essendo prodotti locali sono a miglior prezzo⁹¹. Lo stesso vale per l'industria della carta, la cui materia prima, gli stracci, è «tutta raccolta e fornita nel paese stesso», e che difatti dà vita ad un certo movimento d'esportazione «per le Isole Jonie, per la Grecia e per altre parti d'Oriente, nonché per Trieste»⁹², e che tuttavia è minacciata di rovina dall'introduzione della libera esportazione degli stracci, causa dell'aumento del costo della materia prima, senza contare che per limitare il danno se ne introduce un altro, ovvero una «tassa eccezionale d'imbarco, la quale impedisce il traffico di questa merce con le altre Provincie Italiane»⁹³.

Malgrado gli indubbi contraccolpi generati dal nuovo regime doganale alle tradizionali manifatture meridionali - che d'altronde, al di là di singoli episodi, sarebbero stati ben preso riassorbiti⁹⁴ - il movimento commerciale del porto napoletano, superata una momentanea contrazione dei traffici, inevitabile conseguenza degli eventi che avevano condotto alla costituzione del nuovo Regno⁹⁵, diede al contrario prova di un rinnovato vigore, come entusiasticamente annotava la Camera di Commercio napoletana in una delle relazioni periodiche sul movimento commerciale e industriale della provincia:

⁹¹ *Ibid.*, p.16.

⁹² *Ibid.*, p.17.

⁹³ *Ibid.*

⁹⁴ Cfr. S. DE MAJO, *Manifattura e fabbrica, in Napoli e l'industria. Dai Borboni alla dismissione*, a cura di A. VITALE e S. DI MAJO, Soveria Mannelli, Rubettino, 2008, pp.27-30; Luigi De Matteo, maggiormente severo nel proprio giudizio sulle conseguenze del processo unitario, suggerisce tuttavia che il discrimine tra le imprese meridionali che riuscirono a superare le difficoltà dei primi anni e quelle che invece soccomberono stesse nella maggiore o minore stabilità finanziaria delle stesse; cfr. L. DE MATTEO, *L'avventura degli industriali*, in ID., «*Noi della meridionale Italia*». *Imprese e imprenditori del Mezzogiorno nella crisi dell'Unificazione*, cit., pp.103-107.

⁹⁵ Interrogata sull'argomento dal Ministero di Agricoltura Industria e Commercio il 12 luglio 1862 attraverso il Prefetto, la Direzione della Gran Dogana di Napoli sottoponeva il seguente specchio riportante l'ammontare dei dazi riscossi sulle importazioni e le esportazioni tra il 1858 e il 1861 (valore in Lire):

ANNO	IMPORTAZIONI	ESPORTAZIONI
1858	17.545.694,30	152.356,16
1859	15.017.146,61	190.059,83
1860	10.615.757,27	122.033,35
1861	8.113.135,55	18.750,36

Fonte: ASN, Prefettura amministrativa, f.171.

«Non ostante la incertezza degli elementi, che la Camera ha potuto tener presenti nella compilazione del suo lavoro, massime per quanto concerne lo studio dei confronti, essa è in grado di constatare che, a contare dal 1860, ed in grazia della libertà concessa a' traffichi, il movimento commerciale sia grandemente cresciuto in queste Provincie meridionali del Regno»⁹⁶.

Secondo le informazioni raccolte dalla Camera – da accogliersi con la dovuta cautela - se nel quinquennio 1855-1859 la media del movimento di importazione ed esportazione da e per l'estero dell'intero Mezzogiorno continentale ammontava a 34.355.360 Ducati, ovvero 146.010.280 Lire, nel 1863 nel solo compartimento doganale di Napoli la cifra ascendeva a 203.007.382 Lire, e nel 1864 a 214.405.421 Lire nelle sole dogane di Napoli e Castellammare, risultato anche più notevole una volta considerato che, al contrario delle stime per il 1863 e il 1864, le statistiche preunitarie comprendevano nel commercio estero anche gli scambi con gli altri Stati della penisola⁹⁷; suddette cifre non includevano inoltre il cabotaggio, estremamente rilevante per Napoli che restava il principale porto d'importazione e redistribuzione delle merci per l'intero Mezzogiorno continentale. Al contrario, secondo quanto annota la Camera di Commercio, «le esportazioni per l'Estero, che si fanno direttamente dal porto di Napoli non rappresentano che i soli prodotti delle provincie di Terra di Lavoro, Napoli, Salerno, e per pochi articoli ancora delle Calabrie»⁹⁸, il che spiega il considerevole divario tra valori di importazione, stimata 177.981.899 Lire per il 1864, ed esportazione, stimata solo 36.423.522 Lire⁹⁹.

Napoli - s'affretta a precisare tuttavia la Camera nella propria relazione - restava il cuore pulsante del commercio dell'intero Mezzogiorno continentale:

«Ei merita di essere attentamente considerato come siano così strette le relazioni commerciali fra Napoli e le altre Provincie meridionali, che da questa piazza istessa viene diretto il commercio di esportazione di buona parte de' più ricchi prodotti di quelle: egli è nella nostra Borsa infatti che vengono in gran parte negoziati

⁹⁶ *Relazione della Camera di Commercio ed Arti di Napoli sopra la statistica ed il movimento commerciale ed industriale del proprio distretto nell'anno 1864*, Napoli, Tip. Dell'Unione, 1865, p.16.

⁹⁷ *Ibid.*, pp.16-17.

⁹⁸ *Ibid.*, p.22.

⁹⁹ *Ibid.*, p.21.

gl'immensi valori che rappresentano i ricolti delle ubertose pianure di Puglia, delle oleifere terre di Lecce, Taranto, Rossano, e Gioia, i quali prodotti, comprati da' negozianti e forti capitalisti, che han sede in Napoli, vengono poi per loro conto spediti direttamente da Manfredonia, Barletta, Bari, Gallipoli, Taranto, Gioia ne' diversi porti esteri, secondo che trovansi a spacciare con maggiore vantaggio»¹⁰⁰.

Così ancora quell'anno la Camera poteva riportare ch'erano stati noleggiati «80 legni di varia portata, fra i quali 15 coperti da bandiera Nazionale» da parte di esponenti del commercio napoletano perché caricassero «circa quintali 93.000 di olio per un valore approssimativo di poco meno che lire 10.000.000 di primo costo» nei principali porti oleari delle Puglie e quindi li trasportassero sulle piazze estere, primariamente Marsiglia¹⁰¹.

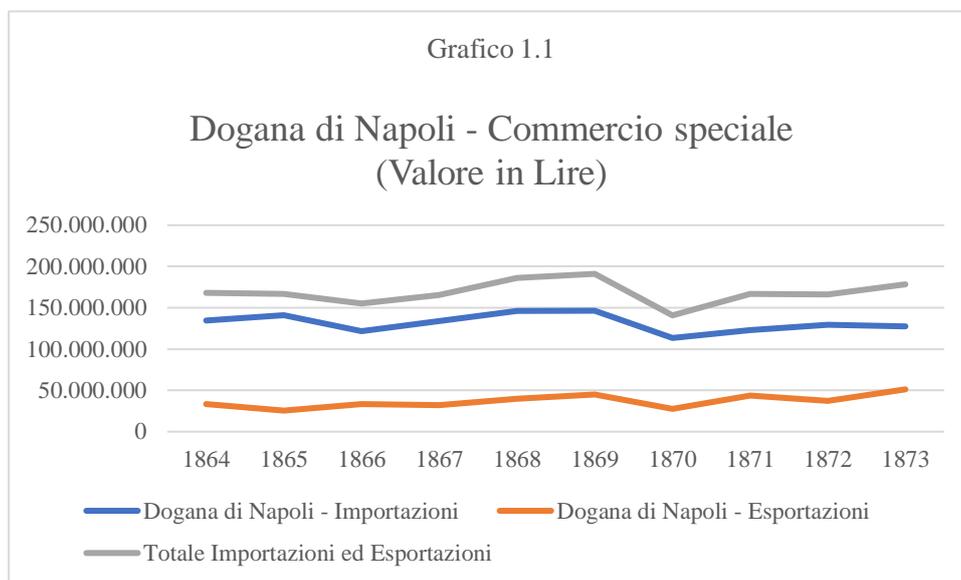
Quello tra Napoli e le altre province continentali era tuttavia un rapporto precario, destinato a diluirsi sulla scorta di dinamiche di emancipazione - originatesi già prima dell'Unità - delle realtà più produttive del Mezzogiorno dalla piazza partenopea¹⁰²: forze centripete preesistenti, sollecitate dalla domanda internazionale e la cui integrazione nel circuito degli scambi a lunga distanza era viepiù stimolata da fattori diversi – politica doganale e dei trattati commerciali dei primi governi postunitari schiettamente libero-scambista, continuo miglioramento dei collegamenti sia marittimi che ferroviari, ciclo positivo d'investimenti - determinando nuove gerarchie urbane e territoriali che la piazza napoletana avrebbe influenzato sempre meno. Così Barletta e Gallipoli, principali porti pugliesi di riferimento per i «giochi di carta» della borsa napoletana, dopo aver vissuto nella prima metà del secolo una fase espansiva talora a scapito di altri porti vicini – com'è il caso di Barletta, che per il mercato granario era riuscita ad emarginare Trani e a sottrarre spazi di mercato a Taranto e Manfredonia – si ritrovarono a loro volta a dover cedere quote di mercato ad altri porti in espansione quali Brindisi, Taranto e soprattutto Bari, la cui imprenditoria mercantile riuscì a «praticare con successo e in larga scala il mercato internazionale senza pagare il prezzo di una subordinazione alle grandi case organizzate

¹⁰⁰ *Ibid.*, p.22.

¹⁰¹ *Ibid.*, p.54; la Camera di Commercio stimava che l'intera esportazione olearia di quell'anno ascendesse a 20.000.000 Lire, cosicché si può dire che la piazza napoletana ne aveva mobilitato da sola la metà.

¹⁰² Su questo cfr. le considerazioni di Paolo Frascani in *ID.*, *Mercato e commercio a Napoli dopo l'Unità*, in *La Campania*, cit., pp.185 segg.

intorno alla borsa napoletana»¹⁰³. Sul versante tirrenico era invece il porto di Messina a contendere allo scalo napoletano il commercio delle derrate calabresi¹⁰⁴: Messina risulta in questi anni il principale porto d'esportazione del Mezzogiorno, superando per tonnellaggio della navigazione internazionale la stessa Napoli¹⁰⁵.



Fonte: A. BETOCCHI, *Forze produttive della provincia di Napoli*, Napoli, Stab. De Angelis, 1874, vol. II, p.332, rielaborazione.

Si tratta comunque di processi che manifesteranno macroscopicamente i propri effetti solo negli anni a venire, e che non sembrano intaccare il trend positivo, per quanto timido, del movimento commerciale partenopeo: «in questa Provincia» annota la Camera

¹⁰³ Trani, dopo che la concorrenza dei grani americani negli anni Settanta ne aveva esaurito il commercio locale, s'era convertita con un certo successo all'esportazione vinicola, subendo tuttavia anch'essa i contraccolpi della crisi agraria degli anni Ottanta; Gallipoli si vide sottrarre il commercio oleario della Puglia meridionale dallo scalo barese attraverso i nuovi collegamenti ferroviari; cfr. B. SALVEMINI, *Prima della Puglia. Terra di Bari e il sistema regionale in età moderna*, in *La Puglia*, a cura di L. MASELLA, B. SALVEMINI, Torino, Einaudi, 1989, pp.191-201; cfr. pure ID., *I circuiti dello scambio: Terra di Bari nell'Ottocento*, «Meridiana», 1 (1987), *Mercati*, pp.47-79.

¹⁰⁴ Anche qui si tratta di rapporti già presenti a ridosso dell'unificazione nazionale; cfr. *Relazione sullo stato fisico-economico-agrario della Prima Calabria Ulteriore*, in *Atti del R. Istituto d'Incoraggiamento alle Scienze Naturali di Napoli*, tomo XI, Napoli, Stab. Tip. Del Reale Istituto d'Incoraggiamento, 1863, p.172: «Il commercio marittimo di questa provincia non è che di cabotaggio: l'esterno si fa pel vicin porto di Messina».

¹⁰⁵ Cfr. *Statistica del Regno d'Italia. Movimento della navigazione nei porti del Regno*, 1870, Milano, Tipografia Reale, 1871, p. XXII.

di Commercio in una relazione del 1872 «il commercio speciale¹⁰⁶ dal 1867 ha ricevuto un'espansione lenta, ma continua, eccetto pel 1870»¹⁰⁷.

TABELLA 1.1			
Dogana di Napoli			
Principali prodotti di importazione ed esportazione – 1872			
(Unità di peso, estensione o volume)			
Importazione		Esportazione	
Merce	Quantità	Merce	Quantità
Carbon fossile	104.619.940 Kg	Granaglie e marsaschi	6.321.744 Kg
Grano	22.867.850 Kg	Noci e nocciole	2.252.605 Kg
Zuccheri	16.873.107 Kg	Doghe	2.249.415 mt
Pesce secco salato	7.622.993 Kg	Terraglie e rottami di ferro	1.517.320 Kg
Ferro di prima fabbr.ne	7.599.881 Kg	Canapa e lino grezzo	1.303.926 Kg
Granaglie e marsaschi	6.317.609 Kg	Quadretti intonacati	1.187.097 Kg
Rotaie	5.322.502 Kg	Olio d'oliva	1.150.206 Kg
Olio minerale	4.293.603 Kg	Guanti di pelle	1.150.872 paia
Latta non lavorata	2.999.366 Kg	Materie dure da taglio	1.097.979 Kg
Pelli crude	2.995.408 Kg	Prodotti chimici diversi	1.066.890 Kg
Cotone in massa e filato	2.497.588 Kg	Liquirizia	990.530 Kg
Cotone ritorto	1.830.099 Kg	Radice e legni per tinta	981.949 Kg
Caffè	1.487.477 Kg	Stracci	889.577 Kg
Ferro di seconda fabbr.ne	1.065.579 Kg	Foraggi	831.843 Kg
Carbonato di Potassio	982.098 Kg	Tartaro e feccia di vino	821.747 Kg

FONTE: A. BETOCCHI, *Forze produttive della provincia di Napoli*, cit., vol. II, pp.339-340. Rielaborazione.

Uno sguardo alle voci del commercio estero napoletano nel 1872, ricostruito in un proprio importante lavoro dal direttore dell'ufficio di statistica della Camera di Commercio, Alessandro Betocchi, consente di avere un quadro della natura degli scambi ad un decennio dall'Unità: considerando insieme alcune voci similari, risalta come alle importazioni siano oramai predominanti i combustibili, ovvero carbone e olio minerale, i cereali, i metalli grezzi e lavorati, il cotone e i pellami, riflesso di una particolare struttura economica, cittadina e regionale, che in sostanza resterà stabile fino almeno ai primi decenni del Novecento; mantengono ancora una significativa importanza i coloniali, come lo zucchero ed il caffè, ed i generi alimentari come il pesce salato. Tra le sostanze

¹⁰⁶ Con commercio speciale s'intende l'insieme delle merci estere importate per il consumo interno, ovvero le merci nazionali o nazionalizzate destinate alla esportazione.

¹⁰⁷ CCAN, *Relazione al Ministro di Agricoltura Industria e Commercio sul movimento economico della città e provincia di Napoli nel 1872 per cura della Commissione e dell'Ufficio di Statistica della Camera di Commercio di Napoli*, Napoli, Stab. Tip. dell'Unione, 1873, p.157; la contrazione dei traffici nel 1870 è da addebitarsi agli effetti della guerra Franco-Prussiana.

chimiche si distingue il carbonato di potassio, allora detta anche potassa, impiegata nella produzione di saponi alla quale si dedicavano alcuni opifici napoletani con risultati non disprezzabili¹⁰⁸. All'esportazione permangono le voci tradizionali, per cui troviamo, oltre alle granaglie ed alla frutta secca, le doghe di legno, le terraglie, la canapa greggia, destinata ad un'espansione significativa nei decenni successivi, gli oggetti d'artigianato, l'olio, i guanti, la pietra lavica, la liquirizia, le materie tintorie, gli stracci ed il tartaro.

Alcune di queste voci, tuttavia, sono destinate a decadere nel corso degli anni Settanta. La tipologia delle merci scambiate nel porto cittadino va diversificandosi, spesso secondo cicli anche brevissimi – come fu nel caso del cotone, la cui coltura locale incontrò un breve periodo espansivo durante la guerra civile americana¹⁰⁹ – sulla base di una crescente sensibilità alle variazioni della domanda internazionale che ridisegna spazi e opportunità delle colture, suggerisce nuove specializzazioni produttive ed offre nuovi mercati di sbocco alle merci¹¹⁰, talora per effetto indiretto dell'espansione di altri traffici: è il caso della crescente esportazione degli agrumi siciliani, calabresi e della costiera sorrentina¹¹¹, la cui necessità di confezionamento generava una forte domanda di carta cui supplivano le cartiere del Salernitano e di Terra di Lavoro¹¹². Anche altre manifatture della provincia beneficiarono dell'intensificazione dei collegamenti sia marittimi che terrestri, riuscendo a raggiungere mercati più vasti: la manifattura dei guanti, ad esempio, pur lamentando un periodo di crisi per l'aumentata concorrenza francese e tedesca e per l'incremento dei salari, accrebbe vistosamente le proprie esportazioni sia per mare che su ferrovia, andando incontro tuttavia ad una forte contrazione a partire dalla seconda metà

¹⁰⁸ Cfr. A. BETOCCHI, *op.cit.*, vol. II, pp.272-275. Come informa lo stesso Betocchi, esisteva un tipo di sapone di buona qualità, detto sapone di Napoli, venduto soprattutto sul mercato interno.

¹⁰⁹ Cfr. D. G. CAGLIOTI, *Vite parallele. Una minoranza protestante nell'Italia dell'Ottocento*, cit., pp.84-86.

¹¹⁰ Per un quadro complessivo di tutto il Mezzogiorno cfr. S. VINCIGUERRA, *Circuiti mercantili e trasformazioni dell'agricoltura nel Mezzogiorno e in Sicilia tra Sette e Ottocento*, «Rivista di storia economica», 30 (2014), n.3, pp.281-324.

¹¹¹ Gli agrumi sono la principale voce di esportazione nella Dogana di Castellammare: nel 1872 se ne esportano 4.796.443 Kg, nel 1873 6.066.000 Kg; cfr. A. BETOCCHI, *op. cit.*, vol. II, p.339.

¹¹² Cfr. *Relazione della Camera di Commercio ed Arti di Napoli sul movimento commerciale e industriale della sua provincia nell'anno 1863*, cit., pp.13-14; P. FRASCANI, *op.cit.*, p.188; sul commercio degli agrumi cfr. S. LUPO, *Il giardino degli aranci. Il mondo degli agrumi nella storia del Mezzogiorno*, Venezia, Marsilio, 1990; al di là delle esigenze dell'agrumicoltura, le cartiere campane riescono ad esportare partite non disprezzabili di carta sui mercati esteri: ai commissari per l'Inchiesta Industriale il direttore della cartiera Lefèvre sul Fibreno, la più importante del Mezzogiorno ad eccezione delle Cartiere Meridionali, riporta che le carte prodotte «vanno all'estero e segnatamente nel Levante nella proporzione del 10 per cento»; cfr. ARCHIVIO STORICO DELL'INDUSTRIA ITALIANA, *Atti del Comitato dell'Inchiesta Industriale (1870-1874)*, vol. VI, *Riassunti delle deposizioni orali e scritte*, cat.12, 1, p.3.

degli anni Settanta¹¹³. Furono tuttavia soprattutto i pastifici di Torre Annunziata e Gragnano a beneficiare dell'intensificazione delle comunicazioni, come annota la Camera:

«Se questi fattori [lo sviluppo delle strade ferrate e della navigazione a vapore] in generale coadiuvano l'incremento di ogni altra industria, non potevano non esercitarla anche su questa, ed anzi più particolarmente in essa, perocché siccome per gli aggravii fiscali caduti sull'industria negli ultimi anni, e per l'aumento del prezzo del prodotto, è scemato quel consumo che suol dirsi locale, il solo compenso s'è trovato nella maggior esportazione, facilitata dalle nuove vie. Roma soprattutto è stata, in questi ultimi anni, un gran centro di consumo»¹¹⁴.

L'esportazione della pasta aumentò significativamente grazie all'apertura di nuovi collegamenti periodici: tra il 1864 e il 1872 il totale delle paste esportate via mare passò

¹¹³ Considerata la sola esportazione per paesi esteri attraverso la Dogana di Napoli – e perciò escluso il cabotaggio e la esportazione via ferrovia per Trieste – si ha che furono esportati all'estero, tra gli anni 1864 e 1875, i numeri di paia seguenti:

ANNO	PAIA DI GUANTI
1864	235.754
1865	272.400
1866	335.465
1867	476.225
1868	800.750
1869	1.036.524
1870	810.102
1871	1.187.216
1872	1.550.872
1873	670.569
1874	155.527
1875	150.793
1880	105.509

Fonte: *Relazione al Ministro di Agricoltura Industria e Commercio sul movimento economico della città e provincia di Napoli nel 1872*, cit., p.58; *Al Municipio ed alla Camera di Commercio ed Arti. Relazione per la istituzione di un deposito franco in Napoli*, in *Atti del Consiglio Comunale di Napoli*, cit., 1876, p.565; *Annuario napoletano. Grande guida commerciale storico-artistica, scientifica, amministrativa, statistica, industriale e d'indirizzi di Napoli e provincia redatta per cura e spese di Cesare Alliata-Bronner*, 1881-1882, Napoli, C.A Bronner, 1881, p.223.

In generale sulla concia delle pelli e sulla manifattura dei guanti cfr. A. DE BENEDETTI, *Il sistema debole. Profilo storico della piccola impresa napoletana: la manifattura dei guanti, 1804-1975*, in ID., *Il masso di Sisifo. Studi sull'industrializzazione in bilico*, Roma, Carocci, 2006, pp.167-222.

¹¹⁴ *Relazione al Ministro di Agricoltura Industria e Commercio sul movimento economico della città e provincia di Napoli nel 1872*, cit., p.60.

da 500.380 Kg a 1.493.065 Kg¹¹⁵, di cui la maggior parte indirizzata verso l'Egitto, quindi verso la Francia, il Regno Unito, l'America meridionale, l'Austria, gli Stati Uniti e la Turchia¹¹⁶. L'aumento della produzione di paste, pur prediligendo i grani duri locali¹¹⁷, stimolò a sua volta la domanda di grano che dal Mediterraneo orientale confluiva principalmente a Castellammare dove, annota la Camera di Commercio nel 1863, «tutti i grani del Levante destinati pel Mediterraneo si sono colà diretti, sia per rimanervi, sia per essere spediti in altri porti di Occidente»¹¹⁸. Nel 1872 risultano importati nella dogana di Castellammare 50.943.850 Kg tra grani, granaglie e marsaschi per un valore di 14.092.690 Lire, mentre nella dogana di Napoli ne risultano importati 29.185.459 Kg, per un valore di 9.297.114 Lire¹¹⁹. Le importazioni crescenti di grano, come pure di altre materie prime necessarie alle industrie locali, quali i metalli e il carbon fossile, concorrevano tra l'altro al peggioramento del deficit commerciale dello scalo partenopeo, secondo una tendenza che apparirà sempre più definita sul finire degli anni Settanta¹²⁰.

Classificato di 3^a classe nel 1865¹²¹ ed oggetto di lavori di ampliamento a partire dal 1867, pur rimanendo il principale scalo d'approvvigionamento per i mulini e pastifici della vicina Gragnano¹²², il porto di Castellammare era tuttavia destinato a cedere sempre maggiore terreno al vicino scalo di Torre Annunziata: dotata a malapena di uno sbarcatoio

¹¹⁵ Vale a dire poco meno di un quinto di tutta la pasta italiana esportata in quell'anno (77.337 quintali); cfr. MF, DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, *Movimento commerciale del Regno d'Italia nel 1872*, Firenze, Tipografia Già Tofani, s.d., p.114.

¹¹⁶ *Relazione al Ministro di Agricoltura Industria e Commercio sul movimento economico della città e provincia di Napoli nel 1872*, cit., pp.62-64.

¹¹⁷ Sull'importanza della domanda di grani duri nazionali per la lavorazione delle paste alimentari in un contesto di generale declino della cerealicoltura della penisola cfr. M. AYMARD, *Il Sud e i circuiti del grano*, in *Storia dell'agricoltura italiana in età contemporanea*, a cura di P. BEVILACQUA, Venezia, Marsilio, 1989, vol. I, *spazi e paesaggi*, pp.755-787. (779-787).

¹¹⁸ *Relazione della Camera di Commercio ed Arti di Napoli sul movimento commerciale e industriale della sua provincia nell'anno 1863*, cit., p.9.

¹¹⁹ *Relazione al Ministro di Agricoltura Industria e Commercio sul movimento economico della città e provincia di Napoli nel 1872*, cit., pp.163 e 183.

¹²⁰ Su questo cfr. P. FRASCANI, *op.cit.*, pp.187-194; sull'aumento del fabbisogno di carbone fossile cfr. S. BARTOLETTO, *Dalla legna al carbon fossile: i consumi di combustibile a Napoli nel corso dell'Ottocento*, «Mélanges de l'École française de Rome», 116 (2004), n.2, *Italie et Méditerranée*, pp.705-721.

¹²¹ La classificazione dei porti del Regno d'Italia, e la relativa proporzione nella partecipazione alle spese dei diversi enti interessati, fu disciplinata dalla legge 20 marzo 1865, n.2248 «per l'unificazione amministrativa del Regno d'Italia», e segnatamente dall'Allegato F, Titolo IV; l'elenco dei porti secondo la nuova classificazione fu approvato con R.D. 15 marzo 1866, n.2828; la legge 20 marzo 1865, all'articolo 190, prescriveva per i porti di 3^a classe la ripartizione della spesa metà a carico dello Stato e metà a carico di comuni, circondari e province interessati.

¹²² Cfr. S. DE MAJO, *Identità produttiva, cultura e creatività nella storia della pasta di Gragnano, in Reti delle industrie culturali e creative in Campania. Il contributo delle politiche pubbliche*, a cura di M. MARRELLI e A. DEL MONTE, Milano, FrancoAngeli, 2017, p.118.

ancora all'indomani dell'Unità¹²³, attraverso una accorta politica delle tariffe doganali e dei collegamenti ferroviari Torre Annunziata riuscì ad avocare a sé la maggior parte del traffico cerealicolo del Golfo, dotandosi, anche grazie a sovvenzioni statali e provinciali, di una più moderna infrastruttura portuale¹²⁴, tale da mobilitare «225.000 tonnellate tra imbarchi e sbarchi alla fine del secolo per raddoppiare poi nel decennio successivo»¹²⁵. Nel corso del tempo i rapporti gerarchici tra Napoli e gli altri porti del Golfo sarebbero venuti anch'essi a ridefinirsi, sollecitando la dotazione di più moderne infrastrutture portuali, e soprattutto la specializzazione funzionale dei singoli porti, secondo un processo d'integrazione tra Napoli e gli altri scali del Golfo ch'è stato efficacemente definito «arco di portuosità»¹²⁶.

Nel corso del primo decennio postunitario il movimento complessivo della navigazione nel porto di Napoli non dimostra variazioni significative che non siano il frutto di contingenze - qual è, ad esempio, la contrazione del traffico nel 1865 a causa dell'epidemia di colera - oscillando intorno ad una media di 686.744 tonnellate annue; a partire dal 1870, tuttavia, numero e tonnellaggio dei bastimenti che fanno scalo nel porto aumentano significativamente, tant'è che nel decennio seguente il tonnellaggio medio ascende a 1.004.553 tonnellate¹²⁷.

¹²³ Cfr. ASN, Prefettura amministrativa, f.370, *Governo della provincia di Napoli, comune di Torre Annunziata, 1861, opere pubbliche da eseguirsi con somme tolte a prestito*.

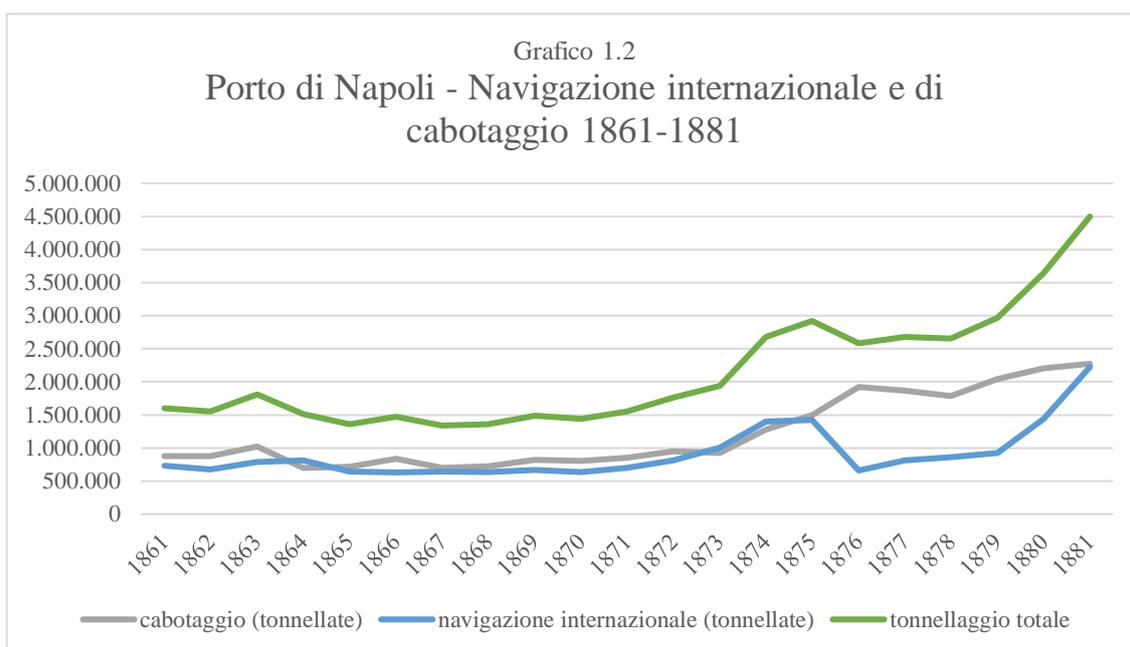
¹²⁴ Nel 1868 Torre Annunziata comincia i lavori per la costruzione del porto mercantile con una spesa prevista di 1.600.000 Lire, finanziata in parte col sussidio del governo e della provincia per 150.000 Lire ciascuno; nel 1882, avendo i costi di costruzione superato la cifra preventivata, il municipio di Torre Annunziata ottiene un ulteriore sussidio di 150.000 Lire dalla provincia e di 50.000 Lire dal governo, sussidio accresciuto poi a 300.000 Lire; il municipio torna a rivolgersi una terza volta al ministero per sottolineare come, malgrado i maggiori sussidi e malgrado la liquidazione di una parte delle spese occorse tra il 1868 e il 1882, tra opere ancora da costruirsi e conti da saldare si rendeva necessario l'esborso della considerevole cifra di 3.604.078,78 Lire, di cui spettava al comune bene 1.047.661,05 Lire, cifra che il comune, già oberato dal debito contratto per liquidare una parte della precedente spesa, non poteva sostenere; cfr. ASCD, Camera Regia, DPLIC, vol.379, dl.143, *Spese Ministero Lavori Pubblici*, cc.539-540, *Copia di voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n°1289 (Consiglio Generale) emesso in adunanza del 30 giugno 1883*.

¹²⁵ P. FRASCANI, *Strutture e traffici del porto di Napoli: 1860-1960*, «Memoria e Ricerca» (2002), n. 11, p.51; ancora negli anni del primo dopoguerra Epicarmo Corbino definirà il porto di Torre Annunziata «il più importante dell'Italia meridionale» dopo Napoli: cfr. E. CORBINO, *I porti dell'Italia meridionale*, «Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica», serie IV, (1923), n. 7, p.346.

¹²⁶ Cfr. S. DE MAIO, *Il porto di Napoli dall'Unità alla Seconda guerra mondiale. Storia di una lenta affermazione*, in *I porti della penisola italiana. Due mari a confronto tra storia e sviluppo futuro*, atti del convegno di studi Ancora 8-9 aprile 2011, a cura di G. Garzella et. al., Pisa, Pacini, 2011, pp.188-189; il concetto di «arco di portuosità» è di Arturo Assante.

¹²⁷ I dati sul movimento della navigazione nel porto di Napoli sono desunti da CCAN, *Relazione sul movimento economico della provincia di Napoli negli anni 1881 e 1882 compilata per cura della*

In complesso nei primi vent'anni postunitari il traffico del porto napoletano passò da 1.603.875 a 3.642.747 tonnellate di stazza, facendo dello scalo partenopeo il secondo del Regno dopo Genova¹²⁸; componente prevalente di tale traffico era la navigazione di cabotaggio, che anzi aumentò in proporzione più della navigazione internazionale la cui quota media del totale - pur crescendo in termini assoluti - calò dal 46% degli anni Sessanta al 41% degli anni Settanta¹²⁹.



Fonte: *Movimento della navigazione nei porti del Regno*, ad annum, rielaborazione; si noti che la contrazione della navigazione internazionale nel 1876 si spiega con la revisione dei criteri di compilazione della statistica, per cui cfr. A. CAFARELLI, *Il movimento della navigazione nei porti del Regno d'Italia (1861-1914)*, «Storia Economica», 10 (2007), n.3, p.308.

La partecipazione delle marine mercantili estere al traffico del porto cittadino è considerevole: nei vent'anni considerati la percentuale della bandiera estera sul tonnellaggio complessivo oscillò tra un minimo del 35% nel 1865 ed un massimo del 54%

commissione e dell'ufficio di statistica, anni X e XI, Napoli, Tip. Michele Capasso, 1883, pp.111-127 e, dove necessario, integrati per mezzo delle relazioni periodiche sul *Movimento della navigazione nei porti del Regno*.

¹²⁸ Nel corso degli anni Sessanta al contrario il porto di Napoli era passato dall'essere terzo ad essere quinto dopo Genova, Livorno, Messina e Palermo.

¹²⁹ Sulla capacità della marina dedita al cabotaggio al Sud di resistere, ancora nei primi decenni postunitari, alla concorrenza della navigazione a vapore e delle linee ferroviarie attraverso la specializzazione delle merci trasportate e le forti economie funzionali a un'offerta di noli più bassi cfr. G. MORICOLA, *Il cabotaggio in età postunitaria*, in *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, a cura di P. FRASCANI, Roma, Donzelli, 2001, pp.55-81.

nel 1880. Volendo considerare la sola navigazione internazionale a vapore ¹³⁰ l'importanza della bandiera estera si fa ancora più rilevante: essa passò dalle 423.672 tonnellate del 1861 alle 1.306.158 tonnellate del 1880, vale a dire dal 58% al 91% del totale, senza mai scendere al di sotto del 52%, minimo toccato nel 1864.

Tra le bandiere estere la francese era preminente: essa contribuì all'espansione del traffico negli anni Settanta molto più delle altre marine, passando da 153.342 tonnellate nel 1870 a ben 948.675 tonnellate nel 1880, arrivando in quell'anno a coprire da sola il 73% di tutta la navigazione internazionale con navi estere; seguiva quindi la bandiera inglese, che agli inizi degli anni Settanta per un breve momento superò la francese con 222.546 tonnellate contro 153.342, ma fu superata a sua volta da quest'ultima nel 1872, assestandosi intorno ad una media del 32% sul totale della navigazione internazionale con bandiera estera nel decennio, mentre la francese oscillò intorno al 63%.

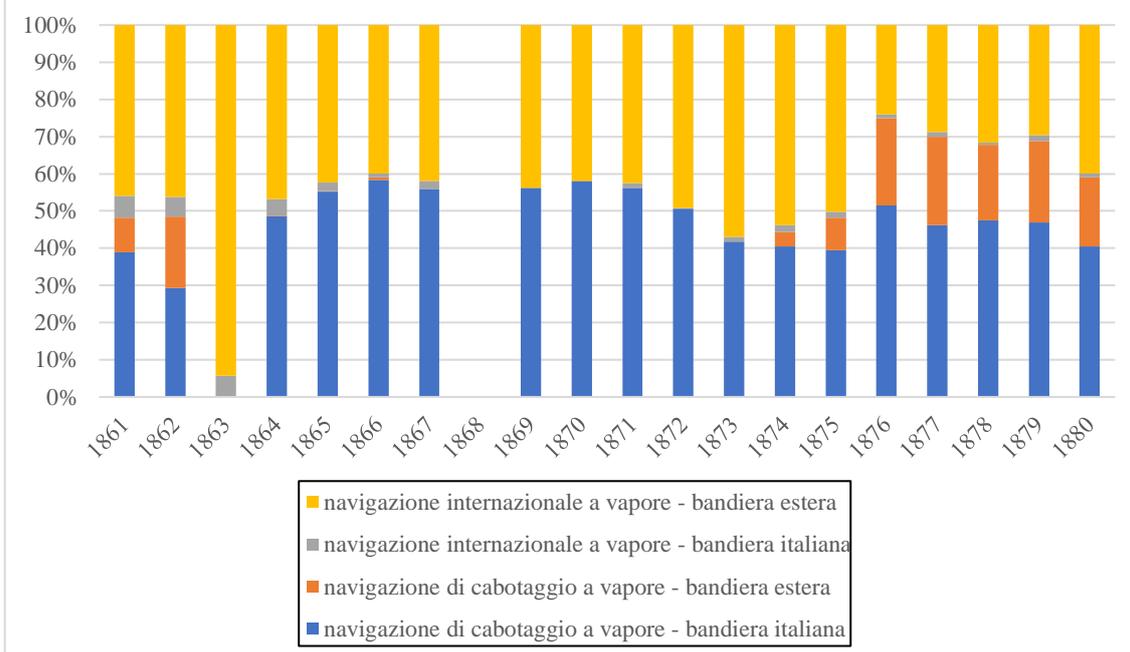
Ancora agli inizi degli anni Settanta, comunque, un ruolo non disprezzabile giocavano anche le bandiere olandese, turca e greca, quest'ultima in particolare per il rifornimento dei grani che dal Mediterraneo orientale approdavano a Castellammare e Torre Annunziata lungo rotte da cui i greci erano riusciti a scalzare la stessa marina velica della penisola sorrentina, ormai sempre più proiettata verso l'Atlantico¹³¹. Assolutamente marginale era invece il peso della marina nazionale sul movimento complessivo della navigazione generale: nel 1861 i bastimenti a vela di bandiera italiana corrispondevano al 21% del tonnellaggio totale, quelli a vapore al solo 7%, ed entrambe le tipologie erano destinate a decrescere, arrivando a pesare, nel 1880, rispettivamente solo il 4% e il 2% del totale.

¹³⁰ Non si considera qui la navigazione internazionale a vela di bandiera estera che divenne sempre più marginale.

¹³¹ Intervenendo alla Camera contro il sistema d'esazione della tassa di ricchezza mobile, considerato un danno per l'industria armatoriale del Golfo, il deputato del collegio di Sorrento, Giuseppe Orlandi, tratteggiava efficacemente, pur se a tinte eccessivamente cupe, la dislocazione delle rotte della marina sorrentina: « La dimocratizzazione [sic] del commercio dell'olio ci aveva scacciati dagli scali del Nord europeo. La pochezza e la disgiunzione dei nostri capitali c'impediva il costruire grandi navi, e tali da permetterci i traffici del Sud America e delle Indie. La navigazione a vapore ci aveva fatto una grandissima concorrenza su tutti i porti. Il gran cabotaggio greco ed austriaco ci aveva completamente scacciati dagli scali dell'Oriente. A noi non rimanevano che i soli porti dell'America del nord»; cfr. Atti Parlamentari, Discussioni della Camera dei deputati, XII Legislatura, 2 dicembre 1975, p.4857: per un'analisi puntuale cfr. P. FRASCANI, *Tra la bussola e il negozio: uomini, rotte e traffici nei giornali di bordo delle navi a vela dell'Ottocento*, cit., pp.487-510.

Grafico 1.3

Porto di Napoli - Navigazione internazionale e di cabotaggio distinta per propulsione e bandiera



Fonte: Movimento della navigazione nei porti del Regno, ad annum, rielaborazione.

Quanto alla navigazione di cabotaggio, il quadro appare più sfumato, non senza segnali contrastanti: se il cabotaggio a vela rimaneva, al di là di variazioni saltuarie, sostanzialmente in mano a connazionali, la navigazione di cabotaggio a vapore vide, soprattutto a partire dalla metà degli anni Settanta, aumentare la componente estera che nel 1880, con 611.006 tonnellate, corrispondeva al 32% del totale.

Grazie ai prospetti offerti dalle periodiche relazioni sul *Movimento della navigazione nei porti del Regno*, e alle relazioni della Camera di Commercio, è possibile ricostruire con maggior grado di analiticità, per i primi anni Settanta, l'insieme delle rotte che collegano Napoli agli altri scali del mondo. Nel 1870 approdarono o partirono da Napoli bastimenti a vela da e per 114 porti, mentre il numero di porti coi quali vi era un movimento di piroscafi fu di 31. Considerato l'insieme di approdi e partenze sia a vela che a vapore, Marsiglia rimaneva il porto estero con il quale Napoli intratteneva il traffico più intenso, preceduta tuttavia da Liverpool per tonnellaggio dei bastimenti in arrivo; dai

porti dell'Europa settentrionale e atlantica partiva il maggior tonnellaggio di piroscafi che approdava a Napoli, mentre al contrario una parte consistente dei piroscafi in partenza si dirigeva verso altri scali del Mediterraneo, soprattutto a Marsiglia, Costantinopoli, Trieste ed Alessandria d'Egitto, segno che Napoli era diventata ormai uno scalo lungo rotte più ampie che dal Regno Unito, dai Paesi Bassi o dalla Francia muovevano verso il Mediterraneo orientale per proseguire da lì verso il Mar Rosso e l'Oceano Indiano e ancora oltre per raggiungere i lontani scali dei propri possedimenti coloniali. Quanto alla navigazione a vela, è principalmente dai grandi porti carboniferi del Regno Unito, soprattutto Newcastle e Cardiff, che si dipartiva il maggior tonnellaggio di velieri approdanti a Napoli, ma il numero di porti che intrattiene un qualche traffico con Napoli attraverso i velieri è più vasto e si distribuisce lungo le coste del Mediterraneo e dell'Atlantico¹³².

Un numero sempre maggiore di rotte prese ad essere servito da compagnie di navigazione che offrivano collegamenti continuativi periodici: nel 1872 sedici società di navigazione avevano una propria rappresentanza nello scalo partenopeo - cinque italiane, cinque inglesi, quattro francesi, una italo-americana, una olandese – che collegavano, per mezzo di bastimenti a vapore, Napoli ai diversi scali del Mediterraneo, dell'Atlantico e dell'Oceano Indiano; in quell'anno «da Napoli si dirama[va]no 21 linee percorrendo non meno di 71 scali. Delle Compagnie surriferite, cinque [mettevano] in comunicazione Napoli co' porti d'Italia, tre con quelli di Francia, cinque con quelli d'Inghilterra, due con i porti dell'America del Sud, una con quelli dell'America del Nord, una con quelli Olandesi, una con quelli delle Indie, due con l'Egitto, tre con la Turchia, una con Stora e una con l'Austria»¹³³. Il maggior numero di viaggi annui avveniva tra Napoli e gli altri porti del Regno, quindi per ordine decrescente con gli scali di Francia, del continente americano, dell'Algeria, della Turchia, dell'Austria, dell'Egitto, della Gran Bretagna, delle Indie britanniche e dei Paesi Bassi¹³⁴.

¹³² Cfr. TABELLA 1.

¹³³ *Relazione al Ministro di Agricoltura Industria e Commercio sul movimento economico della città e provincia di Napoli nel 1872*, cit., p.142.

¹³⁴ Cfr. *Relazione al Ministro di Agricoltura Industria e Commercio sul movimento economico della città e provincia di Napoli nel 1872*, cit., p.142.

TABELLA 1.2

Movimento della navigazione nel porto di Napoli distinto per principali porti d'origine e arrivo nel 1870 (tonnellaggio)					
Porti d'origine o provenienza	Piroscafi		Velieri		Tonnellaggio complessivo
	Approdati	Partiti	Approdati	Partiti	
Marsiglia	48.155	41.671	9.185	7.818	106.829
Liverpool	70.647				70.647
Regno Unito		53.892			53.892
Newcastle	6.460		21.347		27.807
Costantinopoli		18.359	5.205	2.167	25.731
Cardiff			19.952	2.522	22.474
Paesi Bassi	13.271	7.102			20.373
Glasgow	15.759		3.296		19.055
Trieste		9.506	3.914		13.420
New York		8.555	3.225		11.780
Rotterdam	8.991				8.991
Alessandria d'Egitto		8.650			8.650
Ibraila	1.970		4.059		6.029
Swansea			5.084		5.084
Troon			4.564		4.564
Amsterdam	4.280				4.280
Sunderland			3.828		3.828
Zante		3.294			3.294
Valenza		3.151			3.151
Malta			653	2.077	2.730
Cette			2.664		2.664
S. Giovanni di Terranova			2.436		2.436
Anversa			1.851	385	2.236
Lisbona		2.225			2.225
Londra	2.174				2.174
Badino			2.100		2.100
Bergen			1.807	142	1.949
Stati Uniti				1.875	1.875
Philadelphia			1.804		1.804
Cefalonia		1.511			1.511
La Calle			1.318	96	1.414
Orano		1.337			1.337
Gaspè Basin			1.259		1.259
Fiume			1.241		1.241
Ardrossan			1.136		1.136

FONTE: *Statistica del Regno d'Italia. Movimento della navigazione nei porti del Regno*, 1870, Milano, Tipografia Reale, 1871, pp.90-91, nostra rielaborazione; si sono considerati solo le navi con carico, e non sono compresi i porti facenti parte del Regno d'Italia.

Si tratta di compagnie intente ad intercettare i flussi crescenti di esportazione di prodotti agricoli o comunque del settore agroalimentare verso gli scali dell'Atlantico, come pure i flussi migratori, che proprio in quegli anni cominciano a prendere un certo abbrivo, muovendo una pericolosa concorrenza agli stessi armatori nazionali: è il caso della *Anchor Line*, compagnia di Glasgow, che a partire dall'ottobre del 1869 aveva iniziato un collegamento periodico che da Napoli, toccando Messina e Palermo, arrivava a New York e poi da lì al ritorno toccava i porti britannici, con lo scopo, secondo quanto riportava il console italiano a New York, di trarre profitto «pei viaggi d'arrivo nel facilitare l'importante commercio degli agrumi dell'Italia Meridionale con gli Stati Uniti e nel promuovere l'emigrazione italiana per [quelle] contrade; pei viaggi di ritorno poi nelle merci e passeggeri, che [si sarebbero imbarcati] da New York per l'Inghilterra ed in quelle che dall'Inghilterra [avrebbero importato] in Italia»¹³⁵. La compagnia, che armava piroscafi di lusso dotati di locali appositi per la conservazione degli agrumi, s'immetteva con forza in un mercato fino a quel momento appannaggio principalmente dei bastimenti a vela provenienti da Castellammare di Stabia e Napoli, e in misura minore da Palermo e Genova¹³⁶. La stessa società divenne poi anche punto di riferimento per le esportazioni di paste alimentari: secondo una relazione pubblicata dalla Camera di Commercio di Napoli, ancora ai primi del Novecento «gli speditori di pasta di Napoli [avevano] una marcata preferenza per la linea "Anchor" sia perché questa [aveva] sempre avuto una cura speciale per tal genere di carico che per il fatto che essa [approdava] nel centro del mercato italiano di tale prodotto»¹³⁷. Altro caso è quello della francese *Société Générale des Transports Maritimes à Vapeur*, che oltre al trasporto di paste alimentari per il Sud America, secondo i dati ottenuti dalla Camera di Commercio, aveva trasportato da Napoli a Buenos Aires 817 persone nel 1871 e ben 2730 persone nel 1872¹³⁸.

¹³⁵ ACS, MAIC, Industria e Commercio, I versamento, b.158, f. U 43, *Consolato d'Italia negli Stati Uniti d'America, Linea di vapori fra l'Italia e Nuova York, New York, 2 ottobre 1869*.

¹³⁶ A questo proposito, oltre alla nota precedente, cfr. pure *Atti del Comitato d'Inchiesta Industriale. Commerci ed industrie dell'Italia all'estero. Sommario di rapporti dei RR. Consoli compilato per cura del R. ministero per gli Affari Esteri*, Roma, Tip. Barbèra, 1874, pp.61-62.

¹³⁷ *Il commercio delle paste alimentari in America*, in «La Rivista Economica e bollettino dei protesti cambiarii», 26 (1902), 21 luglio, p.232.

¹³⁸ *Relazione al Ministro di Agricoltura Industria e Commercio sul movimento economico della città e provincia di Napoli nel 1872*, cit., p.145.

TABELLA 1.3			
Compagnie di Navigazione con rappresentanze a Napoli e linee servite - 1872			
SOCIETÀ	NAZIONALITÀ	COLLEGAMENTI	VIAGGI ANNUI
<i>R. Rubattino e C.</i>	Italiana	Napoli-Alessandria d'Egitto; Napoli-Bombay; Napoli-Cagliari; Napoli-Genova;	36 13 13 165
<i>Peirano Danovaro</i>	Italiana	Napoli-Sicilia; Napoli-Trieste;	70 53
<i>I. e V. Florio</i>	Italiana	Napoli-Palermo; Napoli-Messina;	186 127
<i>La Trinacria</i>	Italiana	Napoli-Palermo; Napoli-Marsiglia;	13 11
<i>Procida-Ischia</i>	Italiana	Napoli-Casamicciola; Napoli-Ponza; Napoli-Belvedere;	366 50 154
<i>Blue Cross Steamers</i>	Britannica	Napoli-Newcastle;	10
<i>Compagnia dei vapori inglese</i>	Britannica	Napoli-Glasgow; Napoli-Liverpool; Napoli-Londra;	25 31 19
<i>Pikernell Bros.</i> <i>(Anchor Line)</i>	Britannica	Napoli-Londra; Napoli-New York;	23 4
<i>J. Bibby Sons and C.</i>	Britannica	Napoli-Liverpool;	19
<i>W. Schroeder</i>	Britannica	Napoli-Liverpool;	23
<i>Transports maritimes à vapeur</i>	Francese	Napoli-Buenos Aires;	13
<i>Valery frères et fils</i>	Francese	Napoli-Stora;	97
<i>Compagnie Marseillaise de Navigation à vapeur (Fraissinet)</i>	Francese	Napoli-Marsiglia; Napoli-Costantinopoli;	124 22
<i>Messageries maritimes</i>	Francese	Napoli-Marsiglia; Napoli-Costantinopoli-Marsiglia; Napoli-Alessandria d'Egitto;	66 34 15
<i>Italo-Platense</i>	Italo-Argentina	Napoli-Buenos Aires;	9
<i>R. Comp. Neerlandese</i> ¹³⁹	Olandese	Napoli-Olanda;	12

FONTE: Relazione al Ministro di Agricoltura Industria e Commercio sul movimento economico della città e provincia di Napoli nel 1872, cit., p.143, rielaborazione.

¹³⁹ Secondo il rapporto del console italiano ad Amsterdam, Stefano Castelli, la *Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij* – questo è il nome della compagnia in neerlandese – eseguì nel 1875 tredici viaggi di andata e ritorno tra Amsterdam e l'isola di Giava, allora possedimento olandese, toccando il porto di Napoli, senza tuttavia specificare da quanto tempo la compagnia olandese avesse iniziato quel servizio; cfr. *Industria, commercio e navigazione d'Amsterdam nel 1875 e cenni statistici sull'Olanda. Rapporto del Cav. Avv. Stefano Castelli, R. Console in Amsterdam, in Bollettino consolare pubblicato per cura del ministero per gli affari esteri di S. M. il Re d'Italia*, vol. XII, parte II, luglio 1876, Roma, Libreria dei fratelli Bocca, s.d., p.319.

Diverse delle compagnie di navigazione summenzionate eseguivano il servizio postale per conto dei rispettivi paesi. Oltre ai collegamenti garantiti con i diversi porti del Regno dalle tre compagnie concessionarie del servizio postale – la *Florio*, la *Peirano-Danovano* e la *Rubattino*, cui va aggiunta la *Procida-Ischia* per i collegamenti con le isole del Golfo e le isole pontine – a partire dal 1868 Napoli divenne scalo della nuova linea Genova-Alessandria d’Egitto, avviata da Raffaele Rubattino in vista dell’apertura del canale di Suez, linea che a partire dal 1870 fu prolungata fino a Bombay.

Nel 1873 la società siciliana *La Trinacria* diede inizio ad un collegamento periodico tra Napoli e Costantinopoli passando per Palermo, Messina, il Pireo e alternativamente Smirne o Salonicco¹⁴⁰. Alle compagnie di navigazione italiane s’aggiungevano poi le francesi *Messagéries maritimes*, che toccavano Napoli lungo le linee Marsiglia-Alessandria d’Egitto e Marsiglia-Costantinopoli, quindi la *Valery* e la *Fraissinet* che pure collegavano Napoli a Marsiglia oltre che alle coste dell’Africa settentrionale¹⁴¹.

Stabilire l’importanza dei collegamenti postali a vapore per Napoli, in mancanza di serie omogenee di dati che siano distinte per linee e per traffici relativi, non può che farsi per via indiziaria. Nel 1872 Napoli era il secondo porto del Regno dopo Livorno per numero di piroscafi postali approdati: in quell’anno, su un totale di 2832 piroscafi arrivati e partiti da Napoli, 1557 – ovvero il 54,9% del totale - eseguivano il servizio postale. La preminenza dei piroscafi postali nella navigazione di cabotaggio è evidente se si considera che su 1705 vapori approdati per cabotaggio ben 1049 – il 61,4% - erano postali, mentre invece nella navigazione internazionale i postali coprivano all’incirca la metà dei viaggi: 508 approdi su 1026, il 49,5% del totale. I piroscafi postali francesi, con 392 approdi, avevano poco meno che monopolizzato i servizi postali internazionali da e per Napoli coprendone il 77,1% del totale, e partecipando per il 25% circa al totale dei piroscafi approdati¹⁴². Tra il 1874 e il 1875, anni per cui è disponibile il tonnellaggio netto per le

¹⁴⁰ Cfr. *Itinerari e orari dei piroscafi postali italiani. Gennaio 1873*, Bologna, Stab. Tip. G. Monti, 1872, p.16-17. In realtà solo il collegamento tra Messina e Costantinopoli era sussidiato, mentre i collegamenti con Palermo e Napoli erano esercitati gratuitamente dalla società.

¹⁴¹ Cfr. *Navigazione nei porti del Regno*, anno 1872, Firenze, Stamperia Reale, 1874, pp. XXVIII-XXX; *Navigazione nei porti del Regno*, anno 1874, Roma, Tip. Elzeviriana, 1875, pp. LXV-LXVI.

¹⁴² Nostra elaborazione sulla base dei dati riportati in *Navigazione nei porti del Regno*, anno 1872, cit., p. XXX e *Relazione al Ministro di Agricoltura Industria e Commercio sul movimento economico della città e provincia di Napoli nel 1872*, cit., pp.142-143; è da notare che esiste uno scarto di qualche unità tra il numero di approdi riportati nella pubblicazione ministeriale e in quella della Camera di Commercio di Napoli, come pure è necessario sottolineare che il numero degli approdi è quello individuato dalle

compagnie *Florio, Rubattino, Peirano-Danovaro, Trinacria e Peninsulare-Orientale*, risulta che a Napoli, con 1678 vapori postali di bandiera nazionale approdati su 4032 vapori complessivamente entrati e usciti, il servizio postale mobilità il 41% di tutti i bastimenti, ma solo il 32% del tonnelloaggio¹⁴³. Al momento di dover siglare nuove convenzioni, nel 1877, gli approdi postali a Napoli risultavano 1490, riduzione cui dovette concorrere il sopravvenuto fallimento de *La Trinacria*¹⁴⁴.

Tra il 1867 e il 1875 la quantità di merci importate ed esportate a Napoli per mezzo di piroscafi postali nazionali aumentò, pur con continue oscillazioni, passando da 12.726 a 29.363 tonnellate all'esportazione, e da 9.214 a 18.616 tonnellate all'importazione, facendo di Napoli il secondo porto dopo Genova per movimento complessivo delle merci trasportate da postali¹⁴⁵. Se si confrontano i dati per il 1872 – anno in cui è possibile tentare una stima del totale delle merci importate ed esportate nel porto di Napoli – si ha che in quell'anno la navigazione postale, con 15.133 tonnellate su un totale di circa 325.000 tonnellate importate, contribuì per il 4.6%, mentre all'esportazione, con 19.882 tonnellate su un totale di 120.000 tonnellate, per il 16,5%¹⁴⁶.

convenzioni postali, ma va da sé che per cause di forza maggiore poté capitare che alcuni degli approdi prestabiliti non furono compiuti.

¹⁴³ Nostra elaborazione sulla base dei dati riportati in *Navigazione nei porti del Regno*, anno 1874, cit., p. LXXV. Le cifre, come riconoscono gli stessi compilatori della statistica, sono tutt'altro che esenti da errore, per lo meno per i porti minori.

¹⁴⁴ Atti parlamentari, Camera dei Deputati, Documenti. Progetti di legge e relazioni, Legislatura XIII, N.50, *Progetto di legge presentato dal ministro dei Lavori Pubblici (Zanardelli) di concerto col presidente del Consiglio, ministro delle Finanze (Depretis) nella tornata del 5 febbraio 1877. Convenzione per la concessione di servizi postali commerciali marittimi nel Mediterraneo e nei mari dell'Indo-China con le Società R. Rubattino e C.ª e I. e V. Florio e C.ª*, p.52; Sulla società di navigazione *La Trinacria* cfr. R. GIUFFRIDA, *Il fallimento della società di navigazione "La Trinacria"*, «Nuovi Quaderni del Meridione» III, 1966, pp.248-330.

¹⁴⁵ Atti parlamentari, Camera dei Deputati, Documenti. Progetti di legge e relazioni, Legislatura XIII, N.50, *Progetto di legge presentato dal ministro dei Lavori Pubblici (Zanardelli) di concerto col presidente del Consiglio, ministro delle Finanze (Depretis) nella tornata del 5 febbraio 1877. Convenzione per la concessione di servizi postali commerciali marittimi nel Mediterraneo e nei mari dell'Indo-China*, cit., pp.34-35.

¹⁴⁶ Le stime totali delle esportazioni e delle importazioni nel porto di Napoli in quell'anno si sono ottenute sommando i dati per il commercio speciale – stimato 243.000 tonnellate - rintracciati in *Relazione sul progetto per l'impianto del Punto Franco e locali di esportazione sul molo S. Gennaro in Napoli col collegamento alla ferrovia contraddistinto col motto Est modus in rebus*, Napoli, Tip. dei Comuni, 1877, p.7, e i dati per il commercio di merci nazionali o nazionalizzate – stimato 202.000 tonnellate - che Alessandro Betocchi, direttore dell'ufficio di statistica della Camera di Commercio, riporta in un suo opuscolo, per cui cfr. A. BETOCCHI, *Considerazioni economiche sul bilancio del comune di Napoli per A. Betocchi*, Napoli, Tip. Cav. G. De Angelis e figlio, 1877, p.27. Secondo quanto dichiarato alla Camera dei Deputati da Angelo Incagnoli, deputato e membro della Camera di Commercio, tali stime coincidono con la media del movimento delle merci nel porto di Napoli tra il 1871 e il 1876: cfr. Atti Parlamentari, Discussioni della Camera dei deputati, XIII Legislatura, 2ª tornata del 4 giugno 1879, p.6972.

I pochi dati desumibili per le singole linee sussidiate sembrano suggerire tuttavia un quadro più sfumato. La linea per il Levante, servita per pochi anni da *La Trinacria*, vide nel 1874 Napoli ultima tra gli scali italiani per esportazioni, con solo 247.072 Kg di merce su un totale di oltre nove milioni di Kg, ma prima al contrario per importazioni con 3.621.645 Kg di merci¹⁴⁷, vale a dire il 12,2% di tutte le merci importate con vapori postali a Napoli in quell'anno¹⁴⁸. Se si considera tuttavia che la maggior parte della merce, proveniente da Odessa, verosimilmente consisteva in partite di grano, pare nel complesso poca cosa rispetto al totale del grano ed altri cereali che risultano importati quell'anno nella dogana di Napoli, ovvero 32.467.694 Kg¹⁴⁹, molto meno tra l'altro di quanto importato solo due anni prima a Castellammare con l'ausilio di velieri¹⁵⁰.

Il collegamento tra Napoli e le Indie britanniche via Alessandria d'Egitto eseguito dalla *Rubattino* è quello per cui si dispone di maggiori informazioni. Tra il 1871 e il 1876 le esportazioni tesero a contrarsi, scemando da 2.037.980 Kg a 1.565.683 Kg, mentre le importazioni crebbero da 395.394 Kg a 1.201.502 Kg, riducendo perciò significativamente lo scarto iniziale. Napoli importava soprattutto cotone ed esportava coralli, paste e pietre da costruzione: nel 1872 Alessandria d'Egitto fu anzi il principale porto d'approdo delle paste napoletane, coprendo da sola il 25% di tutta l'esportazione complessiva, trasportata per intero dalla bandiera italiana – il che vuol dire dalla *Rubattino* – dacché invece prima dell'inaugurazione della linea l'esportazione verso l'Egitto si compiva per mezzo di piroscafi esteri¹⁵¹. La capacità delle paste napoletane di riuscire a penetrare in mercati nuovi purché sussistesse una linea di piroscafi, sia che si trattasse di vapori postali sia che si trattasse di navigazione libera, suggerisce la maggiore importanza del tipo di propulsione piuttosto che la maggiore o minore disponibilità di linee sussidiate: se fino al 1869, ad esempio, non risultano paste esportate in America meridionale, dal momento in cui Napoli fu collegata a quegli scali da compagnie libere - la francese *Société Générale des Transports Maritimes à Vapeur* e la *Italo-Platense* le quali, partendo rispettivamente da Marsiglia e da Genova, facevano scalo a Napoli per

¹⁴⁷ Su un totale di 16.736.298 Kg importati in tutto il Regno.

¹⁴⁸ *Relazione della Commissione nominata con decreto del ministro dei Lavori Pubblici del 17 aprile 1876 per riordinamento dei servizi postali marittimi*, Roma, Tip. Eredi Botta, 1876, p.48.

¹⁴⁹ *Al Municipio ed alla Camera di Commercio ed Arti. Relazione per la istituzione di un deposito franco in Napoli*, cit., p.559.

¹⁵⁰ Cfr. *supra*, p.31.

¹⁵¹ Per i dati cfr. *Relazione al Ministro di Agricoltura Industria e Commercio sul movimento economico della città e provincia di Napoli nel 1872*, cit., pp.63-64.

poi toccare Barcellona, Gibilterra, Rio de Janeiro, Montevideo fino a Buenos-Aires - l'esportazione di paste in quei porti aumentò significativamente passando in soli due anni, dal 1870 al 1872, da 16.326 Kg a 182.576 Kg¹⁵².

Non c'è dubbio che i collegamenti postali garantiti tra Napoli e Marsiglia dalle società francesi avessero un ruolo preminente nel movimento commerciale della città, se solo si consideri che la Francia rimaneva il suo principale partner commerciale, soprattutto per le esportazioni¹⁵³, le quali s'indirizzavano verso Marsiglia primariamente per mezzo della navigazione a vapore¹⁵⁴, stimulate anche dalle tariffe particolarmente basse:

«Le Compagnie francesi e specialmente Valery e Fraissinet hanno sempre mantenuto una fiera concorrenza riducendo i noli a minimi termini, a vilissime proporzioni specialmente per il servizio fra Napoli e Marsiglia e viceversa, dove le dette compagnie hanno spiegato un feroce accanimento, riducendo i noli a segni incredibili»¹⁵⁵.

A partire dall'agosto del 1870, inoltre, la compagnia *Valery* aveva siglato una convenzione cumulativa con la *Società delle Strade Ferrate Meridionali* per garantirsi la continuità dei trasporti su ferrovia, a parità di tariffa, delle merci che a Napoli si ricevevano o si spedivano a Marsiglia¹⁵⁶. La concorrenza delle compagnie francesi, per di più, tutelava Napoli dalle maggiori tariffe pretese dalla società sovvenzionata incaricata di servire la stessa linea, la *Peirano-Danovaro*, le cui tariffe erano, in generale, motivo di forte biasimo nei confronti della società¹⁵⁷. La *Peirano-Danovaro* fu più volte oggetto di

¹⁵² Cfr. la relazione della giunta di statistica di Rio de Janeiro in *Atti del Comitato d'Inchiesta Industriale. Commerci ed industrie dell'Italia all'estero. Sommario di rapporti dei RR. Consoli compilato per cura del R. ministero per gli Affari Esteri*, cit., p.63 segg., in particolare la tabella a p.64; per i dati sull'esportazione delle paste napoletane cfr. nota 160.

¹⁵³ Nel 1872, su un totale delle esportazioni stimate in 37.180.752 Lire, le merci esportate in Francia valgono 20.277.785 Lire, vale a dire il 54,5%; cfr. *Relazione al Ministro di Agricoltura Industria e Commercio sul movimento economico della città e provincia di Napoli nel 1872*, cit., pp.194-195.

¹⁵⁴ Cfr. Tabella 2.

¹⁵⁵ ACS, MAIC, Industria e Commercio, I versamento, b.155, f.1004, U20, *Camera di Commercio ed Arti della Provincia di Catania, Sulla ineguaglianza delle tariffe marittime, Catania, 23 marzo 1870*.

¹⁵⁶ SOCIETÀ PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI, *Risposte al questionario della commissione parlamentare d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane*, Firenze, Stab. G. Civelli, 1879, p.124.

¹⁵⁷ La questione delle maggiorazioni tariffarie richieste dalla *Peirano-Danovaro* fu oggetto di più sedute del Consiglio Superiore dell'Industria e del Commercio; cfr. *Annali del ministero di Agricoltura, Industria e Commercio. Commercio ed Industria*, 1873, II trimestre, n. 65, Roma, Stab. Tip. Terme

proteste per il mediocre servizio offerto, in particolare nei collegamenti tra Napoli e gli scali della Calabria dove, come appurato da un'inchiesta avviata dalla Direzione Generale delle Poste, la compagnia aveva aumentato arbitrariamente i noli e più volte rifiutato di caricare le merci che dai porti di Paola e Pizzo erano diretti a Napoli¹⁵⁸. La compagnia aveva vinto la concorrenza delle piccole società a vapore napoletane con immediati ribassi e facilitazioni, dissuadendo la stessa *Florio* dal far scalo nei porti calabresi¹⁵⁹ e imponendo perciò il proprio monopolio con danno degli scambi tra la Calabria e Napoli, scambi d'altronde già ridottisi per la minore domanda di prodotti locali, come la liquirizia¹⁶⁰, e per la concorrenza, come più sopra notato, del porto di Messina¹⁶¹.

Napoli rimaneva comunque principale porto di riferimento per i collegamenti tra la Sicilia e la parte continentale del Regno; le principali rappresentanze commerciali dell'isola avevano anzi più volte fatto domanda per collegamenti postali più frequenti tra la Sicilia e Napoli, soprattutto per la prossimità di quest'ultima a Roma, finalmente unita al Regno nel 1870 come sua nuova capitale, al cui rifornimento di derrate agricole erano particolarmente interessate Palermo e Messina, e che appunto nell'inviare le derrate a Napoli per mezzo di vapori e da lì a Roma per mezzo della ferrovia trovavano la via più breve¹⁶². Le richieste di Palermo e Messina furono parzialmente esaudite dalle

Diocleziane, 1873, pp.93-96, e ivi, 1873, III e IV trimestre, n. 68, Roma, Tip. Sinimberghi, 1874, pp.52-61.

¹⁵⁸ L'inchiesta fu decisa a seguito della denuncia fatta da Giovanni Nicotera alla Camera il 23 gennaio 1873: oltre a Nicotera intervennero anche i deputati Santamaria e Del Giudice, che pure denunciarono alla Camera i disservizi, le angherie e la corruzione tanto del personale di bordo che dei rappresentanti della società a terra; cfr. *Atti Parlamentari, Discussioni della Camera dei deputati, XI Legislatura, 23 gennaio 1873, p.4309 segg.*

Gli incartamenti dell'inchiesta sono in ACS, MC, DGMM, ISM, b.126, f.14696, *Inchiesta sul servizio della Società Peirano negli scali di Paola e Pizzo; interpellanza dell'on. Nicotera nella tornata del 23 gennaio 1873.*

¹⁵⁹ Si veda l'intervento di Nicotera alla Camera per cui cfr. nota 201; anche il sindaco di Tropea, nel sottoporre al ministero di Agricoltura Industria e Commercio domanda perché i postali toccassero quella città, denunciava che le società napoletane, che pure in passato avevano eseguito il servizio delle Calabrie, erano fallite per la concorrenza dei postali; cfr. ACS, MAIC, Industria e Commercio, I versamento, b.184B, *Servizio postale marittimo 1860-1872, Municipio di Tropea, per l'approdo di vapori nella rada di Tropea, 29 febbraio 1872.*

¹⁶⁰ Cfr. P. FRASCANI, *Mercato e commercio a Napoli dopo l'Unità*, cit., p.191.

¹⁶¹ Estremamente interessanti a questo proposito le osservazioni della Camera di Commercio di Reggio Calabria in occasione dell'Inchiesta Industriale per cui cfr. *Atti del Comitato d'Inchiesta Industriale. Relazioni delle Camere di Commercio*, parte IV, Roma, Stamperia Reale, 1874, segnatamente pp.73-74.

¹⁶² Si vedano le trattative tra la Direzione Generale delle Poste e le Camere di Commercio di Napoli, Palermo e Messina per rendere il servizio postale tra queste città giornaliero, e per ottenere orari più comodi al commercio in ACS, MC, DGMM, ISM, b.124, f.58275, *partenza da Napoli per Palermo, Messina e Reggio dei battelli Florio e Peirano; aumenti di comunicazioni tra il continente e la Sicilia 1871.*

convenzioni postali approvate dalla Camera nel giugno 1872¹⁶³ nell'ambito di un più ampio riordinamento dei collegamenti interni e del sovvenzionamento delle linee per il Levante e per le Indie affidate rispettivamente a *La Trinacria* e alla *Rubattino*. Il numero di viaggi settimanali tra Palermo e Napoli eseguiti dalla *Florio* fu aumentato da quattro a cinque, cui si aggiungeva la corsa garantita da *La Trinacria* senza sussidio per un totale di sei corse settimanali; i viaggi settimanali eseguiti dalla *Florio* tra Messina e Napoli furono aumentati da due a tre, cui s'aggiungevano le due corse eseguite dalla *Peirano-Danovano* con scalo a Paola e Pizzo, e un'ulteriore corsa garantita dalla *Rubattino* lungo la linea Genova-Alessandria d'Egitto, per un totale anche qui di sei corse. Le statistiche sottoposte dalla Florio sul movimento di merci, passeggeri e numerario lungo le linee Napoli-Palermo e Napoli-Messina, tuttavia, di per sé non giustificavano l'aumento di collegamenti¹⁶⁴ che difatti, nel progetto di legge presentato dai ministri Devincenzi, Castagnola e Sella alla Camera, trovavano la loro chiara motivazione quale «misura d'importanza postale e politica»¹⁶⁵.

1.3. *La strana parabola: espansione dei traffici e crisi del commercio nell'ultimo ventennio del secolo*

Il panico finanziario deflagrato ai primi del maggio 1873 presso la borsa di Vienna, e propagatosi nei mesi successivi alle principali borse del continente europeo e

¹⁶³ Legge 2 giugno 1872, n.925.

¹⁶⁴ Il movimento delle merci con i vapori della *Florio* tra Napoli e Palermo era oscillato, per gli anni 1864-1871, intorno ad un valore medio di 7.679.425 Kg, ovvero il 27% del totale di tutte le merci importate ed esportate a Napoli per mezzo di vapori postali, contraendosi tuttavia sensibilmente nell'ultimo anno, in cui cala al 17% del totale; il traffico merci tra Napoli e Messina era rimasto marginale, pur essendo aumentato da 1.204.035 Kg a 2.702.171 Kg, ovvero dal 5 al 7% del totale.

Per i dati sul traffico servito dalla Florio tra Napoli, Palermo e Messina cfr. Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Documenti. Progetti di legge e relazioni, Legislatura XI, N.106, *Progetto di Legge presentato dal ministro dei lavori pubblici (Devincenzi) di concerto coi ministri di agricoltura, industria e commercio (Castagnola) e delle finanze (Sella) nella tornata del 23 aprile 1872. 1° Convenzione addizionale con la società R. Rubattino per il prolungamento fino alle Indie della navigazione fra i porti del Mediterraneo e l'Egitto; 2° Convenzione per la rescissione dei contratti postali con la compagnia di navigazione Adriatico-Orientale e per la sostituzione da Brindisi ad Ancora e Venezia del servizio della compagnia di navigazione a vapore Peninsulare ed Orientale a quello dell'Adriatico-Orientale; 3° Convenzione con la società di navigazione a vapore La Trinacria per un servizio settimanale da Messina e da Venezia per Costantinopoli; 4° Convenzione addizionale con la società Florio per modificazioni al servizio postale fra il continente e l'isola di Sicilia; 5° Convenzione con la società R. Rubattino per aumento di comunicazioni fra il continente e la Sardegna*, pp.53-56. Per il totale delle merci importate ed esportate a Napoli su vapori postali cfr. Nota 189.

¹⁶⁵ *Ibid.*, p.29.

degli Stati Uniti¹⁶⁶, è stato convenzionalmente individuato come il punto d'avvio di una lunga stagione di profondi sconvolgimenti delle economie euroatlantiche le cui immediate conseguenze, concretamente percepite dai contemporanei, consistettero soprattutto in una «prolungata depressione dei prezzi, depressione degli interessi e depressione dei profitti»¹⁶⁷, e in un'inasprita concorrenza internazionale, che per le economie europee assunse anche la forma di una feroce «crisi agraria» generata dall'inondazione di grani americani ed asiatici a basso costo. La crisi, nota come «Grande Depressione», prolungatasi fino alla metà degli anni Novanta, operò da catalizzatrice di fenomeni complessi, a partire dalla crescente proliferazione di politiche protezionistiche dispiegate da numerosi Stati per tutelare le rispettive economie, al massiccio flusso migratorio che dalla vecchia Europa s'incanalò non solo verso le Americhe, ma anche verso gli altri continenti dove la rinnovata penetrazione coloniale europea, risposta anch'essa alla crisi sottoforma di espansione dei mercati di riferimento, procedeva a sua volta a ritmi accelerati¹⁶⁸. Diversi studiosi, tuttavia, hanno contestato l'adeguatezza di un'immagine tanto pessimistica, qual è quella di una depressione persistente, per un periodo caratterizzato al contrario da una poderosa crescita del commercio internazionale, della produzione agricola e soprattutto industriale¹⁶⁹.

La storiografia più recente ha posto particolare enfasi sulla natura viepiù interconnessa e integrata dell'economia mondiale nel cinquantennio compreso tra 1870 e 1914, e che Kevin O'Rourke e Jeffrey Williamson, in un famoso saggio, individuano come età della prima globalizzazione economica: secondo i due studiosi l'imponente sistema globale dei trasporti e delle comunicazioni, che proprio a partire dagli anni Settanta aveva raggiunto un considerevole grado d'efficienza, consentì un'inedita mobilità globale di uomini, capitali e merci, oltre che di informazioni, concorrendo a far convergere i costi dei fattori produttivi, e conducendo perciò all'integrazione del mercato

¹⁶⁶ Cfr. G. CONTI, *Il crac del 1873*, in *Crisi e scandali nella storia d'Italia*, a cura di P. PECORARI, Venezia, Istituto Veneto di Scienze, Lettere e Arti, 2006, pp.29-66.

¹⁶⁷ E. J. HOBSBAWM, *L'Età degli imperi 1875-1914*, Laterza, Roma-Bari, 1991, p.42.

¹⁶⁸ *Ibid.*, pp.40-65.

¹⁶⁹ Un esempio eloquente è S. B. SAUL, *The Myth of the Great Depression 1873-1896*, Londra, McMillan, 1985²; per una ricostruzione del dibattito storiografico cfr. C. FUMIAN, *La "Grande Depressione" del XIX secolo tra storia e storiografia*, «Storica», 5 (1996), pp.53-91; ID., *Verso una società planetaria. Alle origini della globalizzazione contemporanea (1870-1914)*, Roma, Donzelli, 2003, pp.83-129.

globale¹⁷⁰. Studi successivi, tuttavia, pur concordando sulla convergenza dei prezzi quale fulcro della globalizzazione, ne hanno contestato la spiegazione incentrata prevalentemente sull'innovazione tecnica dei trasporti e delle comunicazioni¹⁷¹, ponendo in ombra fattori non meno influenti come la domanda generata dalle economie industrializzate o sulla via dell'industrializzazione, le innovazioni in campo finanziario e l'affermazione del *gold standard* internazionale, l'equilibrio politico europeo, ancorché precario, seguito alla guerra franco-prussiana, le politiche commerciali, le innovazioni tecniche dell'agricoltura come pure della conservazione e mobilitazione dei prodotti agricoli e d'allevamento, l'ascesa delle grandi multinazionali¹⁷². Le più recenti stime, inoltre, retrodatano la crescita del commercio mondiale già a partire dalla fine delle guerre napoleoniche, con ritmi di crescita, per gli anni compresi tra il 1815 ed il 1870, superiori al cinquantennio seguente¹⁷³. L'integrazione dei singoli mercati procedette secondo tempi e traiettorie differenti, in cui il ruolo del costo dei trasporti, della rete telegrafica, dei sistemi creditizi, della domanda – compreso l'emergere di nuovi gusti e mode nei mercati d'esportazione – variava al variare dei prodotti¹⁷⁴. Il mercato mondiale dei cereali, affermatosi compiutamente ai primi del XX secolo attraverso «la saldatura tra il mercato “occidentale” dei cereali e quello “orientale” del riso»¹⁷⁵, ne è l'esempio più eloquente: alla crescente integrazione della produzione e del commercio globale del grano che si svolse per tutto il XIX secolo, e al conseguente calo del prezzo del cereale, concorsero l'espansione delle colture in diverse aree del globo come Canada, Stati Uniti, Argentina, Russia, India, Australia, dove spesso l'estensione della rete ferroviaria ed il collegamento tra le colture ed i porti fu fondamentale; l'introduzione di macchine agricole, di silos e

¹⁷⁰ O'ROURKE, J. G. WILLIAMSON, *Globalizzazione e storia. L'evoluzione dell'economia atlantica nell'Ottocento*, cit.

¹⁷¹ D. S. JACKS, *What drove 19th century commodity market integration?*, «Explorations in Economic History», 43 (2006), n.3, pp.383-412; D. S. JACKS, K. PENDAKUR, *Global Trade and the Maritime Transport Revolution*, «The Review of Economics and Statistics», 92 (2010), n.4, pp.745-755; D. JACKS, C. M. MEISSNER, D. NOVY, *Trade costs in the first wave of globalization*, «Explorations in Economic History», 47 (2010), n.2, pp.127-141; G. FEDERICO, *A Tale of Two Oceans: Market Integration Over the High Seas, 1800-1940*, «EHES Working Papers», 11 (2011).

¹⁷² C. FUMIAN, *Commercio mondiale e globalizzazioni tra XIX e XX secolo*, cit.; S. C. TOPIK, A. WELLS, *Filiere di prodotto in un'economia globale*, cit.

¹⁷³ G. FEDERICO, A. TENA-JUNGUITO, *World Trade 1800-1938: A New Data-set*, «EHES Working Paper», 93 (2016); IID., *World Trade, 1800-1938: A New Synthesis*, «Rivista de Historia Económica», 37 (2019), n.1, pp.9-41.

¹⁷⁴ Sulle dinamiche alla base delle filiere globali del prodotto, o commodity chains, cfr. S. C. TOPIK, A. WELLS, *op.cit.*, pp.791-924.

¹⁷⁵ C. FUMIAN, *op.cit.*, p.110.

caricati meccanici, che abbatterono i costi di produzione e di movimentazione dei cereali; l'indubbio calo del costo di trasporto tanto su ferrovia che su piroscafo; l'ascesa del mercato dei *futures*, contratti a termine affermatosi negli Stati Uniti nel corso degli anni Cinquanta per ridurre la volatilità dei prezzi, e che tuttavia diedero origine ad un inedito mercato speculativo, per il quale la possibilità di attingere alle informazioni sui mercati di produzione e di consumo mondiali grazie alla rete telegrafica divenne fondamentale¹⁷⁶.

L'impatto di simili trasformazioni per l'economia di un paese ancora prevalentemente agricolo come l'Italia – e non solo essa - fu profondo, e per molti versi, traumatico. Proprio la crescente importazione di grani americani e russi a prezzi sempre più convenienti fu all'origine delle proteste di affittuari e contadini, esplose nella prima metà degli anni Ottanta soprattutto nell'Italia settentrionale, il cui malessere si trasmise poi agli agrari attraverso l'intera penisola¹⁷⁷, colpita nelle singole economie regionali da fenomeni simili, quale fu il crollo dei prezzi degli agrumi e del vino meridionali¹⁷⁸. Sebbene le colture specializzate meridionali si dimostrassero nel complesso capaci di reagire al ciclo depressivo¹⁷⁹, le conseguenze della crisi agraria furono per le classi contadine particolarmente dure¹⁸⁰.

Il commercio napoletano non poté che risentire a sua volta dalle difficoltà attraversate dalle esportazioni del Mezzogiorno. Sul finire degli anni Settanta la Camera di Commercio napoletana commentava malinconicamente come nel traffico commerciale «nel lungo periodo di 15 anni poco o nulla si [fosse] progredito»¹⁸¹. La Camera non dubitava che le cause stessero nella «irrazionalità delle tariffe ferroviarie e in massima parte nelle [...] tariffe daziarie municipali». Un indubbio miglioramento, nell'opinione

¹⁷⁶ A. MAZZAMAURO, *Going global: il mercato mondiale del grano nella seconda metà del diciannovesimo secolo*, «Italia contemporanea», 282 (2016), pp.65-89; S. C. TOPIK, A. WELLS, *op.cit.*, pp.794-842.

¹⁷⁷ A. M. BANTI, *Storia della borghesia italiana. L'età liberale*, Roma, Donzelli, 1996, pp.86-97.

¹⁷⁸ Per quadro complessivo dell'economia italiana negli anni della crisi agraria G. PESCOSOLIDO, *Unità nazionale e sviluppo economico in Italia 1750-1913*, Roma, Edizioni Nuova Cultura, 2014, pp.197-209.

¹⁷⁹ S. VINCIGUERRA, *Agriculture and Territorial Differentiation in Southern Italy 1880-1950*, cit.

¹⁸⁰ P. FRASCANI, *Le crisi economiche in Italia. Dall'Ottocento a oggi*, Roma-Bari, Laterza, 2012, pp.21-36.

¹⁸¹ Si tratta di un estratto della *Relazione sul movimento economico della provincia di Napoli negli anni 1877 e 1878*, riportato in *Bollettino di notizie commerciali*, 1880, n.13, 15 agosto, p.20.

della Camera, sarebbe venuto dalla definitiva installazione del Punto Franco, dal collegamento ferroviario del porto alla stazione centrale e dalla revisione dei trattati doganali.

Nel giro di un paio d'anni, tuttavia, il movimento commerciale napoletano aveva manifestato un certo progresso, come si compiacque di annotare la Camera di Commercio. Le oscillazioni, spesso sensibili, nei valori delle esportazioni e delle importazioni annue registrate nel volgere del decennio erano spiegate dalla Camera soprattutto sulla base delle risposte degli operatori commerciali all'andamento del commercio internazionale, come pure alle notizie di politica doganale e finanziaria, così nazionale come estera: la contrazione importante del commercio speciale tra il 1877 e il 1878, ad esempio, che da 215 milioni di Lire calò a 157 milioni e mezzo, risultava cagionata in parte dall'accumulo di scorte compiuto nel 1877, soprattutto di zucchero e coloniali, in vista del ventilato aumento daziario, similmente ad altre categorie di merci, in un clima di generale incertezza generato dall'annunciata revisione delle tariffe doganali del 1878. All'esportazione invece, la variazione fu causata dal dirottamento, per quell'anno, della spedizione di coralli destinati all'India britannica alla dogana di Brindisi invece che in quella consueta di Napoli: così, dato l'alto valore unitario della merce, una variazione minima di peso, non superando il corallo esportato i 36.000 Kg, determinò una contrazione dell'esportazione di ben 34 milioni di Lire¹⁸². Allo stesso modo, è sempre il corallo a concorrere all'aumento delle esportazioni napoletane registrate tra il 1880 e il 1881¹⁸³. L'oro rosso, ampiamente smerciato sulla piazza di Calcutta, risulta per valore non solo la voce più importante tra le esportazioni napoletane in questi anni, ma la prima tra le merci italiane importate nell'India britannica. Nondimeno, la Camera poté registrare anche l'importante aumento delle esportazione di vino, richiesto soprattutto dal mercato francese colpito in quegli anni dalla fillossera della vite¹⁸⁴, come pure degli agrumi della penisola sorrentina, esportati dalla dogana di Castellammare¹⁸⁵. Altra voce che

¹⁸² *Bollettino di notizie commerciali*, 1879, n.22, 20 agosto, p.31.

¹⁸³ CCAN, *Relazione sul movimento economico della provincia di Napoli negli anni 1881 e 1882*, Napoli, Tip. Michele Capasso, 1883, p.8.

¹⁸⁴ EAD., *Relazione sul movimento economico della provincia di Napoli per gli anni 1879 e 1880*, cit., pp.28-29.

¹⁸⁵ EAD., *Relazione sul movimento economico della provincia di Napoli negli anni 1881 e 1882*, cit., p.8.

contribuisce alle variazioni delle importazioni è il grano, più o meno importato a seconda dell'andamento del raccolto nazionale¹⁸⁶.

Al di là delle repentine variazioni dei valori¹⁸⁷, si può constatare un aumento del tonnelloaggio complessivamente movimentato nel porto napoletano rispetto al decennio ormai concluso: se infatti per il 1872 il totale delle merci transitate era stato calcolato in circa 445.000 tonnellate¹⁸⁸, nel 1881 esso ascende a 728.093 tonnellate, con un aumento perciò stimabile di oltre il 63%. L'indubbio aumento dei traffici partenopei è tuttavia ben lungi dal ridurre il divario tra Napoli e Genova, che già nel 1876 mobilitava ben 1.339.712 tonnellate di merce¹⁸⁹, arrivate nel 1881 a 1.844.284 tonnellate¹⁹⁰.

Come più sopra riportato, il porto di Napoli conosce nel corso degli anni Settanta un aumento vertiginoso del numero e del tonnelloaggio dei bastimenti che vi approdano annualmente. Il porto sperimenta una crescita significativa degli approdi delle grandi compagnie di navigazione, sia come scalo lungo le rotte che le società percorrono per garantire i collegamenti postali nel Mediterraneo e in Oriente attraverso il canale di Suez, sia come punto di partenza di flussi in costante crescita di emigranti per le Americhe. Il trend ascendente si interrompe tuttavia nel 1883, anno in cui si registra un picco di 10.043 bastimenti globalmente entrati e usciti, per un totale di 4.195.731 tonnellate di stazza. Comincia un periodo stazionario ed anzi di leggera contrazione del traffico portuale fra il 1884 ed il 1892, con un minimo di 3.243.925 tonnellate di stazza nel 1890. Già a partire dal 1893, tuttavia, Napoli conosce un nuovo poderoso aumento del traffico portuale che arriva nel 1905 alla cifra favolosa di 11.420.870 tonnellate di stazza, e destinato altresì a crescere ulteriormente fino agli anni della guerra.

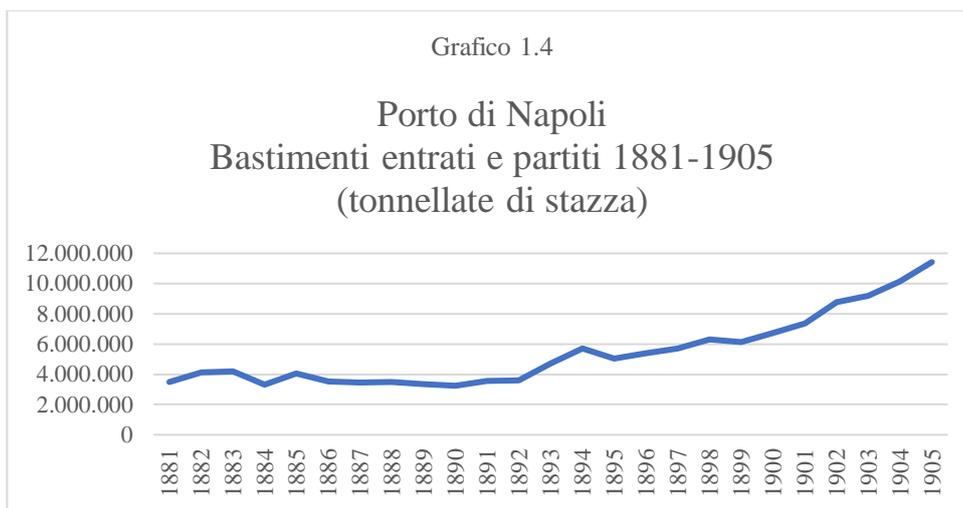
¹⁸⁶ EAD., *Relazione sul movimento economico della provincia di Napoli per gli anni 1879 e 1880*, cit., p.28.

¹⁸⁷ In effetti, data la volatilità dei prezzi, è difficile stimare la reale oscillazione dei traffici: a proposito del corallo, già la stessa Camera di Commercio osservava che il grande afflusso sulla piazza di Calcutta ne aveva depresso il valore; altri fattori concorsero poi a far precipitare il prezzo del corallo, ovvero la scoperta dei banchi di Sciacca, in Sicilia, e la comparsa del corallo giapponese sul mercato a partire dal 1882, i cui effetti furono devastanti: se nel 1878 il corallo è venduto a 1000 Lire al kg, nel 1887 esso oscilla ormai tra le 2,90 e le 3,30 Lire; cfr. N. DE IANNI, *La lavorazione del corallo e l'economia di Torre del Greco*, in *Per la storia dell'industria a Napoli*, Napoli, ISI, 1990, pp.95-110.

¹⁸⁸ Cfr. *supra*, p.41.

¹⁸⁹ M. E. TONIZZI, *Carenze strutturali e limiti funzionali del porto di Genova dalla Restaurazione alla vigilia della Prima Guerra Mondiale*, in *Mercati e consumi. Organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XII al XX secolo*, cit., p.389.

¹⁹⁰ *Movimento della navigazione nei porti del Regno nell'anno 1885*, Roma, Eredi Botta, 1886, p.84.



Fonte: MF. DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, *Movimento della navigazione nei porti del Regno*, ad annum, rielaborazione.

Al fenomeno tuttavia non si accompagna una crescita coerente delle merci complessivamente mobilitate. Invero, anche il traffico delle merci resta stazionario nel corso degli anni Ottanta, oscillando tra il 1881 ed il 1891 intorno ad una media di 725.000 tonnellate¹⁹¹, riflesso di una condizione di sostanziale stagnazione del commercio cittadino che il console inglese, in una memoria del 1885, attribuisce alla caduta dei prezzi: «La depressione cominciò nel 1878 [...] non è possibile far profitti a causa dei bassi prezzi nella maggior parte degli articoli di commercio. La depressione, in apparenza, non nasce da alcuna diminuzione delle transazioni commerciali, ma piuttosto dall'eccesso di commercio a fronte dei prezzi calanti»¹⁹². Al di là delle cause individuate dai contemporanei, da accogliersi con la dovuta cautela¹⁹³, è indubbio che la crisi agraria concorra, nel corso degli anni Ottanta, a consolidare il senso di smarrimento del commercio napoletano, e la percezione di una ineluttabile marginalizzazione dai consueti

¹⁹¹ Per le stime del traffico portuale napoletano si rimanda all'appendice statistica alla fine del volume.

¹⁹² *Report of Mr. Consul Grant. Consular District of South Italy*, in *Second Report of the Royal Commission appointed to inquire into the Depression of Trade and Industry. Minutes of Evidence and Appendix*, Londra, Eyre and Spottiswoode, 1886, vol. I, p.246, [trad. nostra].

¹⁹³ Il console americano, ad esempio, in una propria relazione dell'anno precedente riporta una lettera di un titolare di una cospicua casa bancaria e commerciale napoletana il quale, pur concordando sullo stato di prostrazione del commercio cittadino, ne attribuisce le cause all'eccessiva tassazione; cfr. *Credit and trade Systems of Italy*, in *Reports from the Consuls of the United States on the Commerce, Manufactures, etc., of their Consular Districts*, 1884, n.42, Washington, Government Printing Office, 1884, p.338.

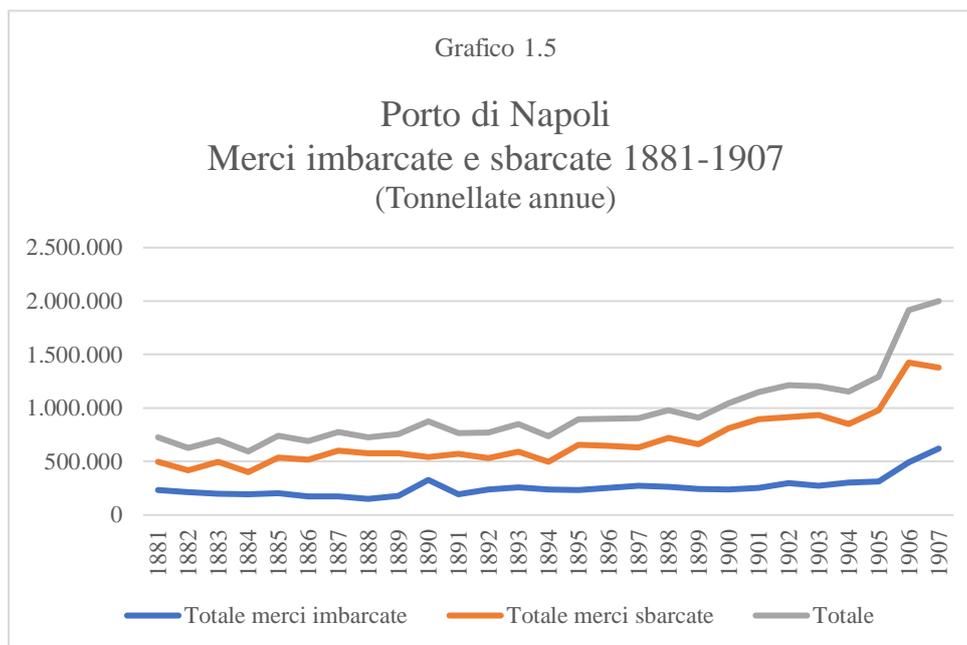
circuiti degli scambi che lo legano alle altre regioni meridionali come ai principali mercati internazionali¹⁹⁴.

Dopo un intervallo fatto di variazioni spasmodiche il cui punto più basso si registra nel 1894, il traffico comincia a crescere secondo ritmi lenti ma costanti: nel 1900 le merci superano il milione di tonnellate, ed arrivano a raddoppiarsi nei sette anni successivi, registrando perciò un tasso di crescita superiore a qualsiasi altro porto del Regno, inclusa Genova¹⁹⁵. Nondimeno il rapporto tra tonnellate-merci e tonnellate-stazza dei bastimenti si riduce nel corso dei venticinque anni, passando dal già basso 21% del 1881 al solo 11% nel 1905.

Disaggregando il movimento complessivo si osserva come siano le importazioni a concorrere concretamente all'aumento del traffico nel corso degli ultimi due decenni del secolo: pur secondo una traiettoria tutt'altro che lineare, le importazioni del porto napoletano passano infatti dalle 497.007 tonnellate di merce del 1881 alle 895.354 tonnellate del 1901, poco meno che raddoppiando perciò in vent'anni. Al contrario le esportazioni restano stazionarie, con una media di circa 225.000 tonnellate annue. A partire dai primi anni del Novecento si riscontra tuttavia un lieve ma costante aumento della quantità di merci esportate, che passano dalle 236.864 tonnellate del 1900 alle 312.319 tonnellate del 1905. Ciò nonostante, è solo a partire da quest'ultimo anno che le esportazioni subiscono un'impennata significativa, tale che le tonnellate di merci imbarcate raddoppiano in soli due anni, arrivando a ben 621.361 tonnellate nel 1907.

¹⁹⁴ P. FRASCANI, *Mercato e commercio a Napoli dopo l'Unità*, cit., pp.219-221.

¹⁹⁵ Cfr. CCAN, UFFICIO DI STATISTICA, *Rilievi statistici del movimento del porto di Napoli 1901-1910*, Tip. P. Buccico, Napoli, 1911.



Fonte: MF. DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, *Movimento della navigazione nei porti del Regno*, ad annum, rielaborazione.

Pur assistendo ad un incremento costante del proprio traffico portuale, ancora agli inizi del Novecento - come già aveva rilevato Nitti¹⁹⁶ - Napoli non arriva a contribuire nemmeno ad un decimo del traffico nazionale, ed anzi, pur aumentando in termini assoluti il tonnellaggio delle merci imbarcate e sbarcate, in termini percentuali dal 1881 al 1905 Napoli retrocede dall'8 al 6% del traffico complessivo, affermandosi bensì terza dopo Genova e Venezia, ma con un vantaggio di appena un centinaio di migliaia di tonnellate sui porti di Savona e Livorno¹⁹⁷.

Se nel complesso Napoli condivide con gli altri grandi porti del Regno la spiccata preponderanza delle importazioni sulle esportazioni, in termini relativi essa si rivela maggiormente votata all'esportazione, ed anzi se si considerano le sole merci imbarcate si ha che Napoli è seconda soltanto a Genova, concorrendo negli anni considerati, pur con delle oscillazioni, al 6% delle merci complessivamente imbarcate in tutto il Regno, raggiungendo il 10% nel 1907.

¹⁹⁶ F. S. NITTI, *La città di Napoli*, in ID., *Scritti sulla questione meridionale*, a cura di M. ROSSI DORIA, vol. III, Roma-Bari, Laterza, 1978, p.77.

¹⁹⁷ Anche negli anni di più intensa crescita all'indomani della Legge speciale del 1904 il traffico dello scalo napoletano non concorre in sostanza che all'8% del traffico nazionale.

Si tratta di un dato importante, soprattutto se si tiene a mente che le cifre delle esportazioni tendono ad essere sottostimate, non essendo diverse merci soggette a dazio d'uscita, e perciò superficialmente censite dagli agenti di dogana¹⁹⁸. Se si prendono in considerazione gli altri porti del golfo di Napoli, tutti più o meno interessati da un aumento del traffico, la percentuale delle merci imbarcate sul traffico nazionale aumenta ulteriormente, passando dal 6 al 9% nel 1905, tuttavia si tratta soprattutto di merci destinate ad altri porti del Regno, verosimilmente la stessa Napoli.

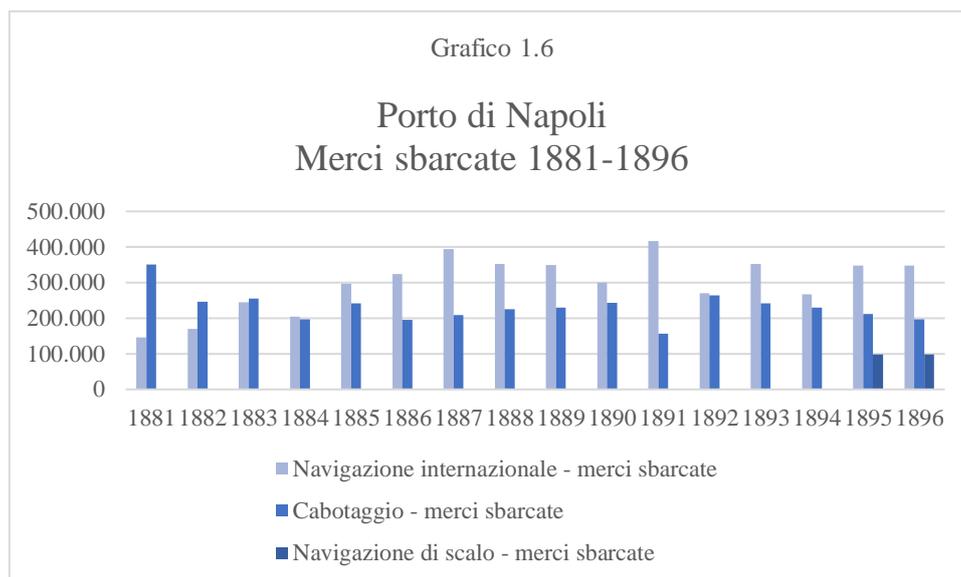
Colpisce in effetti la quota, talora prevalente, delle merci trasportate in cabotaggio. Sebbene infatti la navigazione internazionale guadagni lentamente terreno nel corso dell'ultimo ventennio del secolo, nondimeno se si distinguono le merci imbarcate e sbarcate a seconda del tipo di navigazione ne risulta che il cabotaggio prevale nettamente sulla navigazione internazionale per le merci imbarcate, avvicinandosi altresì spesso ai valori della navigazione internazionale per merci sbarcate.

Il dato tuttavia va letto con cautela: che una merce fosse imbarcata in cabotaggio non implicava affatto che essa fosse destinata al mercato interno, potendosi trattare, ad esempio, di una merce destinata all'estero spedita in un altro porto nazionale per esservi trasbordata. Sebbene nelle statistiche ufficiali della navigazione sia riportata la cosiddetta navigazione di scalo - vale a dire l'insieme delle merci destinate all'estero, ma imbarcate su una nave diretta ad un porto nazionale, oppure l'insieme delle merci provenienti dall'estero, ma sbarcate da una nave salpata da un porto nazionale - solo a partire dal 1895 tale definizione è chiaramente introdotta¹⁹⁹, e solo dal 1897 le stesse statistiche cominciano a distinguere le merci a seconda che siano ricevute o spedite da e per l'estero o da e per il Regno²⁰⁰.

¹⁹⁸ Cfr. ACS, MI, CRIIN, b.12, *Reale Commissione per l'Incremento Industriale di Napoli. Completamento ed ordinamento del porto*, pp.33-34. La sottocommissione, presieduta dal capitano del porto di Napoli Augusto Witting, riteneva che le cifre registrate all'esportazione avrebbero dovuto considerarsi almeno triple. Ciò nonostante, se il fenomeno falsava il rapporto tra importazione ed esportazione nell'ambito dello stesso porto, non dovrebbe modificare i rapporti tra le quantità di merci esportate nei singoli porti del Regno.

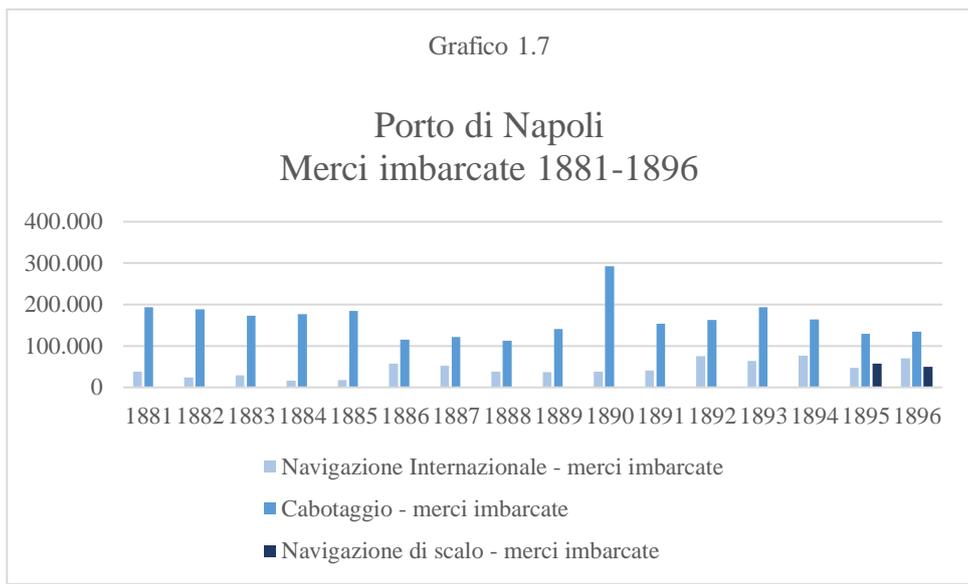
¹⁹⁹ Cfr. MF, DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, *Movimento della navigazione*, 1895, Roma, Tip. G. Bertero, 1896, p. VII.

²⁰⁰ Lo stesso scrupolo d'altronde è condiviso dalla Direzione Generale della Statistica, che nell'*Annuario Statistico Italiano* degli anni 1905-1907, in cui ricostruisce diverse serie storiche della navigazione nei porti del Regno, non ritiene di retrocedere oltre il 1897 la distinzione tra merci da e per l'Estero e da e per il Regno. Cfr. MAIC, DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Annuario Statistico Italiano*, 1905-1907, Roma, Tip. Naz. G. Bertero e C., 1908, pp.606 segg.



Fonte: MF. DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, *Movimento della navigazione nei porti del Regno*, ad annum, rielaborazione.

Così, ad esempio, le 47.428 tonnellate di merci imbarcate nel 1895 su navi dirette esclusivamente all'estero appaiono nettamente inferiori alle 129.554 tonnellate destinate al cabotaggio, tuttavia se alle prime si sommano le ben 57.897 tonnellate di merci imbarcate su navi in navigazione di scalo si vede come il totale di 105.325 tonnellate complessivamente dirette all'estero non si allontani molto dalle merci destinate al mercato nazionale. Anche così, comunque, la quota degli scambi che Napoli intrattiene con gli altri porti del Regno è considerevole. Va d'altronde considerato che il crescente numero di società di navigazione internazionali facenti scalo a Napoli moltiplicava, in teoria, le possibilità di spedire le merci direttamente per l'estero, evitando di farle trasbordare in qualche altro grande porto con maggior dispendio di tempo e denaro, sebbene ciò fosse vero solo su alcune rotte; nondimeno, pur ammettendo che una quota variabile delle merci trasportate in cabotaggio provenisse dall'estero o vi fosse destinata, il fenomeno suggerisce la persistenza del ruolo dello scalo partenopeo quale luogo di redistribuzione delle merci per le altre province, ovvero di concentrazione delle stesse per essere a loro volta riesportate all'estero.



Fonte: MF. DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, *Movimento della navigazione nei porti del Regno*, ad annum, rielaborazione.

Alle stesse conclusioni, d'altronde, arriva anche la *Commissione Reale per l'Incremento Industriale di Napoli* la quale, grazie alle informazioni trasmesse da diverse dogane meridionali, aveva potuto ricostruire il movimento delle merci tra Napoli e gli altri scali del Mezzogiorno nel corso del 1902²⁰¹: in quell'anno, secondo le stime della Commissione, Napoli spedisce ai diversi porti del Mezzogiorno continentale compresi tra Gaeta, sul Tirreno, e Termoli, sull'Adriatico, 487.242 quintali di merce, e ne riceve 1.013.579 quintali, vale a dire all'incirca la metà di tutte le merci sbarcate a Napoli da porti nazionali in quell'anno. La Commissione tuttavia giudica negativamente il fenomeno, considerandolo la prova della scarsa utilità del servizio ferroviario nelle province meridionali²⁰².

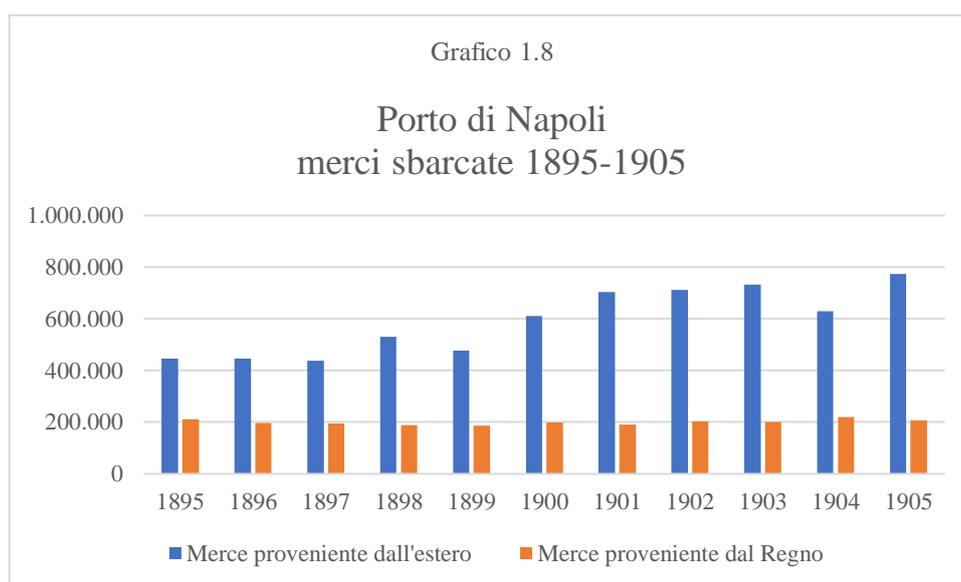
Come già accennato, a partire dal 1895 il traffico del porto di Napoli dà segno di rinviramento. Nel corso del decennio che precede l'applicazione della Legge speciale il tonnellaggio delle merci complessivamente movimentate passa da 893.216 a 1.292.201

²⁰¹ ACS, MI, CRIIN, b.10.

²⁰² La Commissione riporta anche il movimento complessivo del litorale meridionale continentale da e per i porti dell'alto Adriatico e Tirreno, ma le cifre sono chiaramente errate: a solo titolo di esempio, secondo il prospetto della Commissione i porti compresi tra Gaeta ed Empoli spediscono all'alto Tirreno 1.379.205 tonnellate di merce, cifra spropositata se solo si considera che, secondo le statistiche pubblicate dal MF annualmente, l'intero litorale tirreno riceve nel 1902 "solo" 1.469.440 tonnellate provenienti da altri porti nazionali, di cui al litorale ligure spettano 636.558 tonnellate; cfr. *Relazione della Reale Commissione per l'incremento industriale di Napoli (istituita con Regio Decreto del 20 aprile 1902)*, Napoli, R. Tip. F. Giannini e Figli, 1903, pp.229-232.

tonnellate, per un totale di circa 400.000 tonnellate di merci in più. Il risultato è tanto più notevole se si considera che nel decennio il traffico complessivo delle merci aumenta del 44,7%, risultato superiore alla media nazionale che vede nello stesso decennio il traffico aumentare solo del 38%.

La crescita è causata principalmente dall'aumento delle importazioni dall'estero, che passano da 446.418 a 772.533 tonnellate; tuttavia, pur se in proporzioni di gran lunga più modeste, anche le esportazioni per l'estero crescono, passando da 105.325 tonnellate a 178.334 tonnellate, per un totale di circa 73.000 tonnellate in più.



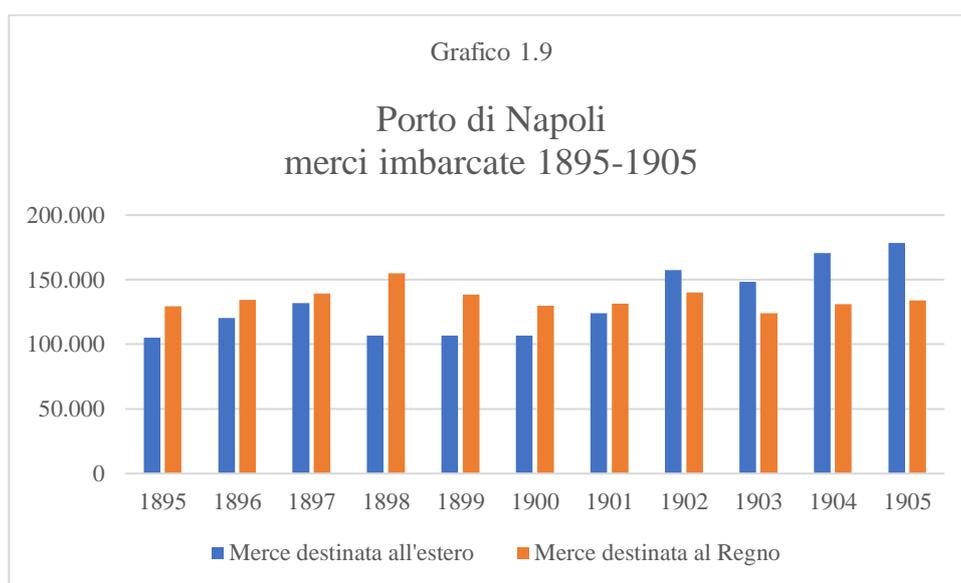
Fonte: MF. DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, *Movimento della navigazione nei porti del Regno*, ad annum, rielaborazione.

Stazionario rimane invece il movimento delle merci da e per gli altri porti del Regno, mantenendosi intorno alle 325.000 tonnellate annue.

Nel complesso tra 1895 e 1905 la quota del commercio estero sul totale dei traffici del porto diviene nettamente prevalente, passando dal 62% al 74% del totale. Ma da dove provengono, o dove si dirigono, le centinaia di migliaia di tonnellate di merci che annualmente transitano per le banchine napoletane?

Prima di rispondere, è bene tenere conto di alcuni limiti nell'uso delle fonti: innanzitutto, fino al 1896 le statistiche della navigazione distinguono i paesi di origine o destinazione delle merci per la sola navigazione internazionale che, come già osservato, non include quella parte del commercio estero compiuto attraverso la navigazione di scalo, per cui tra gli anni che precedono e seguono il 1896 si dà un distacco spesso

considerevole tra i valori in conseguenza del diverso metodo di rilevamento; inoltre, le statistiche tendono per questi anni a riportare i valori complessivi anche per più paesi fra loro indipendenti, ad esempio Stati Uniti e Canada, o Grecia e Turchia; infine, per gli anni successivi, in cui cioè le statistiche riportano il traffico complessivo per paesi, è bene considerare che le merci registrate dalla Dogana di Napoli non esauriscono la totalità degli scambi che Napoli intrattiene con quei paesi cui è collegata dalla rete ferroviaria, com'è il caso della Francia, dell'Austria-Ungheria e dei paesi dell'Europa centrale e settentrionale, Regno Unito incluso.



Fonte: MF. DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, *Movimento della navigazione nei porti del Regno*, ad annum, rielaborazione.

Per poter confrontare l'evoluzione delle diverse correnti di traffico nel corso degli anni è perciò necessaria una certa approssimazione, come pure è indispensabile operare degli accorpamenti tra singoli paesi. I paesi che tra il 1881 ed il 1905 sbarcano o imbarcano nel porto di Napoli almeno 100.000 tonnellate sono, in ordine decrescente, il Regno Unito, che contribuisce per oltre il 55% del traffico totale con l'estero²⁰³, l'America settentrionale, e primariamente gli Stati Uniti (10,14%), i porti del Mar Nero, soprattutto rumeni (9,85%), la Francia (6,23%), l'Austria-Ungheria (3,20%), l'Egitto (2,36%), il Belgio ed i Paesi Bassi (2,26%), le Indie Britanniche (2,07%), i paesi del

²⁰³ Si ricordi che per gli anni tra il 1881 ed il 1896 solo la navigazione internazionale è distinta per paesi, ed è per questo che si è considerata solo la navigazione internazionale per questi anni, ancorché essa non esaurisca affatto l'insieme delle merci imbarcate e sbarcate per l'estero, riportate solo per gli anni 1897-1905.

Mediterraneo orientale, ovvero Grecia e Impero Ottomano (1,79%), la Cina ed il Giappone (1,76%), la Germania (1,33%) e l'America meridionale (1,09%). Se tuttavia si procede a disaggregare le correnti di traffico distinguendo tra merci importate ed esportate, le gerarchie cambiano.

Considerando le importazioni, i paesi che tra il 1881 ed il 1905 sbarcano almeno 100.000 tonnellate di merci nel porto di Napoli sono, sempre in ordine decrescente, il Regno Unito (63,6%), i porti del Mar Nero e del Mar d'Azov (11,5%), l'America settentrionale (7%), la Francia (3,8%), l'Austria-Ungheria (3,3%), il Belgio ed i Paesi Bassi (2,2%), le Indie Britanniche (2,2%), i paesi del Mediterraneo orientale (1,6%) e la Germania (1,1%). Tali paesi concorrono al 96% delle merci sbarcate dall'estero.

Quanto alle esportazioni, il numero dei paesi verso cui Napoli spedisce almeno 100.000 tonnellate di merci negli anni considerati è ben più ristretto: si tratta, nell'ordine, dell'America settentrionale, o meglio, degli Stati Uniti (27%), della Francia (19,4%), dell'Egitto (12,7%), del Regno Unito (11,6%), della Cina (8,2%) e dell'America meridionale (6%). Tali paesi concorrono all'85% delle merci imbarcate per l'estero, rivelando come, al contrario delle importazioni, le esportazioni napoletane risultino maggiormente diluite, distribuendosi in un più ampio numero di rivoli che dal porto napoletano defluiscono per ogni angolo del mondo.

Ovviamente la percentuale del traffico da e per i singoli paesi varia nel tempo, spesso con oscillazioni anche significative²⁰⁴, né mancano, tra i paesi che pure non raggiungono le 100.000 tonnellate di merci scambiate nel porto di Napoli per questi anni, alcuni mercati di una certa importanza: è il caso delle esportazioni verso l'Australia, che tra il 1895 ed il 1905 passano da 1.196 a 2.866 tonnellate di merci annue, toccando un massimo di 6.968 tonnellate nel 1899²⁰⁵.

L'inasprirsi dei rapporti diplomatici italo-francesi nel corso degli anni Ottanta, che nel 1888 sfocia nella guerra doganale che si sarebbe protratta per almeno un decennio²⁰⁶, intacca la posizione predominante fino ad allora tenuta dalla Francia nei

²⁰⁴ Esistono tuttavia alcuni rapporti commerciali la cui importanza rimane costante nel tempo, com'è il caso delle importazioni dal Regno Unito o dai porti del Mar Nero, sebbene quest'ultime risultino soggette ad oscillazioni spesso importanti nei singoli anni, ad esempio nel 1904, probabilmente in conseguenza degli sconvolgimenti politici di quell'anno in Russia.

²⁰⁵ Cfr. *infra*, cap. III, par. 2.

²⁰⁶ Per le conseguenze sul piano dei rapporti marittimi della guerra doganale italo-francese cfr. A. CAFARELLI, *Il movimento della navigazione nei porti del Regno d'Italia (1861-1914)*, «Storia Economica», 10 (2007), n.3, pp.299-332.

traffici commerciali napoletani: se ancora nel quinquennio 1881-1885 la Francia è infatti seconda tra i paesi che inviano le proprie merci al porto di Napoli, concorrendo per il 7,3% delle importazioni napoletane, vent'anni dopo essa è ormai settima, concorrendo per solo l'1,5% agli sbarchi. Il fenomeno è meno marcato se si considerano le esportazioni da Napoli, per cui la Francia passa solo dal primo al terzo posto, tuttavia la contrazione della quota francese sul totale delle esportazioni via mare è considerevole: essa, infatti, passa da una media del 48% nel quinquennio 1881-1885 ad una dell'11,2% nel quinquennio 1901-1905.

TABELLA 1.4			
PORTO DI NAPOLI			
Valore delle importazioni distinte per i primi dieci paesi d'origine (Franchi francesi)			
1890		1900	
Paese	Valore	Paese	valore
Gran Bretagna	42.947.937	Gran Bretagna	23.736.360
Austria-Ungheria	16.090.931	Stati Uniti	16.504.447
Francia	14.779.640	Germania	8.542.858
Romania	11.719.322	Francia	7.939.483
Germania	9.262.732	Austria-Ungheria	4.500.979
Russia	6.876.262	Egitto	1.804.618
Turchia	6.668.512	Tunisia	1.338.422
Stati Uniti	6.019.406	Belgio	876.210
Olanda	2.007.325	Algeria	575.992
Svizzera	1.714.901	Svizzera	362.303

FONTE: *Commerce et navigation de Naples en 1890*, cit., p.430; E. DURAND, *L'accord Commercial Franco-Italian et le Commerce de la France*, cit., p.93.

Se al posto del tonnellaggio delle merci si considera il valore, tuttavia, l'esito della guerra doganale appare meno catastrofico: se da un lato, infatti, le relazioni consolari confermano la contrazione vistosissima nei primi anni che seguirono la rottura dei rapporti italo-francesi²⁰⁷, una volta ricucitosi lo strappo tra le due nazioni la Francia sembra riuscire a recuperare in parte il terreno perduto: secondo quanto riferiva la Camera

²⁰⁷ *Commerce et navigation de Naples en 1890*, in *Bulletin Consulaire Français. Recueil des rapports commerciaux adressés au Ministre des Affaires Étrangères par les agents diplomatiques et consulaires de France à l'Étranger*, XXII, 1891, II semestre, Paris, Imprimerie Nationale, 1891, p.435. Il console generale francese a Napoli, Marcellin Pellet, nella relazione del 1890 constatava che «depuis la dénonciation du traité, nos importations ont diminué de 55 p.100 et nos esportations de 75 p.100», tuttavia, al contempo, rilevava come nel 1890, per effetto dell'abolizione delle tariffe differenziali da parte italiana, le esportazioni francesi verso Napoli avessero ripreso vigore.

di Commercio francese in Napoli, infatti, nel 1900 la Francia era al primo posto per le esportazioni da Napoli, e al quarto posto per le esportazioni²⁰⁸.

TABELLA 1.5			
PORTO DI NAPOLI			
Valori delle esportazioni distinte per i primi dieci paesi di destinazione (Franchi francesi)			
1890		1900	
Paese	Valore	Paese	valore
Francia	6.764.083	Francia	13.405.426
Gran Bretagna	6.144.531	Gran Bretagna	9.711.652
Stati Uniti	5.419.790	Stati Uniti	7.615.541
Argentina	2.534.356	Austria-Ungheria	3.768.572
Brasile	1.218.141	Egitto	3.019.448
Belgio	1.200.688	Germania	1.947.968
Austria-Ungheria	1.024.920	Belgio	1.594.243
Olanda	886.499	Tunisia	498.940
Germania	863.706	Algeria	494.387
Egitto	855.260	Svizzera	391.123

FONTE: *Commerce et navigation de Naples en 1890*, cit., p.433; E. DURAND, *L'accord Commercial Franco-Italien et le Commerce de la France*, cit., p.93.

Sempre considerando il valore del traffici, per l'ultimo decennio del XIX secolo si conferma la primazia del Regno Unito come principale partner commerciale, tanto all'esportazione quanto all'importazione, e la sostanziale stabilità dei principali flussi d'esportazione verso Gran Bretagna, Francia e Stati Uniti.

Tornando alle quantità di merci importate, si riscontra la riduzione delle importazioni dall'India britannica, che nel quinquennio 1881-1885 concorrono in media per il 4% sul totale delle merci sbarcate, mentre vent'anni dopo solo per lo 0,9%. Aumentano invece vistosamente le importazioni dai porti russi e romeni del Mar Nero e Mar d'Azov, che passano nello stesso periodo da una media del 4,4% sulle merci sbarcate a oltre il 15%; pur se in misura minore, aumentano anche le importazioni dal continente nordamericano, le quali passano da una media del 3,7% nel primo quinquennio al 7,7% delle merci imbarcate nell'ultimo quinquennio considerato. Tra le esportazioni, gli aumenti più significativi si hanno verso l'America settentrionale, che passa dal 7% degli

²⁰⁸ E. DURAND, *L'accord Commercial Franco-Italien et le Commerce de la France*, in *Bulletin de la Chambre de commerce française de Naples et de l'Italie méridionale*, 10 (1901), I semestre, Napoli, A. Trani, 1901, pp.90-96; sulla ricomposizione dei rapporti italo-francesi alla fine dell'Ottocento cfr. P. MILZA, *Français et italiens à la fin du XIX^e siècle*, École Française de Rome, 1981, 2 voll.

anni 1881-1885 al 30% degli anni 1901-1905; verso l'Egitto, che passa dal 5,8% al 20,6%; e verso l'America meridionale, che passa dallo 0,4 al 5,1%.

Risaltano, da quanto esposto, alcune tendenze di fondo, d'altronde coerenti con i valori già riferiti dalla Camera di Commercio francese, ovvero il declino delle importazioni francesi e indiane, e l'aumento macroscopico delle importazioni dal Mar Nero e delle esportazioni verso il continente americano e l'Egitto. Risalta, per la verità, la sottovalutazione, nel movimento della navigazione, delle esportazioni verso l'Argentina, riportata dalla relazione consolare francese del 1890, spiegabile tuttavia considerando che, in assenza di collegamenti marittimi costanti da Napoli al Sud America, soprattutto dopo la rottura dei rapporti italo-francesi, e l'allontanamento, per qualche tempo, delle compagnie di navigazione francesi²⁰⁹, le principali esportazioni napoletane per l'America meridionale, principalmente vini pregiati, tendevano ad essere imbarcati a Genova dove trovavano noli più miti²¹⁰. Quanto agli alti valori delle importazioni tedesche a Napoli, la stessa Camera di Commercio francese riferiva che si trattava di un fenomeno straordinario, legato alle forniture di materiale elettrico per gli impianti della *Società Meridionale d'Elettricità* e della *Società Napoletana dei Tramways*²¹¹.

Nondimeno, al di là dei singoli paesi è interessante analizzare le direttrici di traffico raggruppando i diversi flussi commerciali in quattro grandi aree: Mediterraneo²¹², Europa settentrionale²¹³, Americhe²¹⁴ e Oltre Suez²¹⁵.

Considerando il traffico complessivo si ha che circa il 59% degli scambi tra il 1881 ed il 1905 si compie con i paesi dell'Europa settentrionale, il 25% con i paesi del Mediterraneo, l'11% con i paesi del continente americano e solo il 4% con i paesi oltre

²⁰⁹ Solo nel 1900, dopo che la pace doganale italo-francese ebbe cominciato a dispiegare i suoi effetti, le principali compagnie di linea francesi ripresero i collegamenti tra Napoli e Marsiglia; cfr. MF, DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, *Movimento della Navigazione nel 1900*, Roma, Tip. Elzeviriana, 1901, p.170.

²¹⁰ Cfr. *infra*, pp.222-223.

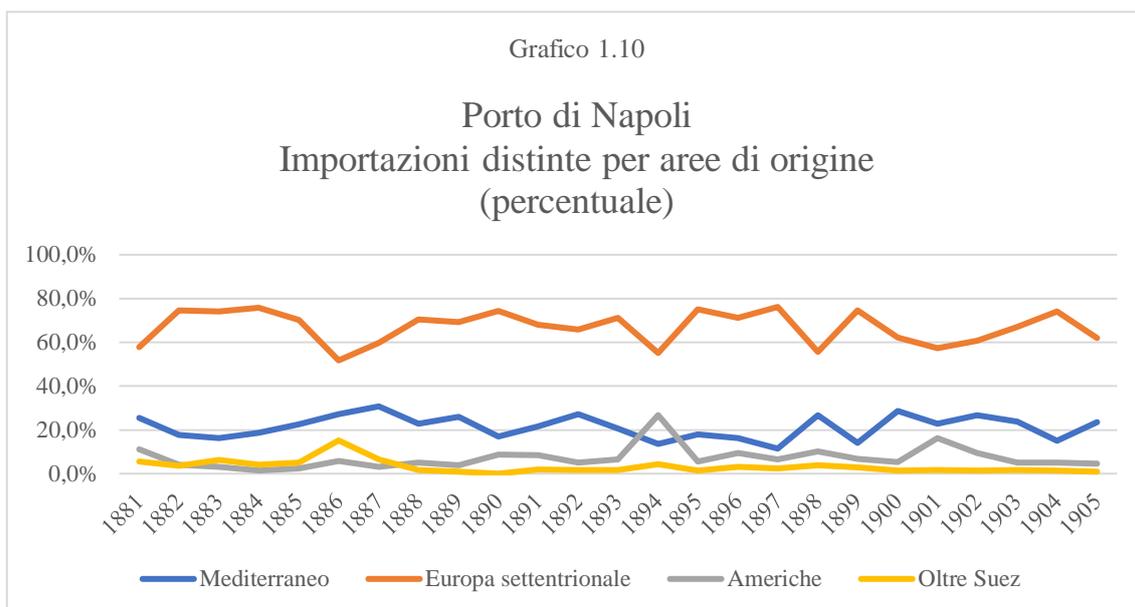
²¹¹ E. DURAND, *L'accord Commercial Franco-Italien et le Commerce de la France*, cit., pp.95-96.

²¹² Che comprende Austria-Ungheria, Grecia, porti del Mar Nero e Mar d'Azov, Turchia europea ed asiatica, Egitto, Libia, Tunisia, Algeria, Spagna e Portogallo, Francia.

²¹³ Che comprende Regno Unito, Belgio e Paesi Bassi, Germania, Scandinavia e Russia baltica.

²¹⁴ Che comprendono Canada e Stati Uniti, America centrale (inclusovi il Messico) e America Meridionale (soprattutto Brasile e Argentina).

²¹⁵ Che comprende gli scali africani fino al Capo, inclusa l'Eritrea e lo Zanzibar, le Indie britanniche, Cina, Indocina, Giappone e l'Oceania.



Suez ²¹⁶. Se invece si valutano le sole importazioni, l'importanza dell'Europa settentrionale diviene ancora più marcata, ascendendo al 67%, mentre il Mediterraneo concorre per il 21%, le Americhe per il 7% e i paesi oltre Suez per meno del 4%.

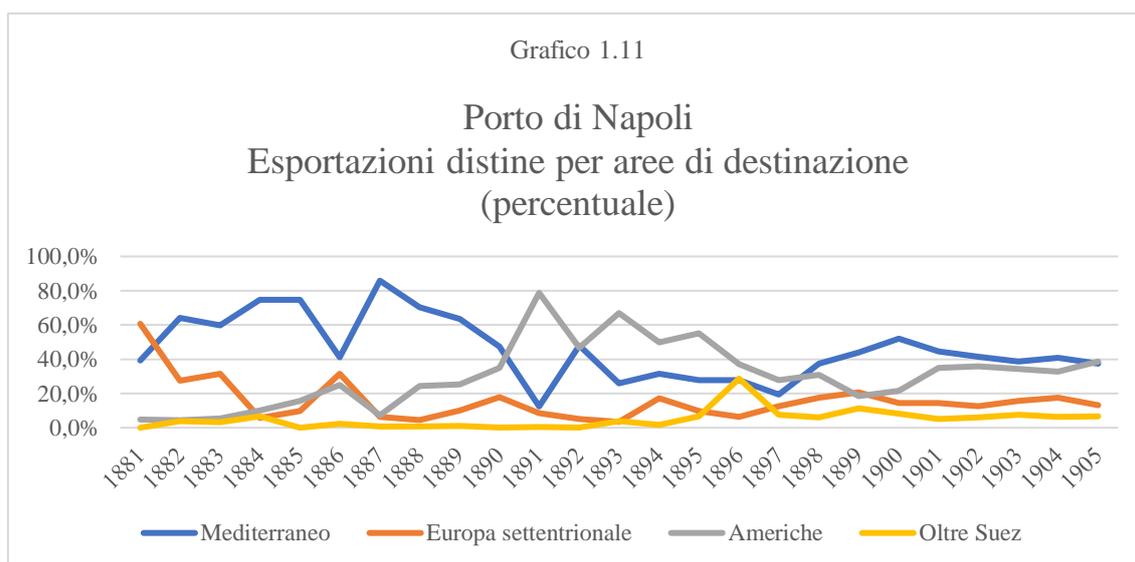
Venendo alle esportazioni, i rapporti cambiano completamente: al primo posto si collocano i paesi mediterranei con il 46% delle merci imbarcate, quindi il continente americano con circa il 31%, l'Europa settentrionale e baltica con il 16% e infine i paesi oltre Suez con circa il 5%.

Malgrado molti dei flussi commerciali presentino oscillazioni annue spesso sensibilissime, è tuttavia possibile individuare alcune tendenze di fondo: per le importazioni, come già rilevato, l'Europa settentrionale, che è come dire il Regno Unito, mantiene costante negli anni il proprio predominio, mentre si assiste ad un lento declino delle importazioni – già poco importanti - provenienti da oltre Suez, specularmente all'aumento delle importazioni dal continente americano. Le esportazioni invece appaiono più caotiche, ma anche qui è indubitabile l'aumento delle destinazioni americane, ed il declino di quelle per il Mediterraneo e per l'Europa settentrionale, mentre si rileva un leggero aumento delle esportazioni verso i paesi oltre Suez. Il dato va letto

²¹⁶ La somma delle percentuali non coincide completamente con il 100% sia perché si è preferito arrotondare, sia perché non si sono considerati tutti i paesi con i quali pure Napoli ha intrattenuto, negli anni indicati, qualche scambio saltuario, non arrivando spesso all'1% del totale.

considerando comunque che per le destinazioni europee parte del traffico si svolge per ferrovia, secondo proporzioni che non è purtroppo possibile rintracciare, non essendo riportate dalle statistiche ferroviarie dell'epoca. Non è improbabile comunque che, al di là delle variazioni del traffico portuale, i flussi commerciali tra Napoli e l'Europa centrale e settentrionale restino costanti, se non aumentino addirittura.

L'importanza dei singoli flussi commerciali non è individuata soltanto dal peso delle merci spostate, ma anche dal loro valore, che d'altronde, come già osservato, tende a variare anch'esso in modo repentino, per quanto, nel complesso, diverse voci d'esportazione meridionali conoscano, per la seconda metà dell'Ottocento, un calo costante dei prezzi²¹⁷. Le statistiche ministeriali, purtroppo, non riportano il valore delle merci scambiate. Nel 1895, tuttavia, la Camera di Commercio napoletana pubblica un importante studio sull'economia della provincia, in cui, tra le altre cose, la Camera denuncia, tra il 1883 ed il 1892, un calo del valore delle importazioni, e un aumento, pur se meno pronunciato, delle esportazioni. Dividendo l'arco di tempo considerato in due



²¹⁷ E. FELICE, *I cicli economici e la seconda rivoluzione industriale*, in *Storia d'Europa e del Mediterraneo*, direttore A. BARBERO, parte II, *Dal Medioevo all'età della globalizzazione*, sezione VI, *L'età contemporanea*, volume XIII, *Ambiente, popolazioni, economia*, cit., p.135; sul calo dei prezzi di alcune derrate agricole tipiche del Mezzogiorno – vino, olio, agrumi, frutta, etc. – cfr. L. EINAUDI, *L'esportazione dei principali prodotti agrari dell'Italia nel periodo 1862-1892*, in *Giornale degli Economisti*, serie seconda, vol. 9 (1894), n.1, pp.1-22; la crescente concorrenza mediterranea e Statunitense colpì a sua volta un settore particolarmente importante delle esportazioni napoletane, vale a dire quello degli ortaggi e della frutta secca e fresca; cfr. J. MORILLA CRITZ, A. L. OLMSTEAD, P.W. RHODE, "Horn of Plenty": *The Globalization of Mediterranean Horticulture and the Economic Development of Southern Europe, 1880-1930*, «The Journal of Economic History», 59 (1999), n.2, pp.316-352.

quinguenni, la Camera annota che «mentre le importazioni nel primo quinquennio ascesero a L. 142.706.002, nel secondo, si limitarono a L. 122.467.259 [...] La media delle esportazioni fu nel primo quinquennio di L.51.989.327 e nel secondo di L.59.423.912»²¹⁸. Il dato è interessante se si tiene conto che negli stessi anni le merci imbarcate per l'estero, anche considerando insieme navigazione internazionale e di scalo, restano sostanzialmente stazionarie, mentre aumentano le merci sbarcate. Le gerarchie tra i partner commerciali individuate dal valore delle merci scambiate non sempre coincidono con quelle individuate dal peso: il caso più eclatante è quello delle Indie britanniche, che nel 1881 sono il primo paese destinatario delle esportazioni napoletane per valore, ma non arrivano all'1% delle merci imbarcate in termini di peso. A fronte di una variazione fondamentalmente insensibile del peso delle merci imbarcate, inoltre, è sempre l'esportazione per le Indie britanniche a segnalare la contrazione più netta del proprio valore nel corso del decennio²¹⁹.

Le statistiche disponibili sono purtroppo di scarso aiuto quando s'intenda ricostruire l'andamento delle singole voci merceologiche che compongono i flussi commerciali napoletani. Fonti di origine diversa, inoltre, riportano spesso cifre divergenti, se non in pieno contrasto tra loro.

Nel annata del 1896 della relazione *Sulle condizioni della Marina Mercantile Italiana*, pubblicata annualmente dal ministero della Marina, è riportato un interessante studio sul porto di Napoli, comprensivo del traffico portuale negli anni 1884-1893 distinto secondo le sedici categorie doganali allora vigenti²²⁰. Dato il traffico totale per questi

²¹⁸ CCAN, *Movimento economico della provincia di Napoli nell'ultimo decennio*, Napoli, Tip. Commerciale, 1895, p. X.

²¹⁹ Tra il quinquennio 1883-1887 e il quinquennio 1888-1892 la Camera di Commercio stima una riduzione in valore delle esportazioni verso l'India di ben 11.500.000 Lire; al contrario l'aumento maggiore è quello verso la Francia, che cresce di 7 milioni 600.000 Lire; cfr. CCAN, *Movimento economico della provincia di Napoli nell'ultimo decennio*, cit., p. XI.

²²⁰ Si tratta di una raccolta di dati richiesta dalla commissione istituita presso il Ministero dei Lavori Pubblici nel novembre del 1893, allo scopo di studiare i provvedimenti necessari all'espansione del porto di Genova; la commissione raccolse dalle diverse amministrazioni dello Stato notizie sui principali porti del Regno, pubblicate nella relazione annuale *Sulle condizioni della Marina Mercantile* dal 1894 in poi.

Le cifre dell'esportazione e dell'importazione, espresse in tonnellate, non coincidono con il totale delle merci imbarcate e sbarcate così come registrate nel *Movimento della navigazione nei porti del Regno*, il che si spiega teoricamente considerando che lo studio pubblicato nella relazione *Sulle condizioni della Marina Mercantile* si occupa del solo commercio estero, non incluso il cabotaggio il cui tonnellaggio non è riportato; tuttavia, è probabile che la differenza delle cifre sia anche da addebitarsi ai diversi uffici da cui

anni, all'importazione la categoria prima risulta essere la XIII, *pietre, terre, vasellami etc.*, che, con 3.460.389 tonnellate su un totale di 6.035.100 tonnellate di merci importate, vi concorre per il 57%; segue la categoria XIV, *cereali, farine, etc.*, con il 28,1%; la categoria XII, *minerali, metalli e loro lavori*, con il 4%; la categoria IX, *legno e paglia*, con il 3,2%; la categoria XV, *animali, prodotti e spoglie*, con l'1,9%; la categoria I, *spiriti, bevande ed olii*, con l'1,6%; la categoria VI, *cotoni*, con circa 52.000 tonnellate, arriva appena allo 0,9%, mentre le altre merci incluse in altre categorie daziarie raggiungono percentuali inferiori allo 0,6%, contribuendo al totale, nel complesso, per il 3%.

Alle esportazioni la categoria principale è la I, *spiriti bevande ed oli*, che con 135.644 tonnellate su un totale di 491.588, vi concorre per il 27,6%; segue la categoria XIV, *Cereali, farine, ecc.*, con il 22,1%; la categoria V, *Canapa, lino, iuta*, con l'11,3%; la categoria III, *prodotti chimici e generi medicinali*, con il 10,3%; la categoria XIII, *Pietre, terre, vasellami*, con il 10,2%; la categoria X, *Carta e libri*, con il 6,6%; la categoria XI, *pelli*, 2,7% quindi la categoria II, *Generi coloniali, droghe e tabacchi*, con l'1%, mentre le categorie rimanenti prese complessivamente raggiungono appena il 2% del totale²²¹. Si tratta, inutile dire, di categorie eterogenee: ad esempio la categoria XIII, preminente tra le merci importate, contiene al proprio interno il carbon fossile, che è infatti primo per quantità, seguito in ordine decrescente da grano, minerali di ferro, legnami, petrolio e cotone²²²; la categoria I include gli oli vegetali, l'acqua minerale, i profumi, il vino o l'alcool, la categoria XIV contiene invece farine, paste, frutta, ortaggi e verdura, tutti prodotti di cui si fa ampia esportazione da Napoli²²³.

L'evoluzione della tipologia delle merci scambiate nel porto di Napoli nel corso degli ultimi decenni dell'Ottocento s'inserisce nel più vasto processo di trasformazione del commercio mondiale che vede affermarsi «il predominio di un ristretto numero di

pervennero le informazioni, rispettivamente le Regie Dogane per il *Movimento della navigazione* e le Capitanerie di Porto per la *Relazione*, curata dal Direttore Generale della Marina Mercantile.

Cfr. *Sulle condizioni della Marina Mercantile Italiana al 31 dicembre 1894. Relazione del Direttore Generale della Marina Mercantile a S. E. il Ministro della Marina*, Roma, Tip. Elzeviriana, 1895, p.727.

²²¹ *Sulle condizioni della Marina Mercantile Italiana al 31 dicembre 1896. Relazione del Direttore Generale della Marina Mercantile a S. E. il Ministro della Marina*, Roma, Tip. Ditta L. Cecchini, 1897, pp.728 segg. Nostre percentuali.

²²² *Sulle condizioni della Marina Mercantile Italiana al 31 dicembre 1896*, cit., pp.750-753.

²²³ Cfr. CCAN, «La Rivista Economica e bollettino dei protesti cambiari», 11 (1888), 9 luglio, p.300: «Principali voci di esportazione della provincia napoletana restano le paste alimentari, il vino, l'olio, la canapa, i coralli, le nocciole e la frutta fresca».

derrate di massa: grano, cotone e carbone»²²⁴. La variazione del paradigma merceologico non si distingue molto – ancorché in proporzioni differenti, e con le dovute eccezioni – da quanto si verifica, negli stessi anni, per il porto di Genova²²⁵.

Le importazioni in particolare pongono in rilievo la componente manifatturiera della domanda cui lo scalo napoletano supplisce, individuando un retroterra che, al di là della città stessa, può certamente estendersi alle altre province campane, come pure alle regioni contermini del Mezzogiorno continentale²²⁶. All'aumento vertiginoso delle importazioni in età giolittiana concorrono soprattutto carbone e grano²²⁷, fattore che induce tra l'altro a riconsiderare in termini più contenuti il danno, lamentato dai contemporanei, causato al traffico partenopeo dal prodigioso sviluppo del vicino porto di Torre Annunziata per il contemporaneo aumento delle importazioni delle medesime merci, senza contare che l'imbarco delle paste alimentari per l'estero a sua volta continua in buona parte a compiersi sui piroscafi che approdano a Napoli. Quanto alle esportazioni esse, pur vedendo prevalere i prodotti agricoli, testimoniano la persistenza di alcuni comparti propriamente manifatturieri – ad esempio la carta – come pure l'ascesa dei settori della trasformazione dei prodotti del suolo.

L'ultimo ventennio del secolo è indubbiamente un periodo complesso dell'economia napoletana. La città va sprofondando bensì da tempo in una crisi di cui il colera del 1884 non è che la manifestazione tangibile, tuttavia è proprio in questi anni che si assiste alla costituzione, o comunque all'ampliamento, di alcuni dei più importanti stabilimenti metallurgici e metalmeccanici della provincia²²⁸, ultimo segnale di vitalità

²²⁴ G. HARLAFTIS, *Storia marittima e storia dei porti*, «Memoria e Ricerca», 11 (2002), p.15.

²²⁵ M. E. TONIZZI, *Il porto di Genova:1861-1971*, ivi, p.26.

²²⁶ Cfr. S. DE MAJO, *Il porto di Napoli dall'Unità alla Seconda guerra mondiale*, cit.; tuttavia, come rilevava a suo tempo Nitti, una quota considerevole del carbone sbarcato a Napoli serviva, oltre che per gli opifici, al rifornimento dei piroscafi e delle ferrovie; cfr. F. S. NITTI, *op.cit.*, p.76.

²²⁷ Per i dati sulle importazioni di carbone e cereali a Napoli tra 1897 e 1906 cfr. MLLPP, *Atti della Commissione per il piano regolatore dei porti del Regno (nominata con decreto ministeriale 26 gennaio 1904)*, vol. I, *Relazione riassuntiva. Porti del Mare Tirreno*, Bergamo, Istituto Italiano d'Arti Grafiche, p.323.

²²⁸ Senza dubbio il più importante è lo stabilimento Armstrong di Pozzuoli, fondato nel 1886; lo stesso anno si costituisce la Società Industriale Napoletana Hawthorn-Guppy, nata dalla fusione della preesistente Guppy con la inglese Hawthorn Leslie e C.; nel 1888 entra in funzione l'impianto siderurgico della Natanson-Duchè & C. a Torre Annunziata, mentre a San Giovanni a Teduccio, contemporaneamente, Giacomo Corradini rileva ed amplia significativamente il piccolo stabilimento della Carafa, Cas & C., dedito alla fusione del rame. Accanto a queste realtà più grandi operano piccole e medie imprese, talora semplici officine, che tuttavia dimostrano un certo dinamismo e accrescono il numero degli addetti nell'ultimo ventennio del secolo; cfr. S. DE MAJO, *Manifattura e fabbrica*, in *Napoli e l'industria. Dai Borboni alla dismissione*, cit., pp.44-65.

dell'industria pesante napoletana prima del declino fattosi poi macroscopico alla fine del secolo²²⁹. Inoltre, soprattutto nel corso degli anni Ottanta si affermano o si consolidano quei settori produttivi peculiari dell'economia provinciale, spesso caratterizzati da impianti di dimensioni medio-piccole, *labour-intensive* e fortemente orientati all'esportazione. Si tratta di realtà, com'è quello della trasformazione dei prodotti agricoli, in cui, contrariamente a quanto si realizza nella grande industria metallurgica, metalmeccanica e tessile, capitali e figure imprenditoriali locali svolgono un ruolo tutt'altro che secondario²³⁰. L'importanza che giocano nella composizione del commercio napoletano ne impone una pur breve analisi.

Il settore del pastificio, concentrato prevalentemente a Torre Annunziata e a Gragnano, cui si lega intimamente il settore molitorio, dopo aver sperimentato una crisi nel corso della seconda metà degli anni Settanta, vive, soprattutto a partire dall'abolizione del dazio sul macinato nel 1884, un processo importante di meccanizzazione della produzione, generando tra l'altro una domanda cospicua di prodotti dell'industria meccanica napoletana²³¹. Il processo va di pari passo con la creazione di importanti società, con esiti tuttavia non sempre felici: è il caso del grande mulino a vapore Bodmer & C. impiantato nel 1883 a San Giovanni a Teduccio con il concorso di capitale sia estero che meridionale²³², notevole per i livelli produttivi e per la capacità di esportare farine sia a Nizza che sulle coste africane²³³, e tuttavia posto in liquidazione già nel 1892. Anche il tentativo da parte degli stessi capitalisti meridionali di creare un'altra realtà simile, la Società dei Mulini di Napoli, con il considerevole capitale nominale di 2.000.000 di Lire,

²²⁹ Sulla crisi della metalmeccanica napoletana nell'ultimo decennio del secolo cfr. L. DE ROSA, *Iniziativa e capitale straniero nell'industria metalmeccanica del Mezzogiorno 1840-1904*, Napoli, Giannini, 1968, pp.149 segg.

²³⁰ Per un quadro di sintesi si rimanda a A. DE BENEDETTI, *Il sistema industriale (1880-1940)*, cit., in particolare alle pp.466-474.

²³¹ La Pattison in particolare riesce a collocare molti dei propri prodotti, confermandosi particolarmente versata nella produzione di macchinario per l'agricoltura e l'industria alimentare, reggendo felicemente la concorrenza delle aziende settentrionali; su questi aspetti Cfr. S. SERVENTI, F. SABBAN, *La pasta. Storia e cultura di un cibo universale*, Laterza, 2000, pp.160-211; in generale si veda V. GIORDANO, *L'arte bianca. Mulini e pastifici dall'Unità al fascismo*, in *Napoli, un destino industriale*, a cura di A. VITALE, prefazione di G. GALASSO, Napoli, 1992, pp.237-256; sulla storia della Pattison si veda in generale L. DE ROSA, *Iniziativa e capitale straniero nell'industria metalmeccanica del Mezzogiorno 1840-1904*, cit., *passim*.

²³² Oltre a Federico Wegmann ed Emilio Bodmer, già proprietari di due mulini, concorrono alla costituzione delle società la Banca Napoletana, Antonio Cilento, Angelo Spadoni e la Ditta Pavoncelli, tutti attivi nel commercio granario; cfr. V. GIORDANO, *op.cit.*, p.244.

²³³ Per le notizie sul nuovo impianto e la sua attività si veda l'interessante relazione dell'ispettore del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ORESTE LATTES, in *Bollettino di notizie commerciali*, 1884, n.29, 28 dicembre, pp.986-988.

non riesce a superare la crisi che coinvolge il più importante istituto mobiliare napoletano, il Credito Meridionale, seguendolo nel tracollo²³⁴. Negli stessi anni si costituiscono a Torre Annunziata grandi pastifici che tendono a concentrare negli stessi impianti l'intero ciclo produttivo, dalla molitura alla produzione delle paste, dotandosi di moderne macine a cilindri e meccanizzando le diverse fasi del ciclo di produzione²³⁵. Pur accusando anch'esso contraccolpi notevoli – è del 1889 il fallimento del principale istituto di credito cittadino, la Banca Commerciale di Torre Annunziata – il settore si espande, come testimonia d'altronde l'aumento straordinario del traffico del porto cittadino, cui affluiscono grandi partite di grani provenienti principalmente dal Mar Nero, dal bacino orientale del Mediterraneo e, in parte, dall'India²³⁶, cui si aggiungono ferro e carbone, quest'ultimo necessario non solo ad alimentare le ferrovie e la vicina Ferriera del Vesuvio, ma anche a rifornisce i mulini ormai altamente meccanizzati.

L'esportazione della pasta napoletana raggiunge in quegli anni i mercati più lontani: sono poche le relazioni consolari che non facciano cenno, tra le importazioni italiane, a quantità spesso importanti di "paste di Napoli"²³⁷. Pur mancando dati precisi che quantifichino questi flussi, si può ritenere che l'esportazione della pasta napoletana segua l'andamento complessivo delle esportazioni italiane, le quali, dopo una vistosa

²³⁴ V. GIORDANO, *op.cit.*, pp.245-246; sulla vicenda del Credito Meridionale, già Banca Napoletana, cfr. M. MARMO, *Speculazione edilizia e credito mobiliare a Napoli nella congiuntura degli anni '80*, cit.

²³⁵ I più importanti risultano essere la Domenico Orsini, costituita nel 1881, e che cambia ragione sociale in Orsini Formisano e Soci nel 1886, e la Francesco Scafa & C. costituita nel 1883, ma non mancano realtà minori anch'esse dinamiche; cfr. V. GIORDANO, *op.cit.*, pp.247-248;

²³⁶ La preferenza accordata ai grani russi, turchi ed indiani, oltre che ai consueti grani duri pugliesi, rispetto ai cereali americani, che risultano più costosi, ritorna costantemente nelle relazioni consolari americane; cfr. *Trade and commerce of Naples, 1884*, in *Reports from the Consuls of the United States on the Commerce, Manufactures, etc., of their Consular Districts*, 1885, n.55, Washington, Government Printing Office, 1885, pp.590-593; *Extension of Markets for American Flour*, ivi, 1894, n.163, pp.734-738;

²³⁷ Riportano l'importazione di paste di Napoli nei propri distretti di competenza il viceconsole di Beirut in *Bollettino consolare*, 1882, I, pp.513-523; il console di Costantinopoli, *Ibid.*, 1883, I, pp.747-761, e 1884, II, pp.681-700; il reggente del consolato in Filippopoli, Romania, *Ibid.*, 1884, I, pp.883-901; il viceconsole di Rio de Janeiro, la più importante piazza per le importazioni dall'Italia per il Brasile, *ibid.*, 1886, I, pp.261-277; il console in Bellinzona, Svizzera, in *Bollettino degli Affari Esteri*, 1893, I, pp.487-515. Un numero considerevole di relazioni consolari fanno più semplicemente riferimento alle importazioni di paste da minestra dall'Italia, senza specificare l'origine, e tuttavia la parte proveniente dalla provincia di Napoli risulta prevalente: da una relazione sulla esportazione di paste a New York negli ultimi anni del secolo si ha che su una media oscillante tra 4.950 e 5.500 tonnellate annue, $\frac{3}{4}$ provengono da Napoli e il restante $\frac{1}{4}$ da Genova (cfr. *Il commercio delle paste alimentari in America*, in «La Rivista Economica e bollettino dei protesti cambiari», 26 (1902), 21 luglio, pp.232-233); secondo una relazione riportata da SILVIO DE MAJO nei primi decenni del Novecento la componente napoletana si attesta sui $\frac{3}{5}$ delle esportazioni totali di paste alimentari; cfr. ID., *Identità produttiva, cultura e creatività nella storia della pasta di Gragnano*, cit., pp.122-123.

contrazione tra il 1885 ed il 1895, anni nei quali si riducono a poche migliaia di quintali, vivono una fase di poderosa crescita che le porta a superare i 100.000 quintali di paste esportate già nel 1895, superando i 150.000 quintali agli inizi del secolo e toccando la cifra clamorosa di oltre 700.000 quintali nel 1913, secondo un trend interrotto solo dalla conflagrazione del primo conflitto mondiale²³⁸. Le paste napoletane non mancano di trovare sbocco anche nel mercato interno, se solo si consideri che agli inizi del nuovo secolo la produzione media annua del napoletano è stimata in 400.000 quintali, vale a dire oltre due volte e mezzo il totale delle esportazioni nazionali²³⁹.

Accanto alle paste alimentari, altra voce crescente per importanza tra le esportazioni napoletane è quella del vino. Se ancora sul finire degli anni Settanta, in modo eccentrico rispetto alle altre regioni del Mezzogiorno, la coltura della vite nelle province campane risulta marginale e limitata al solo consumo locale, pur con l'eccezione importante di alcuni comuni del vesuviano e delle isole del golfo²⁴⁰, già nel corso degli anni Ottanta la produzione del vino aumenta notevolmente, raggiungendo un massimo di tre milioni di ettolitri nel 1895, anno a partire dal quale la produzione si contrae in tutte le province ad eccezione di Napoli, che anzi sperimenta un ulteriore lieve aumento²⁴¹. Ancorché case vinicole dedite all'esportazione operino nella provincia napoletana da tempo, è nel corso degli anni Ottanta che «nel contesto napoletano si sviluppa[no] esperienze imprenditoriali rivolte alla produzione sia di vini particolari quali il marsala e persino lo spumante, sia all'introduzione dei vini da tavola tradizionali nei circuiti del commercio internazionale»²⁴². I produttori campani puntano su vini di pregio, dal basso grado alcolico, spesso esportati in bottiglia sui mercati esteri che vanno dalle coste del Mediterraneo alle Americhe. La produzione spesso si realizza in grandi stabilimenti come quelli della famiglia Manzi ad Ischia, degli Scala ad Ercolano o dei Berner a Casalnuovo²⁴³.

²³⁸ Si veda quanto riportato nella nota precedente.

²³⁹ Cfr. *Annuario d'Italia per l'esportazione e l'importazione di L. Pasqualucci bibliotecario del Ministero degli Affari Esteri*, Roma, 1905, pp.420-422.

²⁴⁰ F. DANDOLO, *Vigneti fragili. Espansione e crisi della viticoltura nel Mezzogiorno in età liberale*, Napoli, Guida, 2010, pp.30-31.

²⁴¹ M. V. PIÑEIRO, *Il vino in Campania tra XIX e XX secolo: aziende e mercati internazionali, in Cibo, territorio e socialità. L'alimentazione nel territorio campano fra vita quotidiana e rappresentazioni, Napoli-Avellino 22-24 giugno 2017*, Atti di convegno pubblicati in *Archivio storico per le province napoletane*, Napoli, Società Napoletana di Storia Patria, 2018, pp.192-193.

²⁴² *Ibid.*, p.198.

²⁴³ *Ibid.*, pp.199-201.

Un caso estremamente interessante è quello della *Società Enologica Partenopea*. Già attiva dalla metà degli anni Settanta, vincitrice di numerose medaglie a diverse esposizioni nazionali ed estere²⁴⁴, la società, fondata e diretta dai fratelli Ernesto e Giacinto Semeria come accomandita semplice, si converte in società per azioni nel settembre del 1886. La nuova società, tra i cui azionisti si annoverano alcuni dei grandi nomi del commercio napoletano²⁴⁵, si dà un capitale sociale cospicuo – un milione di Lire - ed un progetto ambizioso: «l'industria ed il commercio dei vini e dei prodotti affini e tutte le operazioni bancarie e finanziarie relative» con la possibilità di «estendere le operazioni al Credito Agrario»²⁴⁶, cercando in sostanza di sopperire ad un'esigenza sentita dall'industria enologica partenopea²⁴⁷. Alla grandiosità di scopi e risorse non seguono effetti tangibili, e l'esperienza si conclude dopo soli tre anni con lo scioglimento della società per azioni²⁴⁸, il che non impedisce ai fratelli Semeria di continuare ad esercitare lo stabilimento²⁴⁹.

Intimamente collegata alla viticoltura è la produzione del cremore di tartaro, un sale estratto dai precipitati del vino impiegato per diversi usi industriali, in buona parte esportato all'estero²⁵⁰, dando vita ad un'attività non marginale, localizzata soprattutto nel

²⁴⁴ R. MOSCHITTI, *Napoli all'Esposizione Generale Italiana in Torino nel 1884*, Napoli, Tip. Commerciale, 1884, pp.294-296.

²⁴⁵ ASN, Tribunale civile, bilanci ed altri atti di società, vol.20, cc.503-504; tra gli azionisti vi sono Mariano e Giuseppe Arlotta, Francesco Cacace, Luigi Petriccione, la casa inglese Holme & C. - già soci dell'accomandita semplice - la ditta Pavoncelli.

²⁴⁶ *Ibid.*, c.506v.

²⁴⁷ Si veda la deposizione di Girolamo Vitiello, grande proprietario di vigneti del napoletano, in *Atti del comitato dell'Inchiesta Industriale (1870-1874). Deposizioni scritte*, volume I, cit., pp.48-49.

²⁴⁸ *Ibid.*, vol. 36, cc.52-69.

²⁴⁹ La Società Enologica Partenopea è riportata ancora nelle guide commerciali di inizio Novecento, tuttavia essa non compare nel famoso *Annuario Lo Gatto* del 1904-1905, né compare il nome dei fratelli Semeria, per cui si può supporre che quest'ultimi cessino la propria attività nel primo decennio del nuovo secolo.

²⁵⁰ Quantità di cremore di tartaro esportato da Napoli in quintali:

Anno	Cremore di tartaro esportato da Napoli	Tartaro, grumi e feccia di vino esportati dall'Italia
1883	29.484,63	98.496
1884	33.431,94	122.068
1885	40.157,94	131.044
1886	25.895,05	116.575
1887	38.370,99	150.409
1888	31.490,99	171.288
1889	39.679,29	168.174
1890	19.955,72	145.716
1891	33.370,44	173.301
1892	42.563,97	187.928

comune di Sant'Antimo²⁵¹, minacciata tuttavia, sul finire degli anni Ottanta, dall'uso invalso negli Stati Uniti – principale mercato di sbocco – d'importare la materia prima grezza, ovvero tartaro, feccia e vinacce, per poi trasformarli in cremore di tartaro o acido tartarico direttamente negli stabilimenti locali²⁵².

Merita un accenno anche la distillazione dell'alcool. Ancorché non si tratti di un settore fortemente votato all'esportazione, almeno per l'estero, esso dà origine ad un numero non spregevole di imbarchi per gli altri porti del Regno, pur se scemate agli inizi degli anni Novanta: se infatti nel 1886 si registrano 1300 tonnellate di alcool imbarcate per essere spedite in cabotaggio, solo un lustro dopo la NGI ne trasporta per gli altri porti del Regno appena 461 tonnellate²⁵³. Il settore, dopo una fase espansiva che Betocchi colloca nel primo decennio postunitario²⁵⁴, malgrado le crescenti gravezze fiscali, resta stazionario, contando 59 stabilimenti ai primi del 1890²⁵⁵, soli due in meno rispetto a quanti ne conta Betocchi per i primi anni Settanta. Le distillerie più importanti impiegano, al posto dei derivati del vino, soprattutto cereali come granone, riso e melazzo (un derivato della canna o della barbabietola da zucchero), importati dal Mar Nero, dall'India, dall'Egitto e dalle Americhe²⁵⁶. Il settore tuttavia, già bersaglio di diversi inasprimenti

Fonte: per le esportazioni da Napoli CCAN, *Movimento economico della provincia di Napoli nell'ultimo decennio*, Napoli, Tip. Commerciale, 1895, p.223, cifre arrotondate; per le esportazioni totali dall'Italia MAIC, DIREZIONE DI STATISTICA, *Annuario Statistico Italiano*, 1900, Roma, Tip. Naz. G. Bertero, 1900, p.609. Cifre arrotondate.

²⁵¹ MAIC, DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Annali di Statistica. Statistica industriale. Notizie sulle condizioni industriali della provincia di Napoli*, Roma, Tip. Naz. G. Bertero, 1891, p.71.

²⁵² Cfr. i voti del consiglio comunale, dell'associazione operaia e di 241 fabbricanti di Sant'Antimo, condivisi tra l'altro dai produttori della penisola, in *Atti della Commissione d'inchiesta per la revisione della tariffa doganale. Parte industriale, I, Allegati alla Relazione del deputato V. Ellena. Risposte scritte agli interrogatorii. Aceto, birra, spiriti, olii minerali, prodotti chimici, generi medicinali, resine e profumerie, polveri piriche, colori e generi per tinta e per concia*, Roma Tip. Eredi Botta, 1886, p.112.

²⁵³ Cfr. MF. DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, *Movimento della navigazione nei porti del Regno nell'anno 1886*, Roma, Tip. Eredi Botta, 1887, p.86; NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA. SOCIETÀ RIUNITE FLORIO E RUBATTINO, *Statistica generale delle operazioni in merci e passeggeri effettuati dalla società durante l'esercizio 1891-1892*, Roma, Stab. Bontempelli, 1893, pp.80-89.

²⁵⁴ A. BETOCCHI, *Forze produttive della provincia di Napoli*, cit., vol. II, pp.179 segg.

²⁵⁵ MAIC, DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Annali di Statistica. Statistica industriale. Notizie sulle condizioni industriali della provincia di Napoli*, cit., pp.80-81.

²⁵⁶ *Ibid.*

fiscali nel corso degli anni Ottanta, è particolarmente colpito dall'abolizione, nel 1889, della franchigia daziaria sui cereali importati²⁵⁷.

Come più sopra accennato, canape, lino e iuta risultano nel corso degli anni Ottanta la terza voce d'esportazione dal porto di Napoli, con una media di circa 5.500 tonnellate annue di merce imbarcata ed un'indubbia tendenza all'aumento. Si tratta spesso del prodotto greggio, tuttavia la canapa, prima di essere esportata, è per la maggior parte sottoposta ad una prima fase di pettinatura, attività questa svolta soprattutto nel comune di Frattamaggiore²⁵⁸, mentre la filatura e la tessitura della canapa e del lino si concentrano nella provincia di Salerno²⁵⁹. Alla crescente esportazione, che nei primi anni Novanta arriva a toccare le 9.000 tonnellate, fa tuttavia riscontro una continua caduta dei prezzi, che Oreste Bordiga, eminente professore della Scuola d'Agraria di Portici, stimava tra il 20 ed il 25% dal 1875 al 1894²⁶⁰.

Malgrado la fase di suo pieno sviluppo vada collocata ai primi del Novecento, l'industria delle conserve alimentari, e segnatamente del sugo di pomodoro, muove i primi importanti passi nel napoletano già negli anni Settanta, principalmente per opera di Francesco Cirio, che nel 1879 aveva dato avvio all'esportazione di derrate alimentari da Napoli all'Europa centrale per mezzo di vagoni ferroviari. Cirio impianta un primo stabilimento a Castellammare nel 1884 con il concorso dei fratelli, controllata dalla *Società Anonima di Esportazione Agricola Cirio e C.*, mentre il fratello Pietro e la figlia Teresa costituiscono un altro stabilimento a San Giovanni a Teduccio nel 1889. Negli stessi anni Francesco Del Gaizo, il più importante imprenditore locale del settore, fonda una sua fabbrica a San Giovanni, destinata a crescere significativamente negli ultimi due decenni del secolo. Massimo mercato di sbocco sono gli Stati Uniti, dove il padre,

²⁵⁷ L'abolizione della franchigia daziaria doveva, in teoria, venire in aiuto dell'industria enologica colpita dalla crisi determinata dalla guerra doganale con la Francia, favorendo la distillazione dei derivati della vite al posto di quella dei cereali; il dispositivo, tuttavia, determinava in pratica un aumento considerevole dei costi di produzione dell'alcool senza riuscire a recare reale sollievo ai produttori di vino; cfr. *Memorandum dei distillatori del Mezzogiorno agli onorevoli componenti il Consiglio Superiore d'Industria e Commercio*, Napoli, Tip. Commerciale, 1893.

²⁵⁸ D. CIRELLA, *I fili al pettine. La lavorazione e il commercio della canapa a Frattamaggiore tra Otto e Novecento*, «Imprese e Storia», 32 (2005), pp.283-310.

²⁵⁹ S. DE MAJO, *Dalla casa alla fabbrica: la lavorazione delle fibre tessili nell'Ottocento*, in *La Campania*, cit., pp.360-362.

²⁶⁰ O. BORDIGA, *La produzione e il commercio della canapa in Italia e all'Estero*, «Rivista Agraria», 4 (1894), n.51, 23 dicembre 1894.

Francesco Del Gaizo, si era trasferito nel 1878 impiantando con successo una fabbrica di conserve in California²⁶¹.

Si mantiene su buone posizioni l'esportazione della carta. Il settore cartario, concentrato per la verità soprattutto nella provincia di Caserta, pur cedendo terreno alla produzione delle regioni settentrionali, aumenta nel corso della seconda metà del XIX secolo la propria produzione: secondo le stime pubblicate in uno studio del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, la produzione di carta campana passa da circa 6.055 tonnellate annue nel 1862 a 11.470 tonnellate annue nel 1896²⁶². Accogliendo le cifre riportate nei lavori della commissione per il porto di Genova, si può stimare una esportazione media di carta e prodotti consimili dal porto di Napoli di circa 2.900 tonnellate annue tra il 1884 ed il 1893, ma si tratta indubbiamente di un valore sottostimato, se solo si considera che esso non comprende le altrettanto rilevanti spedizioni per gli altri porti del Regno²⁶³. Le carte campane vengono spedite un po' ovunque²⁶⁴, ma non v'è dubbio che il Mediterraneo orientale resti un mercato fondamentale: nel 1882 la sola *Navigazione Generale Italiana* sbarca a Costantinopoli 378.977 Kg di carta proveniente dal porto di Napoli, destinata tra l'altro a poco meno che raddoppiare nel corso del decennio, arrivando a 676.763 Kg sbarcati durante l'anno di esercizio 1891-1892. In generale, nello stesso periodo la NGI trasporta 1.634 tonnellate circa di carta imbarcata a Napoli per i diversi scali del Mediterraneo, tra i quali, oltre Costantinopoli, si segnala anche Alessandria d'Egitto dove se ne sbarcano ben 575.119 Kg²⁶⁵.

²⁶¹ Si veda S. DE MAJO, *Manifattura e fabbrica*, in *Napoli e l'industria. Dai Borboni alla dismissione*, cit., pp.95-98; in generale si veda M. ACERRA, *Gli imprenditori dell'industria conserviera napoletana dalla fine dell'Ottocento alla metà del Novecento*, in *Imprenditorialità e sviluppo economico. Il caso italiano (secc. XIII-XX)*. Società Italiana Degli Studi Storici, Università Bocconi, 14-15 novembre 2008, a cura di F. AMATORI e A. COLLI, Milano, EGEA, 2009, pp.94-114.

²⁶² MAIC, DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Annali di Statistica. Statistica industriale*, LXIII, *Industria della carta*, Roma, Tip. Naz. G. Bertero, 1898, pp.24-27; si tratta di stime basate sulla produzione potenziale dei macchinari installati, da accogliersi perciò con la dovuta cautela.

²⁶³ Nell'anno di esercizio 1891-1892, la sola NGI trasporta da Napoli per gli altri porti del Regno circa 1428 tonnellate di carta, di cui ben 1331 tonnellate per i soli porti di Palermo, Messina, Catania e Siracusa; cfr. NGI. SOCIETÀ RIUNITE FLORIO RUBATTINO, *Statistica generale delle operazioni in merci e passeggeri effettuati dalla società durante l'esercizio 1891-1892*, cit., pp.80-89.

²⁶⁴ Ad esempio il famoso stabilimento di Francesco Lefebvre, ad Isola Liri, esportava carta da parati, oltre che nel resto del paese, «in Francia, Austria, Spagna, in Turchia ed in America»: MAIC, DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Annali di Statistica. Statistica industriale*, XVI, *Notizie sulle condizioni industriali della provincia di Caserta*, Roma, Tip. Eredi Botta, 1889, p.65.

²⁶⁵ I valori per l'anno 1882 sono riportati in *Statistica commerciale e marittima del 1882, nel distretto consolare di Costantinopoli, comunicata dal cav. Melchiorre Simondetti, R. Console a Costantinopoli*, in *Bollettino consolare*, cit., vol. XIX, 1883, p.750; i valori per l'esercizio 1891-1892 sono

Attraversano invece una fase di crisi due delle voci più eminenti tra le esportazioni napoletane, vale a dire i guanti ed il corallo. Tuttavia, più che di una crisi irreversibile si tratta di una difficile transizione che entrambi i settori sono chiamati ad affrontare sulla scorta rispettivamente della concorrenza tedesca per il quantificio napoletano - concorrenza sostenuta da tecniche della concia più moderne ed economiche cui, pur tra reticente ed aperte ostilità, i produttori napoletani tenderanno ad adeguarsi soprattutto a partire dai primi del Novecento - e dall'insostenibile ribasso dei prezzi per il corallo, tale da determinare nella comunità corallina di Torre del Greco il definitivo passaggio dalla pesca alla sola lavorazione e commercializzazione dell'oro rosso, oramai importato soprattutto dal Giappone ed esportato con successo sulle più diverse piazze, soprattutto asiatiche ed europee²⁶⁶.

Nel complesso, sebbene siano pochi i settori dell'economia napoletana che non affrontino una crisi più o meno acuta nel corso dell'ultimo decennio del secolo, i settori maggiormente votati all'esportazione - con l'eccezione della manifattura dei guanti, in crisi da tempo - si dimostrano capaci di resistere. Certo, fattori diversi concorrono ad uno stato di prostrazione dell'economia e del commercio cittadino, stretti dalla crisi finanziaria che attraversa l'intero paese e che a Napoli sfocia nel crollo del principale istituto di credito mobiliare e nel commissariamento del Banco di Napoli, mentre ovunque le produzioni agricole meridionali incontrano difficoltà sempre crescenti di smercio per l'innalzamento di forti barriere protettive, e per il crollo dei prezzi²⁶⁷. Le esportazioni, come già osservato, restano stazionarie almeno fino alla metà degli anni Novanta, più o meno coerentemente con l'andamento complessivo del traffico nazionale. I primi segnali positivi si hanno solo a partire dai primi del nuovo secolo, quando il dibattito sul destino economico della città è oramai già acceso.

desunti invece da NGI. SOCIETÀ RIUNITE FLORIO RUBATTINO, *Statistica generale delle operazioni in merci e passeggeri effettuati dalla società durante l'esercizio 1891-1892*, cit., pp.89-93.

²⁶⁶ Si rimanda a S. DE MAJO, *Manifattura e fabbrica*, in *Napoli e l'industria. Dai Borboni alla dismissione*, cit., pp.85-92, e A. DE BENEDETTI, *La prospettiva e i vincoli dello sviluppo*, ivi, pp.138-145; sull'industria del corallo a Torre del Greco cfr. in particolare E. TORRESE, *La città del corallo. Torre del Greco dall'Unità alla seconda guerra mondiale*, Milano, Franco Angeli, 1988.

²⁶⁷ Sul crollo del Credito Meridionale e gli effetti su Napoli cfr. M. MARMO, *Speculazione edilizia e credito mobiliare a Napoli nella congiuntura degli anni '80*, cit.; cfr. anche G. ALIBERTI, *Economia e società a Napoli dal Settecento al Novecento*, Reggio Calabria, Editori Meridionali Riuniti, 1974, pp.331 segg.; cfr. pure P. FRASCANI, *Le crisi economiche in Italia. Dall'Ottocento a oggi*, cit., pp.21-52; sulla crisi bancaria cfr. anche G. ZALIN, *Crisi sociale e dissesti bancari negli "anni neri" dell'economia italiana*, in *Crisi e scandali nella storia d'Italia*, cit., pp.67-96; sulla diffusione del protezionismo cfr. F. FAURI, *L'integrazione prematura. Le relazioni economiche europee dalla metà dell'Ottocento alla Grande Guerra*, Bologna, CLUEB, 2005.

1.4. *Commercio marittimo ed economia cittadina dopo l'Unità: le "figure dello scambio"*

Quanto incidono i traffici che fanno capo al porto di Napoli sul tessuto economico urbano? Chi, e in che misure vi prende parte?

Con espressione divenuta proverbiale, Francesco Saverio Nitti definiva la Napoli di inizio Novecento città non più di consumo, non già industriale, né di commercio²⁶⁸. L'aforisma, nella sua efficacia, delinea un'immagine tendenzialmente immobile del tessuto economico urbano che invece, pur nell'ambito di un vistoso declino della città, è interessato da dinamiche complesse. La città, in particolare, rivela nel corso della seconda metà del XIX secolo un'indubbia tendenza alla terziarizzazione della sua economia, segnatamente sul versante del commercio a dettaglio²⁶⁹, per cui il commercio cittadino risulta polarizzato tra «un ristrettissimo gruppo di grandi mercanti e uno invece enormemente vasto di piccoli bottegai e artigiani»²⁷⁰. Per una città portuale qual è Napoli, tuttavia, il complesso delle attività legate agli scambi su lunga distanza non si esaurisce nelle figure dei grandi commercianti, ma mobilità altresì settori economici diversi che vanno dall'intermediazione al credito, dall'assicurazione marittima al trasporto delle merci.

Secondo il primo censimento del Regno d'Italia, al 31 dicembre 1861 risultano attivi nell'industria commerciale - categoria che coagula in sé commercio all'ingrosso, commercio al minuto e trasporti - 56.279 individui operanti nella provincia di Napoli²⁷¹. Il dato, di per sé poco utile per l'eccessiva aggregazione a livello topografico e professionale, offre nondimeno una stima del peso che il settore dell'intermediazione commerciale ha sul complesso dell'occupazione provinciale: coloro che svolgono come attività principale una professione nel campo del commercio e dei trasporti risultano

²⁶⁸ Il passo preciso è il seguente: «Napoli ha cessato di essere per necessità di cose, città di consumo [in corsivo nel testo] e non è diventata città industriale, né di commercio»; F. S. NITTI, *op.cit.*, p.47.

²⁶⁹ D. L. CAGLIOTI, *Il guadagno difficile. Commercianti napoletani nella seconda metà dell'Ottocento*, Bologna, Il Mulino, 1994, p.38.

²⁷⁰ *Ibid.*, p.52.

²⁷¹ MAIC, *Statistica del Regno d'Italia. Popolazione. Censimento generale (31 dicembre 1861) per cura del Ministro d'Agricoltura Industria e Commercio*, vol. III, Tavola III, *popolazione delle provincie per sesso, età e professione*, Firenze, Tip. Letteraria e degli Ingegneri, 1866, pp.38-39.

essere circa il 6% della popolazione provinciale, similmente a quanto si verifica per la provincia di Genova²⁷², superando la media nazionale che non arriva al 3%²⁷³.

A partire dal censimento del 1871 si dispone di dati più puntuali, e soprattutto distinti per la sola città di Napoli, consentendo un confronto più proficuo con i decenni successivi. Anche così, tuttavia, metodi di rilevazione differenti, omissioni come pure un certo grado d'errore fisiologico, non consentono altro se non di delineare un quadro di massima²⁷⁴.

Ad un decennio di distanza dall'Unità il numero degli addetti al settore commerciale resta nel complesso costante²⁷⁵. Sommando le figure professionali riconducibili in qualche modo alla funzione commerciale ed al trasporto marittimo, risultano dal censimento del 1871 8.768 individui d'ambo i sessi, vale a dire il 3,97% della popolazione qualificata professionalmente, a sua volta corrispondente al 49,1% della popolazione totale²⁷⁶. Nel 1881 gli individui attivi nel commercio e nei trasporti marittimi risultano essere in tutto 19.579, vale a dire il 4,77% della popolazione qualificata professionalmente²⁷⁷. Nel censimento del 1901, infine, le professioni riconducibili all'intermediazione commerciale e bancaria, ai trasporti e alle operazioni assimilabili risultano essere 39.611, vale a dire l'8,55% della popolazione qualificata professionalmente²⁷⁸.

Se dunque si può inferire un rafforzamento del settore commerciale nell'economia napoletana dopo l'Unità, nondimeno - al di là dei limiti posti dalla natura stessa dei censimenti ai confronti di lunga durata²⁷⁹ - le cifre così prese dicono poco del ruolo

²⁷² *Ibid.*, pp.28-29.

²⁷³ *Ibid.*, p. XV.

²⁷⁴ Si vedano le considerazioni di D. L. CAGLIOTI in EAD., *Il guadagno difficile*, cit. pp.36-37.

²⁷⁵ Cfr. A. BETOCCHI, *Forze produttive della provincia di Napoli*, cit., vol. I, p.99: il numero degli addetti al commercio si contrae leggermente, scendendo da 56.279 a 54.910 unità. Si vedano le osservazioni dell'Autore sugli errori rilevati nei dati del censimento.

²⁷⁶ I dati sono riportati da G. GALASSO, *Professioni, arti e mestieri nel secolo decimonono*, in ID., *Napoli capitale. Identità politica e identità cittadina. Studi e ricerche 1266-1860*, Napoli, Electa Napoli, 2003, pp.262-279, e relative appendici statistiche alle pp.307-349.

²⁷⁷ MAIC, DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Censimento della popolazione del Regno d'Italia al 31 dicembre 1881*, vol. III, Roma, Tip. Bodoniana, 1884, pp.350-351.

²⁷⁸ ID., *Censimento della popolazione del Regno d'Italia al 10 febbraio 1901*, vol. III, Roma, Tip. Naz. G. Bertero e C., 1904, pp.172-188; si intende come popolazione qualificata professionalmente coloro che, al momento del censimento, avessero compiuto 9 anni e 40 giorni.

²⁷⁹ Cfr. S. MASTROLUCA, M. VERRASCINA, *L'evoluzione dei contenuti informativi del censimento della popolazione*, in *I censimenti nell'Italia unita. Le fonti di stato della popolazione tra il XIX e il XXI secolo, Atti del Convegno "I censimenti fra passato, presente e futuro"*, Torino, 4-6 dicembre 2020, a cura di G. ALFANI, A. CORTESE, F. CRESCENZI, G. FAVERO, A. MICALI, L. POZZI, Roma, Istat, 2012, pp.77-120.

giocato dal commercio a lunga distanza, poiché assimilano tra loro figure diverse, dal negoziante al titolare di una grande casa bancaria e commerciale.

La Camera di Commercio pubblica, per il 1872, un elenco degli iscritti nei ruoli camerali, un coacervo delle più disparate professioni tra i quali risultano 254 commercianti su un totale di 4490 iscritti, che ascende a 265 se si includono anche gli 11 banchieri²⁸⁰. L'elenco tuttavia, per ammissione dello stesso Ufficio di Statistica da cui è stilato, è incompleto. Qualche informazione in più possono offrirla le guide commerciali che, soprattutto a partire dagli anni Ottanta, sono pubblicate con una certa periodicità. Il famoso *Annuario Bronner* riporta, per l'anno 1881, 172 nomi di «commercianti importatori ed esportatori»²⁸¹. Poco più di un decennio dopo il numero sale a ben 192²⁸², per poi contrarsi significativamente ai primi del Novecento: la *Guida generale di Napoli e Provincia* del 1901 segnala infatti solo 101 nomi tra coloro che sono dediti al commercio da e per l'estero²⁸³. Si tratta indubbiamente di elenchi anch'essi incompleti ed eterogenei, il che d'altronde testimonia della natura proteiforme del grande commerciante, il quale assomma spesso in sé la figura dell'industriale, del banchiere, del possidente, dell'agente marittimo e assicurativo. Si prenda l'esempio, nient'affatto isolato, di Giuseppe Pavoncelli, fondatore nel 1860 della ditta *Federico e Giuseppe Pavoncelli*, tra le più importanti case della piazza napoletana, destinata a sciogliersi solo nel 1916. Pavoncelli, già commerciante di grani, era divenuto proprietario di estesi possedimenti coltivati prima a grano e poi a vite in Puglia, dov'era nato; oltre a ciò, fu anche nei consigli di diversi istituti di credito, inclusa la Banca Nazionale, azionista dei mulini Bodmer di San Giovanni a Teduccio e della *Société anonyme du chemin de fer funiculaire du Vesuve*, e deputato per numerose Legislature²⁸⁴.

Anche considerate le indubbie omissioni negli elenchi offerti dalle guide commerciali - che d'altronde considerano solo coloro che abbiano una sede o una

²⁸⁰ CCAN, *Relazione al Ministro di Agricoltura Industria e Commercio sul movimento economico della città e provincia di Napoli nel 1872 per cura della Commissione e dell'Ufficio di Statistica della Camera di Commercio di Napoli*, Napoli, Stab. Tip. dell'Unione, 1873, pp.148-149.

²⁸¹ *Annuario napoletano*, cit., 1881-1882, pp.479-480.

²⁸² *Annuario Lo Gatto (Annuario napoletano). Grande guida commerciale [...] di Napoli e provincia compilata su dati ufficiali per cura di Augusto M. Lo Gatto*, Napoli, R. Stab. Tip. D. De Falco & F., 1893, pp.343-345.

²⁸³ *Guida generale di Napoli e provincia. Annuario Industriale, Commerciale, Professionale, Amministrativo*, 1901, Napoli, Stab. Tip. Federico Sorrentino, 1901, pp.761-762.

²⁸⁴ M. C. SCHISANI, *Giuseppe Pavoncelli*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 81 (2014), https://www.treccani.it/enciclopedia/giuseppe-pavoncelli_%28Dizionario-Biografico%29/ (Ultima consultazione 20 agosto 2021).

rappresentanza a Napoli - la contrazione tra il 1893 ed il 1901 è invero significativa: il numero dei commercianti riportati si riduce infatti del 47% circa. Gli stessi attori tendono a cedere il posto a nuovi arrivati: dei 172 commercianti riportati nel 1881 risultano ancora attivi solo 48 nel 1893, ridotti a 25 nel 1901²⁸⁵. Si tratta di un declino lento, cui indubbiamente concorre la tendenza delle comunità straniere, che a lungo avevano monopolizzato il commercio estero del Mezzogiorno, a lasciare la città, o comunque a riconvertire le proprie funzioni adeguandosi all'evoluzione del commercio internazionale²⁸⁶. L'elenco non include gli esportatori e le case di commercio attivi negli altri porti della provincia, che pure hanno una propria importanza, ma che le guide tendono a non distinguere dai semplici negozianti. Solo per il 1900 sono riportati 11 tra *commercianti esportatori-importatori commissionari e rappresentanti* per il porto di Castellammare, sede di una propria dogana²⁸⁷, elenco che a sua volta non include quegli esportatori della penisola Sorrentina che operano attraverso il porto stabiese, come l'eminente armatore di Piano di Sorrento, Francesco Saverio Ciampa, fondatore nel 1864 della *Ditta Sorrentina di Esportazione di Agrumi*²⁸⁸. Quanto al porto di Torre Annunziata, è stato osservato come tra le peculiarità dell'industria molitoria e della pasta, in tumultuosa crescita soprattutto nell'ultimo ventennio del XIX secolo, vi sia anche «il rapporto con società commerciali appositamente fondate e finalizzate soprattutto all'esportazione»²⁸⁹. Gli stessi proprietari di molini e pastifici curano l'importazione dei grani e l'esportazione delle farine e paste alimentari, nondimeno, agli inizi del Novecento, in una fase di massiccio intervento del capitale finanziario napoletano nell'economia cittadina soprattutto per opera della *Società di Assicurazioni Diverse*, si costituiscono due società per azioni espressamente commerciali, la *Società di Esportazione Agricola*, fondata nel 1902 dal finanziere Massimo Levi nell'ambito della realizzazione di una

²⁸⁵ Si è tenuto conto anche della ditta Pavoncelli, che non è segnata nell'elenco del 1881. Si tenga conto che molte ditte cambiano nome sociale, spesso continuate da uno solo dei soci fondatori, oppure passano in gestione agli eredi. Nel 1901 ben 44 nomi su 101 sono di commercianti non presenti nei precedenti elenchi, il che però non implica necessariamente che siano nuovi all'attività commerciale.

²⁸⁶ Cfr. D. L. CAGLIOTI, *op.cit.*, pp.52-54.

²⁸⁷ A. ASCOLI, G. VICOLI, *Guida generale di Napoli e provincia. Annuario Industriale, Commerciale, Professionale, Amministrativo*, 1900, Napoli, Stab. Tip. Stereotipo F. di Gennaro e A. Morano, p.125.

²⁸⁸ *La Marineria della Penisola Sorrentina e la cantieristica in legno da Marina d'Equa a Marina Grande*, a cura di M. MARESCA e B. PASSARO, Sorrento, Confine Edizioni, 2011, p.58.

²⁸⁹ S. DE MAJO, *I pastifici di Gagnano e Torre Annunziata nei secoli XIX e XX*, in *Comunità di imprese. Sistemi locali in Italia tra Ottocento e Novecento*, a cura di F. AMATORI, A. COLLI, Bologna, Il Mulino, 2001, p.197.

«catena investimento-produzione-vendita» che implica la fondazione di una banca locale e l'esercizio di diversi pastifici²⁹⁰, e la *Società Commissionaria Agricola-Industriale*, fondata lo stesso anno da Teodoro Cutolo, altro eminente finanziere napoletano di concerto con la Banca Commerciale di Torre Annunziata²⁹¹.

Molte delle case napoletane più solide, in grado di resistere ai rovesci del Caso, risultano spesso in attività sin dai primi decenni del secolo, a riprova di una certa continuità poco o affatto intaccata dal processo di Unificazione: sono i nomi, noti, degli Aselmeyer, Auverny, Cilento, De Sanna, Meuricoffre, Minasi & Arlotta, Pavoncelli, Rocca, Volpicelli²⁹². I titolari di grandi case di commercio tendono ad esercitare insieme l'intermediazione commerciale e creditizia: ben 25 dei 38 banchieri elencati nella Guida del 1881-1882 sono anche commercianti²⁹³. Vent'anni più tardi, il numero dei mercanti-banchieri si riduce a 13 su 19²⁹⁴, ma ciò non toglie che molti continuino a figurare come amministratori ed azionisti di istituti di credito²⁹⁵.

Non mancano alcuni tentativi di costituire più grandi società intese ad agglomerare le forze locali. Nel 1890 si tenta la costituzione degli *Esportatori Meridionali Associati*, società concepita come risposta alla crisi determinata dalla guerra doganale tra l'Italia e la Francia: «La nostra iniziativa – scrivono i promotori – contribuisce non poco a risolvere il grave problema del commercio di esportazione delle nostre province meridionali, prestandogli tutti gli aiuti possibili, aprendo nuovi mercati alla produzione resi tanto necessari specialmente dopo la rottura del trattato di commercio colla Francia, organizzandosi commercialmente in modo da poter battere la concorrenza

²⁹⁰ *Ibid.*, pp.206-207.

²⁹¹ *Ibid.*, p.208.

²⁹² Su questo si vedano le considerazioni di P. FRASCANI in ID., *Mercato e commercio a Napoli dopo l'Unità*, in *La Campania*, cit., pp.202-208; cfr. altresì A. DE BENEDETTI, *Il sistema industriale (1880-1940)*, ivi, pp.449-450.

²⁹³ *Annuario napoletano*, 1881-1882, cit., p.448.

Si tratta di Auverny A. & C., Barff P. G., Berner Amadeo, Balsamo L. & C., Boursiér Frères, Boursiér Alessandro, Cerulli & C., Cilento Antonio quondam Martino, Damasse & C., Falanga Fr.lli fu Carlo, Forquet F.lli, Hermann Felice, Hirsch Emilio, Holme & C., Levy Ad. & C., Meuricoffre & C., Maingay Robin & C., Minasi & Arlotta, Maglione comm. Girolamo, Perret Fred & Fils, Schoch F.lli & C., Stathopulo Giacomo, Schucany A., Vonwiller, Aselmeyer e C.

²⁹⁴ *Guida generale di Napoli e provincia. Annuario Industriale, Commerciale, Professionale, Amministrativo*, 1901, cit., pp.470-471.

Si tratta di Aselmeyer Pfister e C., Auverny A. & C., Balsamo cav. Adolfo, Berner Amadeo, Breitling Otto, Holme & C., Laganà cav. G. A., Maglione Girolamo, Meuricoffre e C., Minasi & Arlotta, Palieri Gioacchino, Questa G. e C., Scaeffe C. C., Schucany A., Starace e C.

²⁹⁵ È il caso di Roberto De Sanna, azionista della Società di Assicurazioni Diverse e della Banca Generale della Penisola Sorrentina.

di popoli più del nostro agguerriti nelle lotte commerciali, incoraggiando i timidi e rafforzando coloro che da tempo lottano e stentano a sostenersi»²⁹⁶. La società, il cui comitato promotore annovera commercianti, proprietari terrieri, banchieri ed agenti marittimi²⁹⁷, non ha tuttavia pratica attuazione. Nel 1896 si costituisce invece la *Società Generale di Commissione, Esportazione ed Importazione*, con lo scopo di «creare un ente al quale potessero rivolgersi i propri Socii, produttori e consumatori, commercianti ed industriali pel più vantaggioso svolgimento delle loro operazioni»²⁹⁸. Tra le attività che la società si propone vi sono «l'importazione e l'esportazione di qualunque prodotto agricolo ed industriale, dei propri Socii e per conto dei medesimi, con le piazze principali dell'Italia e dell'Estero», la facilitazione delle «transazioni commerciali, rendendosi intermediaria fra il produttore ed il consumatore [e svolgendo] le operazioni tutte, nei più stretti limiti delle mutualità, esclusivamente fra Socii»²⁹⁹. Essa era autorizzata a curare ogni aspetto dello scambio commerciale, accettando merci in deposito dietro anticipo, svolgendo funzione intermediaria per la vendita e l'acquisto di merci nell'interesse dei soci, effettuando incassi e pagamenti sia a Napoli che altrove e assumendo la rappresentanza di case associate tanto locali quanto estere³⁰⁰. La società annovera tra i propri soci diversi esponenti del patriziato locale, come Giuseppe Caravita principe di Sirignano, presidente della costituenda società, figura brillante di aristocratico e capitalista napoletano, azionista della *Società di Assicurazioni Diverse*, tra i fondatori della *Società Meridionale di Elettività* e presente in diverse altre società quali la *Società Italiana Per La Emigrazione E Colonizzazione*³⁰¹; oltre che dal principe di Sirignano il consiglio d'amministrazione è composto dal vicepresidente Francesco Capece Galeota duca di Sant'Angelo, dai consiglieri Nicola Caracciolo duca di San Vito, dal conte Uberto Ludolf, dal marchese Oscar Sersale, dai probiviri Ferdinando De Girardi marchese di San Marco, Francescantonio Marincola duca di Petrizzi e dal marchese Vincenzo Avati.

²⁹⁶ ACS, PCS, Gabinetto, 1890, n.1668, *Napoli. Esportatori Meridionali Associati*.

²⁹⁷ Compongono il comitato promotore il marchese Camillo Imperiali, il cav. Michele Castelli, il Duca di Campagna, il cav. Adolfo Balsamo, Errico De Biase, il barone di Pontecorbo Perrotti ed Eugenio Albano; cfr. «Italia Marinara. Rivista settimanale illustrata di Marina militare e mercantile», 5 aprile 1891, p.8.

²⁹⁸ ASN, Questura, Gabinetto, parte prima, II versamento, Associazioni, b.89, f.24, *Statuto della Società Generale di Commissione, Esportazione ed Importazione. Anonima cooperativa a capitale illimitato con sede principale in Napoli*, Napoli, R. Tip. Pansini, 1896, p.3.

²⁹⁹ *Ibid.*

³⁰⁰ *Ibid.*, pp.6-7.

³⁰¹ A. CLEMENTE, *Il business del viaggio nella Napoli dell'emigrazione (1887-1925)*, in *Il viaggio degli emigranti in America latina tra ottocento e novecento*, cit., pp.39-40.

L'alta presenza di grandi proprietari suggerisce che la società possa essere un tentativo di emancipazione di questi produttori dalle case commerciali che operano sulla piazza napoletana, ma è anche plausibile che si tratti di un modo di ovviare all'assenza, lamentata un po' ovunque nel paese, di «un'efficiente ed sviluppata organizzazione delle società commerciali»³⁰². Comunque sia, anche in questo caso non risultano notizie delle sua attività negli anni successivi. Nel complesso, nella grande intermediazione commerciale prevale la forma della piccola ditta in accomandita o in nome collettivo, con capitale sociale talora modesto. Nondimeno, ai primi del nuovo secolo operano a Napoli alcune grandi società commerciali per azioni: tra queste risaltano in particolare la *Società per il commercio del petrolio* e la *Compagnia commerciale italo-americana* per il commercio dei sigari con l'America del Sud³⁰³.

Con l'affermarsi delle grandi compagnie di navigazione a vapore, alcune case commerciali cominciano a svolgere anche la funzione di agenzie marittime. È il caso della casa Holme & C.³⁰⁴, che agli inizi degli anni Ottanta rappresenta le principali compagnie di navigazione britanniche che fanno scalo a Napoli quali la *Anchor Line*, la *Orient Line*, la *Alfred Laming & C.* e la *British India Steam Navigation Company*³⁰⁵, cui poi si aggiungono la Compagnia di navigazione Ungherese *Adria* e la *Cunard Line*³⁰⁶. Altri esempi sono quelli della casa Balsamo, specializzata nella produzione ed esportazione di liquirizia; la *Kellner & Lampe*, rappresentante delle grandi compagnie tedesche *Hamburg-Amerika Linie* e *Deutsche Ost-Afrika Linie*; la Fratelli Leupold, rappresentante la *Reale Compagnia Di Navigazione Olandese*³⁰⁷; la Federico Perret e Figli, rappresentante la *Rubattino*; la Roberto De Sanna, la Questa e Compagni, rappresentanti il colosso britannico *Peninsular & Oriental*; la Vonwiller Aselmeyer e Compagni, rappresentante diverse compagnie di vapori inglesi.

L'agente marittimo, talora identificato come raccomandatario, è una figura non meno ibrida del commerciante. Riferimento fondamentale per le compagnie di

³⁰² S. COLAFRANCESCHI, *Affari nel mondo. Il MAIC e l'imprenditoria italiana di fine ottocento*, «Clio», 37 (2001), n.4, p.723.

³⁰³ M. MARMO, *L'economia napoletana alla svolta dell'inchiesta Saredo e la Legge dell'8 luglio 1904 per l'incremento industriale di Napoli*, «Rivista Storica Italiana», 31 (1969), n.4, p.973.

³⁰⁴ Sulla storia di questa casa commerciale inglese e sulla ramificazione delle sue attività si veda B. DAWES, *op.cit.*, pp.122-124.

³⁰⁵ *Annuario Napoletano*, 1881-1882, cit., *annunci speciali*, p.CV.

³⁰⁶ *Annuario Lo Gatto (Annuario napoletano)*, 1893, cit., p.79.

³⁰⁷ Alla Fr.lli Leopold si sostituirà, agli inizi del XX secolo, la Fr.lli Stolte, commercianti anch'essi.

navigazione nei porti di scalo, l'agente marittimo non si limita ad assicurarsi che gli approdi e le partenze dei piroscafi procedano senza intoppi, ma svolge un ampio ventaglio di attività spesso propriamente commerciali nell'interesse delle compagnie di navigazione, compreso quello di procurare carichi e imbarchi³⁰⁸.

Non a caso, con il crescere del numero di compagnie di navigazione che approdano a Napoli s'accresce anche il numero degli agenti e delle agenzie marittime: nel 1872 la Camera di Commercio ne registra 12, nel 1881 secondo le guide commerciali sono 53, nel 1893 sono 85, numero che tuttavia include in sé non solo gli agenti marittimi veri e propri, ma anche gli agenti di trasporti e soprattutto di emigrazione, tant'è che il numero si riduce drasticamente nel 1901 a 27, semplicemente perché le agenzie marittime, d'emigrazione e di trasporti sono questa volta distinte³⁰⁹. La Guida del 1904 infine riporta un elenco eterogeneo di 69 nomi tra *agenzie ed agenti di viaggi, raccomandatari, rappresentanti, procuratori di compagnie, vettori d'emigranti, noleggiatori, mediatori, spedizionieri marittimi et cetera*³¹⁰.

Case commerciali ed agenti marittimi non esauriscono certamente il complesso degli attori che rendono possibile il commercio via mare. Un più vasto universo di figure intermediare si rende indispensabile perché gli ingranaggi del commercio possano ruotare. Indispensabile è l'opera dei commissionari, professionisti cui i commercianti affidano appunto l'esecuzione materiale di una transazione commerciale dietro provvigione o compenso. L'obbligo nei confronti del solo committente li distingue dai sensali, agenti pubblici incaricati di mediare tra domanda e offerta³¹¹. Si tratta di una categoria difficile da quantificare con precisione. Nel censimento del 1881 sono riportati 871 tra spedizionieri, commissionari e agenti di commercio³¹². La Guida Lo Gatto del 1888-1889 riporta ben 634 commissionari, molti dei quali risultano essere nomi che ritornano tra le ditte commerciali, gli agenti marittimi e le ditte produttrici stesse. Di

³⁰⁸ Cfr. M. B. MILLER, *op.cit.*, pp.167 segg.

³⁰⁹ *Guida generale di Napoli e provincia. Annuario Industriale, Commerciale, Professionale, Amministrativo*, 1901, cit., pp.668-690; dei 27 agenti marittimi solo 18 figurano come rappresentanti delle principali compagnie di navigazione che approdano a Napoli agli inizi del secolo; tra queste, la parte del leone è indubbiamente svolta dalla *De Luca Brothers*; cfr. *Ibid.*, pp.300-303.

³¹⁰ *Annuario Lo Gatto (Annuario napoletano)*, 1904-1905, cit., pp.267-268 (n. b. c'è un evidente errore di numerazione delle pagine).

³¹¹ Cfr. la voce commissionario e commissione in G. BOCCARDO, *Dizionario universale di Economia politica e commercio*, 2 voll., Milano, Fratelli Treves, 1881, vol. I, pp.516-519.

³¹² MAIC, DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Censimento della popolazione del Regno d'Italia al 31 dicembre 1881*, vol. III, cit., pp.350-351; si veda la definizione precisa delle diverse classi e categorie nell'*elenco generale delle professioni e condizioni*.

questi, la Guida individua un numero più ristretto – 191 – di soli *negozianti commissionari*³¹³, numero esattamente corrispondente alla stessa categoria riportata nel censimento del 1871³¹⁴. Per il 1904 sono riportati 647 nomi, a riprova di una sostanziale stabilità del settore³¹⁵.

TABELLA 1.6			
Città di Napoli			
<i>Figure intermedie del commercio</i>			
	1871	1881	1901
<i>Agenti di commercio</i>	220	871	a) 766 b) 667
<i>Spedizionieri</i>	125		
<i>Negozianti commissionari</i>	191		
<i>Mediatori e sensali</i>	710	1092	
<i>Commessi viaggiatori</i>		145	
Totale	1.246	2.108	1.433
NOTA: Le cifre per il 1901 indicano le seguenti categorie: a) Padroni e direttori di esercizi commerciali. b) Impiegati, contabili, esattori, commessi o garzoni.			
FONTE: G. GALASSO, <i>Napoli capitale. Identità politica e identità cittadina. Studi e ricerche 1266-1860</i> , Napoli, Electa Napoli, 2003, <i>appendice</i> , pp.307-349; MAIC, DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, <i>Censimento della popolazione del Regno d'Italia al 31 dicembre 1881</i> , vol. III, Roma, Tip. Biondiana, 1884, pp.350-351; ID., <i>Censimento della popolazione del Regno d'Italia al 10 febbraio 1901</i> , vol. III, Roma, Tip. Naz. G. Bertero e C., 1904, pp.178-179.			

Non meno indispensabile è l'opera dello spedizioniere. Responsabile del trasporto delle merci, di cui cura anche le formalità doganali, la figura dello spedizioniere emerge e si delinea nell'ambito della prassi commerciale, ma è fondamentalmente ignorata dai codici di commercio, assimilata com'è di volta in volta al sensale, al commissionario o al vetturale³¹⁶. Essendo l'opera degli spedizionieri particolarmente richiesta per la cura delle operazioni doganali, assumono estrema importanza coloro che siano autorizzati ad accedere ed operare negli spazi doganali: di quest'ultimi, la Guida del 1893 ne elenca 55,

³¹³ *Annuario Lo Gatto (Annuario napoletano)*, 1888-1889, cit., pp.372-377.

³¹⁴ Cfr. G. GALASSO, *Napoli capitale. Identità politica e identità cittadina. Studi e ricerche 1266-1860*, Napoli, Electa Napoli, 2003, *appendice*, p.332.

³¹⁵ *Annuario Lo Gatto (Annuario napoletano)*, 1904-1905, cit., pp.459-469.

³¹⁶ Trattando della classe dei mediatori commerciali, in sostanza composta da agenti di cambio e sensali, Girolamo Boccardo definisce i «sensali di trasporto per terra e per acqua, o spedizionieri», come coloro che «curano lo sbarco e l'imbarco delle merci, regolano il prezzo di trasporto, adempiono a tutte le formalità doganali per spedire le merci medesime»; cfr. G. BOCCARDO, *Il negoziante italiano. Manuale degli uomini d'affari*, cit., pp.64-65.

mentre nel 1901 risultano poco meno che triplicati, ascendendo a 180, cui si aggiungono altri 54 procuratori autorizzati ad operare nella Dogana a nome di singole ditte commerciali o di spedizionieri³¹⁷.

Scendendo ulteriormente s'incontra quell'eterogeneo mondo impiegatizio, difficilmente rintracciabile dalle guide commerciali, che include gli agenti di commercio e i commessi viaggiatori. Presa nel complesso, questa classe intermediaria del commercio oscilla, secondo quanto è possibile ricavare dai censimenti, da un minimo di circa 1.200 persone nel 1871 ad un massimo di 2.108 persone nel 1881, contraendosi quindi a 1.433 unità all'inizio del nuovo secolo³¹⁸.

Fondamentali poi per lo svolgimento dei traffici sono coloro che materialmente manipolano, trasportano, immagazzinano le merci. In effetti, l'economia di una città portuale si fonda soprattutto sul lavoro di coloro che operano tra moli, docks e magazzini, un microcosmo di facchini, agenti di dogana, magazzinieri, caricatori e scaricatori, chiattaioli, carrettieri e vetturali, e così via. Da un lato la tendenza dei rilevamenti censitari a sommare tra loro figure professionali anche diverse, dall'altro la natura stessa di bassa manovalanza, spesso giornaliera, e comunque composta da figure che svolgono spesso più mansioni, rende sostanzialmente impossibile un confronto preciso tra i diversi censimenti³¹⁹. L'indubbio sviluppo delle infrastrutture portuali nel corso degli ultimi decenni dell'Ottocento, come pure l'incremento vertiginoso del traffico marittimo, suggeriscono comunque un aumento della domanda della manodopera portuale.

Marginale, com'è noto, è il settore armatoriale, che d'altronde è da tempo concentrato nelle comunità marittime disseminate nel Golfo, da Procida alla penisola

³¹⁷ *Annuario Lo Gatto (Annuario napoletano)*, 1893, cit., pp.407-409; *Guida generale di Napoli e provincia. Annuario Industriale, Commerciale, Professionale, Amministrativo*, 1901, cit., pp.684-686.

³¹⁸ Non v'è dubbio che le cifre per il 1901 sottostimino il numero reale degli intermediari, non includendo espressamente i mediatori e sensali, in parte confluiti in un'altra categoria. Considerando anche i *mediatori, agenti d'asta, stimatori, misuratori, pesatori, magazzinieri* si arriva infatti a 2.471 unità. Si è ritenuto tuttavia di non considerare quest'ultima categoria perché eccessivamente eterogenea.

³¹⁹ Si prenda l'esempio dei facchini: nel censimento del 1871 sono riportati 5.472 unità nella categoria *facchini e braccianti*; nel censimento del 1881 sono riportati invece 7.286 unità nella categoria *facchini e brentatori*; nel censimento del 1901, infine, sono riportati nel complesso 3.520 unità nella categoria *facchini pubblici, attaccini, acquaiuoli, attaccini, accendifanali*.

Si tratta, come si vede, di categorie eccessivamente eterogenee e fuorvianti. Sappiamo inoltre dai lavori della Commissione Reale per il Risorgimento Industriale di Napoli che la Carovana dei Facchini, organizzazione tendenzialmente monopolistica dei facchini autorizzati ad operare negli spazi doganali, contava circa 174 uomini al principio del secolo. Pur considerando che sui moli al di fuori del recinto doganale erano autorizzati ad operare anche i facchini liberi, appare nondimeno difficile credere che la manovalanza libera arrivasse da sola alle migliaia di unità.

sorrentina passando per Torre del Greco: nel 1881, su 108 tra armatori e proprietari di navi censiti per tutta la Campania, solo 6 risiedono a Napoli, mentre ben 73 sono presenti negli altri comuni della provincia. Nel 1904 gli armatori napoletani si riducono a 4, mentre in tutta la provincia sono 50. La provincia napoletana rivela una certa capacità di resistenza del proprio nucleo armatoriale che, un po' ovunque nella penisola, va soccombendo al trapasso dalla vela al vapore: così, se nel 1901 in numero assoluto gli armatori della provincia napoletana sono diminuiti, in termini relativi passano tuttavia dall'essere l'8,6% del totale nazionale nel 1881 al 15% del 1901. Napoli, tuttavia, rimane a lungo sede d'armamento delle uniche società di navigazione a vapore che si costituiscono nella provincia dopo l'Unità, che però non sono che piccole compagnie dedite alla navigazione per il Golfo o al cabotaggio lungo il basso Tirreno. Ai primi del Novecento si costituiscono bensì alcune piccole società, ma si dedicano primariamente al traffico dei migranti impiegando piroscafi appositamente noleggiati allo scopo, d'altronde con scarsa fortuna³²⁰. Società di navigazione a vapore di ben maggiore importanza sono fondate a partire dagli ultimi anni dell'Ottocento dagli armatori della penisola sorrentina, tra i quali risaltano i nomi degli eredi Ciampa e di Tommaso Astarita³²¹. Anche capitani e ufficiali, padroni, piloti e marinai, insomma quel complesso di figure che compongono la gente di mare risiede prevalentemente nei comuni del Golfo. Considerati complessivamente, la provincia napoletana concorre nel 1881 per ben il 18,6% della gente di mare nazionale, che tuttavia si riduce al 13,6% nel 1901; a queste cifre Napoli partecipa ben poco: nel 1881 infatti la gente di mare napoletana è solo il 3,7% della categoria nazionale, e si riduce al 2,8% nel 1901.

Sostanzialmente assente la moderna industria cantieristica, dotata di impianti stabili e capace di costruire piroscafi di grossa portata, mentre la tradizionale cantieristica in legno, concentrata anch'essa in altri punti del Golfo - Torre del Greco, Castellammare, Marina di Cassano - è oramai in forte declino nel corso degli anni Ottanta. È vero che l'importante società metalmeccanica *C. & T.T. Pattison* esercita un proprio cantiere al

³²⁰ M. MARMO, *L'economia napoletana alla svolta dell'inchiesta Saredo e la Legge dell'8 luglio 1904 per l'incremento industriale di Napoli*, cit., p.973 e p.1009.

³²¹ L. RADOGNA, *Storia della marina mercantile delle Due Sicilie 1734-1860*, cit., *passim*; cfr. pure *La Marineria della Penisola Sorrentina e la cantieristica in legno da Marina d'Equa a Marina Grande*, a cura di M. MARESCA e B. PASSARO, Sorrento, Confine Edizioni, 2011; sulla figura di Tommaso Astarita cfr. B. PASSARO, *Tommaso Astarita. Armatore, banchiere e industriale*, in *Tommaso Astarita (1862-1923). L'orizzonte europeo di un imprenditore metese*, a cura di R. ASTARITA e F. D'ESPOSITO, Napoli, Giannini, 2003, pp.11-38.

ponte della Maddalena, ma la società si specializza nella realizzazione di naviglio leggero da guerra, per quanto risulti che al suo cantiere siano commissionati alcuni dei piccoli piroscafi che compongono la flotta della *Società Napoletana di Navigazione a Vapore*³²². Un unico episodio di società esplicitamente costituita per l'esercizio di un cantiere navale s'incontra nel 1873, in un fase di tumultuosa espansione dell'economia nazionale cui partecipa anche Napoli, quando è fondata a Castellammare di Stabia la *Tirrena Società d'Industrie Marittime*, società anonima con capitale sociale di 640.000 Lire, di cui 516.800 Lire versate. La società, costituita per esercitare un cantiere navale già di proprietà dei soci fondatori Eduardo D'Amico, Ruggiero Vitagliano e Raffaele Scognamiglio, ceduto da quest'ultimi alla costituenda società per un costo di 80.000 Lire, ha tra gli scopi sociali anche quelli di costruire, riparare o comprare navi a vela e a vapore, in legno e in ferro, sia per venderle che per ripararle ovvero demolirle, come pure esercitare la navigazione per proprio conto. Tra gli azionisti si annoverano nomi importanti di parlamentari quali Giovanni Nicotera, Amilcare Anguissola e lo stesso D'Amico - che è inoltre ufficiale della Regia Marina come Anguissola e Vitagliano - ma anche il futuro deputato, poi senatore e alto funzionario coloniale Giacomo De Martino, oltre che di esponenti dell'industria e del commercio napoletano come Gregorio Macry, Michele Cacace e Salvatore Cimmino. La società, pur costituita apparentemente su basi solide e con un impianto già esistente, non risulta tuttavia svolgere attività significative ed è disciolta entro il 1880³²³, mentre al posto del cantiere, negli ultimi mesi del 1879, risulta costituita una distilleria d'alcool³²⁴.

Agli inizi del Novecento, come più sopra rilevato, i settori del commercio e dei trasporti, complessivamente intesi, con circa 39.611 unità incidono sulla struttura occupazionale napoletana per l'8,55%. Il dato è di per sé rilevante, perché indica una sostanziale parità dei suddetti settori con il complesso delle professioni "liberali" – medici, avvocati e notai, insegnanti, ecclesiastici e così via - che con 40.028 unità concorrono per l'8,6% al complesso della popolazione urbana occupata. Va da sé che si tratta di figure professionali estremamente diverse e che occupano posizioni spesso

³²² A. BETOCCHI, *Intorno al problema industriale a Napoli. Note ed appunti*, Napoli, Edizione della Rassegna Italiana, 1902, p.35.

³²³ Per le notizie riportate si veda ACS, MAIC, DGCP, archivio generale, industrie banche e società, b.40, f.592, *La Tirrena. Società Anonima per l'esercizio delle Industrie Marittime, 1873-1881*.

³²⁴ MAIC, *Bollettino di Notizie Commerciali*, 1879, n.26, 4 dicembre, p.10.

lontanissime nella gerarchia sociale urbana: volendo considerare, con una certa dose d'arbitrarietà, coloro che risultano come «padroni e direttori d'esercizi commerciali» nelle diverse categorie sopra considerate come esponenti di una eterogenea borghesia commerciale³²⁵, si ha che con 4.652 unità essi concorrono alla struttura occupazionale urbana per solo l'1%, ed è appena lo 0,8% della popolazione residente censita nel 1901. Per quanto impercettibile, si tratta pur sempre di un aumento rispetto al quadro ricostruito da John Davis sulla base del censimento del 1845: Davis infatti stima che le diverse figure di un certo peso, attive nel commercio, non sarebbero state più dei 248 banchieri e negozianti registrati presso la Camera di Commercio, ed anche aggiungendovi i proprietari di manifatture non avrebbero potuto ascendere ad oltre le 300 unità, vale a dire meno dello 0,07% della popolazione totale³²⁶.

Il complesso delle attività e professioni propriamente coinvolte nel commercio marittimo, incluse le attività legate al settore dell'armamento e della cantieristica, con 14.374 unità censite incide sulla struttura occupazionale napoletana per il 3,1%³²⁷, distintamente inferiore perciò al complesso delle professioni liberali. Il confronto con Genova, archetipo della grande città portuale e commerciale, è eloquente: le stesse attività e professioni legate al commercio ed all'industria marittima incidono, nello scalo ligure, per l'8,2% della popolazione attiva, ben al di sopra delle libere professioni che invece restano intorno al 3,2%. Lo scarto tra le due città non si consuma tanto nel numero di commercianti all'ingrosso, le cui percentuali sono sostanzialmente simili³²⁸, ma già se si considerano coloro che abbiamo definito figure intermedie del commercio – spedizionieri e commissionari, rappresentanti commerciali ed agenti marittimi – la differenza è percepibile, essendo costoro lo 0,3% della popolazione attiva napoletana e lo 0,9% di quella genovese. La differenza più incisiva si ha tuttavia nel settore della cantieristica, ma soprattutto della gente di mare e dell'armamento, il vero *vulnus* del porto

³²⁵ Si sono considerati gli armatori, i commercianti di ogni genere merceologico con l'esclusione dei negozianti e degli ambulanti, gli addetti ad istituti di emissione, credito, previdenza, alla Camera di Commercio, alle società di assicurazione, i banchieri insieme con gli agenti di cambio e cambiavalute, gli spedizionieri insieme con i commissionari, i rappresentanti commerciali e gli agenti marittimi.

³²⁶ J. DAVIS, *op.cit.*, pp.22-23.

³²⁷ Si sono considerati le seguenti categorie: costruttori di barche e di navi, carpentieri e calafati; armatori; capitani, padroni e ufficiali marittimi; piloti, marinai e palombari; addetti al carico e scarico delle navi; battellieri, barcaioli e conduttori di zattere; carrettieri, mulattieri e stallieri; commercianti di ogni genere merceologico; banchieri, agenti di cambio e cambiavalute; spedizionieri e commissionari, rappresentanti commerciali e agenti marittimi.

³²⁸ I commercianti grossisti incidono per l'1,5% della popolazione attiva a Napoli, e per l'1,8% a Genova.

napoletano, come pure nei settori collegati, e segnatamente nel campo delle assicurazioni marittime, ancora florido all'indomani dell'Unità³²⁹ ma sostanzialmente scomparso alla fine del secolo, non contandosi a Napoli ormai che rappresentanze di altre società nazionali ed estere³³⁰. La reale debolezza dell'economia napoletana appare perciò non tanto nella scarsa propensione al commercio internazionale, quanto all'incapacità di beneficiare dell'aumento del traffico portuale, e di prendervi parte.

³²⁹ Cfr. *Relazione della Camera di Commercio ed Arti di Napoli sul movimento commerciale e industriale della sua provincia nell'anno 1863*, cit., p.16.

³³⁰ Cfr. RCIIN, *Cenni descrittivi e statistica delle industrie della città e provincia di Napoli*, Napoli, R. Tip. Francesco Giannini e Figli, 1903, pp.76-78; le uniche società di assicurazioni marittime che abbiano la propria sede principale nella provincia sono le due di Torre del Greco. Resiste invece il settore delle mutue marittime.

CAPITOLO II NON PIÙ CAPITALE MA CITTÀ DI COMMERCII

2.1. I collegamenti marittimi a Napoli all'indomani dell'Unità: le convenzioni marittime del 1862 ed il servizio del Golfo

Dopo aver delineato, nella propria relazione³³¹, il potenziale produttivo del Mezzogiorno continentale, la Giunta Provvisoria di Commercio, constatato lo stato problematico dei collegamenti interni, dovuti alla assenza di strade e collegamenti ferroviari, oltre che ai danni del brigantaggio, cause queste delle difficoltà del commercio napoletano, concludeva lo scritto con una serie di richieste:

«Costituire prontamente una linea di vapori trafficanti, che giornalmente facessero il giro lungo le costiere del Tirreno e dell'Adriatico; così una gran parte del traffico, e il trasporto delle persone si farebbe per la via del mare tanto agevole e sicura. Ancora la Giunta sente l'obbligo di reclamare in nome del commercio di queste Province meridionali, che si provvegga a costruire dei porti e luoghi di ricovero ai naviganti lungo le costiere del Tirreno e dell'Adriatico. Da ultimo si fanno calde istanze, perché in questa Città capitale della meridionale Italia sia costituita una Dogana di deposito (Entrepôt); il che sarà di grande utilità per questi popoli, e ne farà rifiorire il commercio e la navigazione»³³².

Collegamenti postali quotidiani lungo le coste dal Tirreno all'Adriatico, sviluppo delle infrastrutture portuali e dotazione di un magazzino di deposito nel porto di Napoli: sono queste in estrema sintesi le necessità sentite dalla rappresentanza commerciale della città.

Il bisogno pressante di un servizio di vapori che collegasse Napoli alle coste calabre e pugliesi, soprattutto per l'approvvigionamento dell'olio di cui Napoli restava, nei primi anni post-unitari, il principale mercato d'esportazione³³³, aveva spinto i commercianti della città, per mezzo della Giunta Provvisoria di Commercio, a sottoporre

³³¹ Cfr. *supra*, pp.23-24.

³³² *Relazione della Giunta Provvisoria di Commercio di Napoli sulle forze produttive delle Province Napoletane. Giugno 1861, cit., p.18.*

³³³ Cfr. *Relazione della Camera di Commercio ed Arti di Napoli sul movimento commerciale e industriale della sua provincia nell'anno 1863*, Napoli, Stab. Tip. Del Cav. Gaetano Nobile, 1864, p.10.

al Dicastero di Agricoltura, Industria e Commercio in Napoli domanda per avviare trattative con le principali compagnie di navigazione a vapore napoletane per un collegamento provvisorio sovvenzionato; il Dicastero acconsentiva ad avviare le trattative il 2 settembre, dandone notizia al ministero di Agricoltura Industria e Commercio il 20 insieme con una proposta della *Compagnia di Navigazione a Vapore delle Due Sicilie*, le cui richieste erano però ritenute eccessive dal Dicastero stesso³³⁴. Il ministero di Agricoltura Industria e Commercio trasmetteva la pratica al Ministero dei Lavori Pubblici, titolato ad intervenire in materia di sovvenzioni postali, il 27 settembre; non avendo ricevuto risposta, la Giunta provvisoria di commercio napoletana, incalzata dalla necessità di commercianti e proprietari meridionali «di avere mezzi facili per via di mare per spedire i loro prodotti, impediti essendo ancora i trasporti per la via di terra, per la insicurezza delle vie per causa del brigantaggio»³³⁵ sottoponeva al ministero di Agricoltura Industria e Commercio un'ulteriore nota il 4 ottobre, ricordando al ministro che sin dal 12 settembre si erano concluse le trattative con la *Compagnia di Navigazione a Vapore delle Due Sicilie* per un servizio settimanale con le Calabrie, e che sul tavolo c'era anche un'offerta della *Calabro-Sicula*; pur rassicurata dal ministro che la pratica era effettivamente allo studio del ministero dei Lavori Pubblici, dopo che un altro mese fu trascorso senza che nulla fosse deliberato, la Giunta provvisoria scriveva nuovamente al ministro di Agricoltura Industria e Commercio, che questa volta si vedeva costretto a sollecitare il collega dei Lavori Pubblici per aggiornamenti³³⁶. Il ministero dei Lavori

³³⁴ ACS, MAIC, Industria e Commercio, I versamento, b.184B, f.1159, *Dicastero di Agricoltura Industria e Commercio al Ministro di Agricoltura Industria e Commercio, Napoli, 20 settembre 1861*.

L'amministratore delegato della *Compagnia di Navigazione a Vapore delle Due Sicilie*, Domenico Laviano, aveva chiesto infatti per ogni lega marina una sovvenzione che andava da un minimo di 18,50 Lire per il solo collegamento quindicinale tra Napoli e Messina ad un massimo di ben 60 Lire per la linea Napoli-Ancona, sempre quindicinale, toccando i principali porti della Calabria tirrenica, della Sicilia e della Puglia; il Direttore compartimentale delle Poste di Napoli faceva sapere al Laviano che il ministero era disposto a trattare, ma non oltre le 30 Lire per lega, considerate più che sufficienti. Le trattative non sarebbero poi proseguite avendo il ministero intanto avviato trattative per affidare tutti i servizi sovvenzionati ad un'unica società. Il servizio tra Napoli e Ancona fu alla fine affidato alla Accossato-Peirano con una sovvenzione di 28 Lire per lega; cfr. ACS, MC, DGMM, ISM, b.117, f.10149, *Compagnia di Navigazione a Vapore delle Due Sicilie, al Signor Presidente della Camera Consultiva di Commercio di Napoli, Napoli, 9 settembre 1861*; *Amministrazione delle Poste. Direzione Compartimentale di Napoli, al Sig. Amministratore della Società di Vapori delle Due Sicilie, Napoli, 22 ottobre 1861*; *Compagnia di Navigazione a Vapore delle Due Sicilie, Domanda a Sua Eccellenza il Ministro de' Lavori Pubblici per ottenere qualche Servizio Postale, Napoli, 11 aprile 1863*.

³³⁵ ACS, MAIC, Industria e Commercio, I versamento, b.184B, f.1159, *Giunta Provvisoria di Commercio al signor Ministro di Agricoltura Industria e Commercio, Napoli, 4 ottobre 1861*.

³³⁶ Ivi, *Giunta Provvisoria di Commercio a Sua Eccellenza il Ministro di Agricoltura Industria e Commercio, Napoli, 2 novembre 1861*; *Trattative per un servizio di vapori di commercio nelle coste delle Provincie Napolitane, Torino, 9 novembre 1861*.

Pubblici rispondeva finalmente il 16 novembre, rendendo noto che erano in corso le trattative perché si costituisse un'unica società di navigazione cui poter affidare tutti i collegamenti sovvenzionati della penisola, incluso quello tra Tirreno e Adriatico richiesto dal commercio meridionale, e che la difficoltà stessa dell'impresa aveva impedito una più celere risoluzione del problema³³⁷; la Giunta provvisoria di commercio, informata dal ministero di Agricoltura Industria e Commercio il 22 novembre, rispondeva con nota del 29 in cui, pur plaudendo al progetto di una sola grande compagnia di navigazione nazionale, osservava come «per la sua vastità [avesse] d'uopo di grandi capitali, quindi grandissime [sarebbero state] le difficoltà per attuarsi [...] stante lo spirito di associazione non essere abbastanza sviluppato presso di noi, e però [sarebbe trascorso] ancora non poco tempo pria di potersi veder costituita una società di tal genere», come d'altronde lo stesso ministero dei Lavori Pubblici aveva ammesso nella propria nota del 16 novembre; al contrario, continuava la Giunta, «le provincie meridionali reclamava[no] provvedimenti più pronti, ed anche in via provvisoria impartiti, trovandosi esse prive affatto di ogni mezzo di comunicazione nella presente stagione, in cui la produzione Olearia più di ogni altra reclama[va] un attivissimo commercio, e la spedizione di importanti valori, i quali non [potevano] certamente essere affidati ai trasporti di terra essendo le vie tuttora infeste da un brigantaggio crudele»³³⁸. La Giunta proseguiva ricordando come già in tre precedenti comunicazioni avesse sottoposto un progetto di massima che collegasse Napoli a Gallipoli toccando alcuni scali delle Calabrie, pur solo temporaneamente finché non fosse stato istituito un servizio definitivo di collegamenti postali.

Questa volta le istanze della Giunta napoletana dovettero riuscire nell'intento – senza dubbio anche per il fallimento del progetto di un'unica compagnia di navigazione – perché con nota del 28 dicembre la stessa Giunta poteva ringraziare il ministero di Agricoltura Industria e Commercio per il sostegno ricevuto, osservando tuttavia che la risoluzione presa dal ministro dei Lavori Pubblici di far proseguire la corsa dei postali governativi - che in quel momento collegavano Ancora a Brindisi - fino a Messina toccando Gallipoli e Crotone a partire dal 12 dicembre non poteva incontrare pienamente

³³⁷ Ivi, *Ministero dei Lavori Pubblici, Direzione Generale delle Poste, al Ministro di Agricoltura Industria e Commercio, Torino, 16 novembre 1861.*

³³⁸ Ivi, *Giunta Provvisoria di Commercio a S. E. il Ministro di Agricoltura Industria e Commercio, Napoli, 29 novembre 1861.*

la soddisfazione del commercio napoletano non essendovi coordinamento tra la linea Gallipoli-Messina e Messina-Napoli, e soprattutto risultando piuttosto alti i costi di trasbordo, per la qual cosa la Giunta chiedeva che fosse assunto dal governo anche il servizio di carico e scarico delle merci³³⁹. Il ministero dei Lavori Pubblici rispondeva facendo notare che essendo il servizio provvisorio, e destinato ad essere assunto da una compagnia privata a partire da marzo, il governo non trovava ragione di assumersi ulteriori oneri³⁴⁰. Malgrado la Giunta Provvisoria di Commercio napoletana rinnovasse le proprie richieste non ricevette altra risposta³⁴¹, sicuramente essendo convinzione del ministro che la necessità di un collegamento tra Napoli e le altre province meridionali per mezzo di un servizio regolare di vapori dovesse necessariamente risolversi nella più generale sistemazione dei collegamenti marittimi tra le varie province del nuovo Regno, materia estremamente delicata su cui il ministro dei Lavori Pubblici Ubaldino Peruzzi, succeduto a Stefano Jacini di cui riprendeva l'opera, stava già lavorando da marzo.

Dopo che il progetto d'affidare ad un'unica società nazionale l'insieme dei servizi convenzionati era naufragato, dopo che una prima asta bandita a metà marzo era andata deserta, dopo che una proposta di tale Thompson ad una seconda asta, questa volta privata, s'era rivelata priva di solida copertura finanziaria, dopo che un incontro a Torino di diversi armatori italiani, ivi inclusi quelli napoletani, non aveva dato risultati, incalzato dalle scadenze di precedenti convenzioni provvisorie con le compagnie *Zuccoli* e *Valery*, Peruzzi s'era deciso a trattative private con gli armatori Accossato, Peirano, Rubattino e Florio, quest'ultimi già beneficiari di precedenti contratti. Presentate al Parlamento agli inizi di dicembre³⁴², oggetto come da prassi di ulteriore studio da parte di una commissione parlamentare, le convenzioni furono infine sottoposte al Parlamento perché le ratificasse dal relatore della commissione, onorevole Conti, il 14 febbraio 1862.

³³⁹ Ivi, *Giunta Provvisoria di Commercio, a S. E. Il Ministro d'Agric. Ind. e Commercio, Napoli, 28 dicembre 1861, copia.*

³⁴⁰ Ivi, *Ministero dei Lavori Pubblici, Direzione Generale delle Poste, Trasbordo a Messina delle merci da Gallipoli a Napoli, Torino, 9 gennaio 1862.*

³⁴¹ Ivi, *Giunta provvisoria di commercio, a S. E. il Ministro di Agricoltura Industria e Commercio, Napoli, 31 gennaio 1862.*

³⁴² Cfr. Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Documenti. Progetti di legge e relazioni, Legislatura VIII, N.136, *Progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici Peruzzi nella tornata del 3 dicembre 1861: Convenzioni per la concessione del servizio postale e commerciale nel Mediterraneo e nell'Adriatico*; per una ricostruzione dettagliata delle trattative cfr. L. DE MATTEO, *La Compagnia di navigazione a vapore delle Due Sicilie*, in ID., «Noi della meridionale Italia». *Imprese e imprenditori del Mezzogiorno nella crisi dell'unificazione*, cit., pp.149-207.

Il 12 aprile 1862, dopo quattro giorni di dibattito, la Camera approvò a larghissima maggioranza il «progetto di legge per la concessione del servizio postale nel Mediterraneo e nell'Adriatico» concernente le convenzioni con le compagnie *Rubattino* e *Accossato-Peirano*; la convenzione con la compagnia *Florio*, le cui trattative erano ancora in corso, fu approvata il 10 aprile; un'ultima convenzione fu infine approvata il 12 luglio dello stesso anno con l'armatore britannico Palmer per un servizio tra Ancona ed Alessandria d'Egitto.

Suddette convenzioni, tutte della durata di quindici anni, affidavano alla *Rubattino* i collegamenti tra la penisola italiana, la Sardegna e l'arcipelago toscano, con diramazione fino a Tunisi, dietro sovvenzione di 21 Lire per miglio, e con l'anticipo di 1.800.000 Lire senza interessi perché la società si dotasse dei bastimenti necessari; alla *Accossato-Peirano* i collegamenti tra Genova e Napoli passando per Livorno, e quindi da Napoli ad Ancona dietro sovvenzione di 28 Lire per miglio, e con l'anticipo di 3.000.000 Lire da restituirsi senza interessi; alla *Florio*, infine, i collegamenti tra la Sicilia e la penisola, oltreché i collegamenti con Malta e Tunisi, dietro sovvenzione di 21 Lire per miglio ed anticipo di 1.000.000 Lire senza interessi³⁴³. Lo spirito che permeava le convenzioni può ben dirsi espresso da quanto Bixio pronunciò alla Camera in difesa di esse: «Ora la marina a vapore d'oggi è la vita della marina avvenire; e, quando avremo cessato di pensare ad ammazzarci tutto il giorno, per bacco! bisognerà bene pensare a muovere il commercio, a far sì che il nostro paese non le riceva solamente, ma che anche i nostri marinai vadano a trasportare le merci agli altri popoli, in mezzo a quest'Europa che ci considera come cadaveri»³⁴⁴.

Nella convenzioni così come furono presentate dalla commissione alla Camera, Napoli sarebbe stata servita dalle tre diverse compagnie nel seguente modo: alla *Rubattino* sarebbe stato affidato il servizio settimanale tra Napoli e Terranova³⁴⁵; alla *Accossato-Peirano* i sei viaggi settimanali tra Genova e Napoli via Livorno, oltre alla linea che avrebbe collegato Ancona alternativamente a Napoli o ad un porto della Sicilia

³⁴³ Cfr. *Relazione della Commissione composta dei deputati Conti, Salvoni, Romeo Pietro, Melegari Luigi, Majorana B., Lacaita, Sella, Mattei F. Malenchini sulla proposta di legge presentata dal ministro dei lavori pubblici nella tornata del 3 dicembre 1861: Convenzioni per la concessione del servizio postale e commerciale nel Mediterraneo e nell'Adriatico*, N. 136-A e 136-B con relativi emendamenti segnati a penna, in ASCD, Camera Regia, DPLIC, vol.28, cc.94-167.

³⁴⁴ Atti Parlamentari, Discussioni della Camera dei deputati, VIII Legislatura, 8 marzo 1862, p.1478.

³⁴⁵ L'attuale Olbia, in Sardegna.

da decidersi tra Messina o Catania a discrezione del governo, e in più, fino a novembre, i due viaggi settimanali tra Napoli e Palermo fino ad allora serviti dalla società *Zuccoli* in virtù del contratto stipulato il 31 ottobre 1860 con l'amministrazione delle poste di Napoli; alla *Florio*, infine, i collegamenti tra Napoli e rispettivamente Palermo, Catania e Messina, toccando i porti di Paola, Pizzo e Reggio in Calabria.

Il diritto del governo di poter variare il porto di partenza del collegamento tra il Tirreno e l'Adriatico non poteva non impensierire il commercio napoletano, estremamente interessato, come s'è visto, a tale servizio: «La Camera comprenderà» osservava il deputato Errico Castellano, membro della Giunta Provvisoria di Commercio di Napoli, «che lasciandosi alla facoltà del Governo di determinare che le cose abbiano principio da Napoli, ovvero da un altro punto, si metterebbe certamente in uno stato d'incertezza il commercio, che deve mantenersi attivissimo quale sempre è stato, e non interrotto tra Napoli e le coste della Calabria, tra Napoli e la Sicilia, e tra Napoli ed i diversi punti dell'Adriatico»³⁴⁶. Castellano fu tuttavia rassicurato dal deputato Majorana, membro della commissione, che la discrezionalità affidata al governo era determinata dalle trattative ancora in corso con la *Florio*, cui in seguito alcuni di quei collegamenti sarebbero stati affidati con maggior risparmio per lo Stato³⁴⁷, e rassicurato altresì dall'appena insediato ministro dei Lavori Pubblici Depretis, il quale s'impegnava a mantenere Napoli testa di ponte della linea con l'Adriatico finché non fosse stata formalizzata la convenzione Florio. In realtà, le assicurazioni del ministro potevano acquetare solo in parte il deputato napoletano, dal momento che i servizi affidati alla *Florio* si limitavano ai collegamenti tra Napoli, le Calabria e la Sicilia, lasciando inalterata la questione di un collegamento diretto con la Puglia e l'Adriatico.

Indizio di una minore domanda di collegamenti con l'alto Tirreno è forse il silenzio dei deputati napoletani riguardo alla questione sollevata dai deputati liguri Ricci e Bixio perché almeno una corsa tra Genova e Napoli fosse priva di scali, questione anch'essa risolta richiamandosi alla discrezionalità del governo al quale sarebbe spettato,

³⁴⁶ Atti Parlamentari, Discussioni della Camera dei Deputati, VIII Legislatura, 12 marzo 1862, p.1531.

³⁴⁷ Questo perché alla *Florio* era riconosciuta una sovvenzione per miglio di 21 Lire, inferiore perciò a quella di 28 Lire della *Accossato-Peirano*.

soprattutto col miglioramento dei collegamenti ferroviari costieri, il diritto di modificare le corse previste³⁴⁸.

Nel complesso i collegamenti, così come previsti dalla relazione Conti, rimanevano confermati e, potrebbe dirsi, confortavano gli interessi del commercio napoletano, per quanto il collegamento tra Napoli e Ancona - con scali intermedi nei porti di Paola, Pizzo, Messina, Reggio, Catania, Crotona, Taranto, Gallipoli, Brindisi e Bari – fosse settimanale e non giornaliero come richiesto dalla Camera di Commercio nella *Relazione* del giugno 1861; oltre al servizio tra i porti nazionali, le convenzioni non prevedevano inoltre ulteriori collegamenti diretti né col Mediterraneo orientale né con le Americhe, collegamenti che invece, come si desume dalla *Relazione*, erano anch'essi d'interesse per il commercio napoletano. A questo proposito Pietro Prota, avvocato della *Compagnia di navigazione a vapore delle Due Sicilie*, in un libello pubblicato l'anno seguente su mandato della stessa compagnia per protestare contro le convenzioni ed il danno che esse arrecavano alle compagnie di navigazione napoletane³⁴⁹ – che in effetti erano state deliberatamente escluse dalle trattative private con cui Peruzzi aveva alla fine affidato ad Accossato, Peirano, Rubattino e Florio i servizi marittimi³⁵⁰ - suggeriva che, per risarcirle almeno in parte, il governo avrebbe potuto affidare loro i collegamenti con l'Oriente³⁵¹. La *Compagnia di navigazione a vapore delle Due Sicilie* s'offrì effettivamente d'instaurare un servizio di linea tra l'Italia e Costantinopoli dietro sovvenzione, ma la cosa non ebbe seguito³⁵², né d'altronde si sarebbe trattata dell'unica candidata a simile servizio, come emerse chiaramente dal dibattito sulla convenzione per i collegamenti tra l'Italia e l'Egitto.

La convenzione per un «servizio postale marittimo fra Ancona e l'Egitto» era l'unica a prevedere un servizio con un esplicito intento commerciale, allo scopo di intercettare, una volta che il canale di Suez fosse stato aperto, il passaggio della valigia delle Indie, sottraendola così a Marsiglia. La convenzione era concepita nel quadro

³⁴⁸ Atti Parlamentari, Discussioni della Camera dei Deputati, VIII Legislatura, 12 marzo 1862, pp.1529-1530.

³⁴⁹ Cfr. L. DE MATTEO, *op.cit.*, pp.186-187.

³⁵⁰ *Ibid.*, pp.171-183.

³⁵¹ *Sul danno che i contratti postali marittimi stipulati dal governo producono alla navigazione a vapore mercantile nel Regno d'Italia. Ragionamento dell'avvocato Pietro Prota di Napoli*, Napoli, Stamperia di Antonio Metitiero, 1863, cap. IV, pp.22-25; il capitolo è intitolato, eloquentemente, *rimedi al male*.

³⁵² L. DE MATTEO, *op.cit.*, p.190.

generale di un collegamento che avrebbe visti uniti gli sforzi di locomotive e piroscafi perché la valigia postale inglese diretta ai domini indiani prediligesse la nuova via più celere che, valicando le Alpi al Cenisio, avrebbe poi percorso la dorsale adriatica per mezzo della ferrovia fino al porto di Ancona, almeno finché la ferrovia non fosse giunta a Brindisi³⁵³.

La convenzione trovò tuttavia numerosi oppositori alla Camera per molteplici motivi: si contestava prima di tutto l'affidamento del servizio ad una società inglese invece che italiana, ed il beneficio nullo che ne veniva alla marina mercantile nazionale, quindi l'onere eccessivo comportato dalla sovvenzione – 35 Lire per miglio, destinate tuttavia a diminuire negli anni a venire, oltre ad un anticipo di 1.500.000 Lire – e infine la scarsa utilità del servizio rispetto ad esigenze più immediate quali appunto i collegamenti col Mediterraneo orientale. A sostenere quest'ultimo punto fu Francesco Crispi, che nel corso del dibattito fece riferimento esplicito ad un'altra proposta, giunta in passato al ministero per i Lavori Pubblici, per un servizio tra l'Italia, la Siria e Costantinopoli con partenza da Genova. Il ministro Depretis, pur riconoscendo l'esistenza di tale proposta, ammise chiaramente che i limiti del bilancio nazionale impedivano di sovvenzionare questo ulteriore collegamento³⁵⁴.

Esclusa ogni possibilità di vedersi affidato un qualche servizio sovvenzionato, alle compagnie napoletane non restò molto da fare. La *Compagnia di navigazione a vapore delle Due Sicilie* proseguì ancora qualche anno a far navigare i propri piroscafi tra Marsiglia e Napoli, ma gli scarsi profitti, la crescente concorrenza³⁵⁵, le difficoltà finanziarie della compagnia e l'impossibilità di ottenere ulteriore liquidità ne determinarono il fallimento nel 1865³⁵⁶. Delle altre due compagnie napoletane allora in esercizio, nessuna delle quali versava d'altronde in floride condizioni, la *Giuseppe*

³⁵³ Lo spirito con cui era stata concepita la convenzione è chiaramente espresso nel progetto di legge presentato dal ministro dei Lavori Pubblici Peruzzi, per cui cfr. *Progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici Peruzzi nella tornata del 31 gennaio 1862. Servizio postale marittimo tra Ancona e l'Egitto*, N. 176, in *Raccolta dei documenti stampati per ordine della Camera.*, cit.

³⁵⁴ Atti Parlamentari, Discussioni della Camera dei Deputati, VIII Legislatura, 1 luglio 1862, pp.3143-3152.

³⁵⁵ La stessa tratta era servita dalle *Messageries Impériales*, dalla *Fraissinet* e dalla *Valery*; cfr. G. BOCCARDO, *Il negoziante italiano. Manuale degli uomini d'affari. Trattato teorico-pratico della scienza commerciale ad uso specialmente dei commercianti del regno d'Italia*, Genova, Tip. E Lit. F.lli Pellas, 1863, pp.294-295.

³⁵⁶ Cfr. L. DE MATTEO, *op.cit.*

Cianelli & C., fu liquidata nel 1864³⁵⁷, mentre la *Calabro-Sicula* continuò il cabotaggio con la Calabria fino al 1869³⁵⁸.

Purtuttavia, la navigazione a vapore non fu del tutto abbandonata, trovando anzi nei collegamenti tra Napoli e le isole del Golfo l'occasione di un investimento remunerativo. La navigazione a vapore nel Golfo, sperimentata sin dal 1839, aveva dato luogo negli anni successivi ad una nutrita concorrenza tra diversi armatori³⁵⁹; tra questi vi era Carlo Garavini il quale, nel 1863, aveva ottenuto una sovvenzione di 3.000 Lire annue dall'Amministrazione delle Poste perché fornisse un servizio giornaliero tra Napoli, Ischia e Procida³⁶⁰. La concessione di un servizio postale non impedì che altri continuassero la navigazione a vapore nel Golfo³⁶¹, ed anzi che si costituissero allo scopo due distinte società per azioni, la *Società Procida Ischia*³⁶², con capitale sociale di 253.000 Lire diviso in 600 azioni, e la *Nuova Società di navigazione a vapore Procida Ischia*³⁶³, con capitale sociale di 193.500 Lire diviso in 1.935 azioni³⁶⁴. La *Procida Ischia* riuscì nei primi anni di esercizio a conseguire utili considerevoli³⁶⁵, e a reggere la concorrenza che le mosse la seconda società, il che pare suggerire che la navigazione nel Golfo non fosse tanto un ripiego più sicuro, quanto un investimento maggiormente

³⁵⁷ Giuseppe Cianelli, che aveva ceduto la propria quota dell'omonima società al Barone Francesco De La Tour, morì ai primi del 1861 lasciando in eredità ai figli pendenze di diverse centinaia di ducati nei confronti delle società - rappresentata da Giuseppe Raspantini - in buona parte consistenti in crediti vantati in confronti di agenti che rappresentavano la società negli scali calabresi e siculi, pendenze che furono ridotte per mezzo di un arbitrato amichevole a 690 Ducati e 58 Grana; cfr. ASN, Tribunale di Commercio, b.940, cc.059-073;

³⁵⁸ Giuseppe Vicesvinci, direttore della *Calabro-Sicula*, risulta fallito già nel maggio 1859; cfr. *Sentenza della Corte di Appello di Napoli, 16 marzo 1863*, in *Gazzetta dei tribunali ossia raccolta di sentenze con note ed osservazioni, articoli di vario diritto, cronaca del Parlamento, atti ufficiali e notizie giornali giuridiche per cura di G. Maurizio e A. G. Bozzo avvocati*, anno XV, Genova, Stab. Tip. della Gazzetta dei Tribunali, 1863, pp.466-469.

³⁵⁹ Cfr. L. RADOGNA, *op.cit.*, pp.124-131.

³⁶⁰ Cfr. *Prima relazione sul servizio postale in Italia. Anno 1863*, Torino, Tip. Fodratti, 1864, p.71.

³⁶¹ Lo stesso Garavini dovette essere richiamato dalla Direzione compartimentale delle Poste di Napoli perché, nel tentativo di prevalere su un concorrente inglese, prese a modificare a suo piacimento gli orari di partenza in violazione della convenzione; cfr. ASN, Prefettura amministrativa, f.171, *Irregolarità nel servizio dei vapori tra Napoli e le isole di Procida e Ischia (Società Garavino)*.

³⁶² Autorizzata con R.D. 24 agosto 1865 n. 1669.

³⁶³ Autorizzata con R.D. 26 maggio 1867.

³⁶⁴ *Annali del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio*. 1870, secondo trimestre, parte III, *Commercio e Industria*, Prato, Tip. Giachetti, figlio e C., 1870, pp.180-181.

³⁶⁵ La *Procida-Ischia* poté distribuire dividendi per 30.000 Lire il primo anno d'esercizio e per 72.218 Lire i due anni successivi, potendo così acquistare un secondo piroscampo, ed ancora nel 1868 - quando già la rivale aveva anch'essa cominciato ad esercitare la navigazione nel Golfo - poteva distribuire un dividendo del 25%; cfr. C. DE CESARE, *Il sindacato governativo, le società commerciali e gli istituti di credito nel Regno d'Italia*, Firenze, Tip. E Lit. Pellas, vol. I, 1867, p.110, e vol. II, 1869, p.109.

remunerativo e alla portata di quei piccoli capitali che il ceto di piccoli commercianti, proprietari e professionisti della provincia poteva investire in attività produttive³⁶⁶.

2.2. *Esigenze del commercio e limiti infrastrutturali: il problema del porto, dell'Arsenale marittimo e dei Magazzini Generali*

Lo sviluppo del commercio napoletano non poteva prescindere dalla dotazione di infrastrutture portuali più ampie e meglio attrezzate. Al momento dell'unificazione Napoli disponeva infatti di un porto del tutto insufficiente³⁶⁷, oltre ad essere svantaggiata rispetto ad altre città portuali del Regno dal non godere né dello statuto di porto franco³⁶⁸, né del diritto di libera riesportazione³⁶⁹, dal momento che la cosiddetta *scala franca*, istituita presso la Dogana di Napoli sin dal 1633, era stata abolita nel 1823³⁷⁰, sebbene in parte compensata dall'introduzione delle liste di «fidi di credito», un elenco cioè dei commercianti e dei banchieri ritenuti più affidabili, e perciò ammessi a godere di

³⁶⁶ In un libello polemico fatto pubblicare da Arcangelo Manzi, esponente di una importante famiglia di commercianti ed armatori di Procida, nonché azionista della Procida-Ischia, in contrasto con l'allora direttore della società, l'autore scriveva:

«Noi altri azionisti della Procida-Ischia dovremmo gettare molti, ma molti e grossi lagrimoni nel riandare al bel passato della società nostra di fronte al misero presente! [...] Quale unico più che raro esempio nel nostro paese, nemico fiero d'ogni tendenza associativa, sorse questo nucleo di pescatori e ricchi armatori, di negozianti e banchieri, medici ed avvocati, preti e militari, artisti e proprietari, popolani e nobili; tutti stretti in un fascio, tutti potentissimi per fermi propositi e instancabile costanza nei sacrifici, acciò la loro industria avesse superato ogni ostacolo per bene attecchire e prosperare». A. MANZI, *Agli onesti azionisti della Società anonima di navigazione a vapore Procida-Ischia*, Napoli, Stamperia di G. Argenio, 1879, p.4.

³⁶⁷ Sullo sviluppo del porto di Napoli dopo l'Unità cfr. S. DE MAJO, *Il porto di Napoli dall'Unità alla Seconda guerra mondiale. Storia di una lenta affermazione*, in *I porti della penisola italiana. Due mari a confronto tra storia e sviluppo futuro*, Atti del Convegno di Studi Ancona, 8-9 aprile 2011, a cura di G. GARZELLA et al., Pisa, Pacini, 2011, pp.179-195.

³⁶⁸ Il 22 maggio 1861 il deputato Gabriele Maza aveva presentato alla Camera una proposta di legge per istituire un Porto Franco ai Granili, al ponte della Maddalena; la proposta, ammessa alla lettura degli uffici, non ebbe poi seguito; d'altronde, l'istituto dei porti franchi fu abolito nel corso della stessa legislatura con legge 11 maggio 1865 n. 2276.

³⁶⁹ Quest'ultimo diritto fu sancito per le città di Napoli e Palermo con l'apposita legge 4 agosto 1861 n. 153.

³⁷⁰ A. DE LIGUORO, *Dei depositi di libera riesportazione (Entrepôts, Docks)*, in *Il Giambattista Vico. Giornale scientifico fondato e pubblicato sotto gli auspicii di Sua Altezza Reale il conte di Siracusa*, Napoli, Giuseppe dura, 1857, vol. IV, p.267; la scala franca consentiva ai commercianti di depositare, senza il pagamento dei diritti doganali e portuali, le merci presso i magazzini della Dogana di Napoli per un periodo massimo di tre anni, entro il quale i commercianti avrebbero dovuto o riesportare nuovamente suddette merci senza ulteriori spese, o sdaziarle definitivamente per rivenderle nel Regno.

«facilitazioni creditizie presso le autorità doganali di Napoli per l'importazione o l'esportazione delle merci»³⁷¹.

L'esigenza di un porto che potesse far fronte ai crescenti volumi di traffico era stata alla base di un primo progetto d'ampliamento concepito da una commissione nel 1859, i cui lavori erano stati poi sostanzialmente ripresi da un'altra commissione costituitasi in Genova con decreto del 1 giugno 1861³⁷², la quale a sua volta licenziava un progetto piuttosto ambizioso – e costoso – che prevedeva la costruzione di un molo orientale a forma di martello, nel cui bacino sarebbe stato realizzato un dock, e a protezione dello stesso un antemurale di ben 1320 metri, per un totale di 168 ettari³⁷³ ed una spesa stimata di 42.215.190 Lire³⁷⁴. Era evidente che le conclusioni della commissione di Genova fossero ritenute una base di partenza piuttosto che una versione definitiva del progetto³⁷⁵: l'enormità dell'impresa, i tempi biblici cui si sarebbe andati incontro, la comparsa intanto di altri progetti³⁷⁶, spinsero il ministro dei Lavori Pubblici Depretis a far realizzare per il momento il solo molo orientale, finanziato con legge 10 agosto 1862, dal momento che il molo orientale era comunque previsto nei diversi progetti avanzati³⁷⁷. A Napoli, intanto, andavano levandosi voci contrarie ai lavori per opera sia della Camera di Commercio che di quelle forze che erano direttamente interessate alle strutture portuali – capitani, armatori, assicuratori marittimi - mentre diversi progetti alternativi tenevano campo nell'opinione pubblica partenopea³⁷⁸. Dopo

³⁷¹ J. DAVIS, *op.cit.*, p.26; tale privilegio fu poi abolito dopo l'Unità.

³⁷² Cfr. *Verbali Delle Sedute Tenute Dalla Commissione Creata Con R. Decreto 1. Giugno 1861 Ed Incaricata Di Dare Il Suo Avviso Sopra Un Progetto Di Porto Per La Città Di Napoli*. Genova: Tip. del r. i. de' sordo-muti, 1861.

³⁷³ Il porto di Napoli si estendeva in quel momento su appena dieci ettari.

³⁷⁴ Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Documenti. Progetti di legge e relazioni, Legislatura VIII, N.237, *Progetto di legge presentato dal ministro dei Lavori Pubblici (Depretis) nella tornata del 12 aprile 1862. Ampliazione del porto di Napoli – spesa straordinaria da stanziarsi nei bilanci 1862-1863-1864 del Ministero dei Lavori Pubblici*.

³⁷⁵ Si vedano, a questo proposito, le parole di Peruzzi, relatore del progetto di legge, e di Depretis, ministro dei Lavori Pubblici, al momento del voto alla Camera della legge: cfr. Atti Parlamentari, Discussioni della Camera dei Deputati, VIII Legislatura, 1ª tornata del 30 luglio 1862, pp.3834-3835.

³⁷⁶ Per le carte della Commissione di Genova, come pure per i diversi progetti che le furono sottoposti, cfr. ACS, MLLPP, Direzione Generale Ponti Acque e Strade, b.113, f. I.A.1, *Progetti ufficiali e d'iniziativa privata per l'ingrandimento del porto di Napoli. Relazioni sui progetti medesimi. Memorie manoscritte e stampate. Corrispondenza. (1854-1862)*.

³⁷⁷ Nella propria relazione, Depretis sottolineava accuratamente come l'opera prevista dalla commissione di Genova superasse qualsiasi altro porto d'Italia, e come l'antemurale, per com'era concepito, superasse per materiale e per costo un progetto simile nel porto di Cherbourg, la cui costruzione era durata ben 60 anni.

³⁷⁸ Cfr. G. RUSSO, *La Camera di Commercio di Napoli dal 1808 al 1978*, a cura di G. ALISIO, Prismi, Napoli, 2006, vol. I, pp.178-190; per una disamina puntuale dei diversi progetti presentati cfr. G.

solo un anno, un nuovo decreto destinava i fondi già stanziati al prolungamento del molo San Vincenzo, ritenuto più utile del molo orientale³⁷⁹.

Il ministero si rivolgeva perciò al Consiglio comunale di Napoli ed alla Camera di Commercio per sentirne le considerazioni sui progetti alternativi proposti³⁸⁰. Tra marzo e luglio del 1863 svolgeva i propri lavori una commissione presieduta da Federico Bausan, ispettore di prima classe del Genio Civile, incaricata dalla Camera di Commercio di studiare la questione del porto; la commissione esprimeva giudizio negativo sia sul progetto di Genova sia sul principale progetto antagonista, sottoposto dall'ingegnere Giustino Fiocca, delineando delle norme generali che servissero da tracciato per un progetto alternativo ritenuto di più facile attuazione, che prevedesse tra l'altro la cessione del porto militare al commercio e il trasloco dell'Arsenale³⁸¹. La Camera di Commercio, che faceva proprie le conclusioni della commissione Bausan, avrebbe di lì innanzi ribadito più volte la necessità di destinare il porto e la darsena dell'Arsenale militare al commercio.

La commissione³⁸² nominata dal Consiglio comunale allo stesso scopo, in una prima relazione, biasimando nelle proprie conclusioni la collocazione del porto militare voluto dal cessato governo borbonico, e sottolineando l'impossibilità che porto mercantile e militare potessero convivere dotandosi dello stesso canale d'accesso, rigettava il progetto Fiocca come qualsiasi altro che prevedesse la coesistenza dei due porti, suggerendo che l'Arsenale fosse traslocato a Castellammare; diversi consiglieri, tuttavia, osservarono che le conclusioni della commissione fossero tali da dissuadere il governo dal dotare Napoli di un porto mercantile finché fosse rimasto quello militare, il che non era auspicabile per la città, perciò la commissione fu esortata a rivedere i propri

MENNA, *Il porto di Napoli dall'Unità d'Italia alla Seconda Guerra Mondiale*, in *Napoli. Il porto e la città. Storia e progetti*, cit., pp.117 segg.

³⁷⁹ R.D. 27 settembre 1863, convalidato con legge 22 gennaio 1865, n. 2120.

³⁸⁰ Cfr. *Atti del Consiglio comunale di Napoli*, Napoli, Giannini, 1863, tornata del 6 maggio 1863, in cui il sindaco Colonna riporta al consiglio la ministeriale del 10 marzo, inoltratagli dal prefetto, in cui appunto si richiede l'opinione degli enti collegiali napoletani interessati ai lavori portuali.

³⁸¹ *Studi sul porto di Napoli per la Camera di Commercio ed Arti*, Napoli, Stab. Tip. Banchi Nuovi, 1863.

³⁸² Membri Gaetano Poderoso, Giuseppe Mugnai, Orazio Dentice, Federico Rendina, Carlo Aveta, Raimondo d'Auria.

lavori³⁸³. Una seconda relazione, nella quale ci si limitava a bocciare il progetto Fiocca, approvata dal Consiglio³⁸⁴, fu data alle stampe ad agosto e sottoposta al Ministero³⁸⁵.

Se la proposta di cessione dell'Arsenale al commercio trovava favorevole il presidente del Consiglio, generale La Marmora³⁸⁶, in seno al Consiglio comunale prendeva forza l'opinione contraria: tra i più ostili al progetto era il duca di San Donato, il quale – già reduce di una fiera battaglia alla Camera contro La Marmora sulla legge per la cessione al municipio di Napoli di alcuni locali governativi presso Castelnuovo – nella tornata dell'8 marzo 1865 sottoponeva al Consiglio un ordine del giorno in cui si rigettava le cessione dell'Arsenale e si auspicava la continuazione dei lavori al nuovo porto mercantile; tale ordine del giorno prevaleva su un altro di senso contrario, sostenuto dal consigliere e presidente della Camera di Commercio Tito Cacace³⁸⁷. Il Consiglio comunale approvava un voto - da sottoporsi al governo per opera della Giunta - che in sostanza coincideva con l'ordine del giorno del duca di San Donato³⁸⁸, così formulato:

«Considerando che l'ingrandimento o per meglio dire la formazione di un nuovo porto mercantile in Napoli, fu già in massima decretato dal parlamento, e che furono anche stanziati in bilancio somme vistose per farvi fronte;

considerando per altro che invece dell'accettazione di un progetto definitivo tra quelli presentati allo studio, ed invece di un alacre proseguimento dei lavori della scogliera, i primi dormono dimenticati negli scaffali del ministero, ed i secondi sono stati ridotti a minime proporzioni;

considerando che i nuovi studi e le pratiche iniziate in questi ultimi tempi accennano senza equivoco all'idea prevalsa nel governo di voler lasciare senza esecuzione la

³⁸³ *Atti del Consiglio comunale di Napoli*, cit., tornata del 13 luglio 1863.

³⁸⁴ *Ibid.*, tornata del 14 agosto 1863.

³⁸⁵ *Disamina e parere sul Progetto Fiocca riguardante il nuovo porto commerciale di Napoli*, Napoli, stamperia del Fibreno, 1863.

³⁸⁶ Nella seduta del 17 dicembre 1864, in risposta ad una interpellanza di Bixio sulle spese per l'esercito e la marina, La Marmora aveva espressamente dichiarato essere sua intenzione far traslocare altrove l'Arsenale di Napoli e cederne i locali a uso di porto mercantile; era la prima volta, a tutti gli effetti, che si discuteva alla Camera dell'opportunità di trasportare altrove l'Arsenale; cfr. *Atti Parlamentari, Discussioni della Camera dei Deputati, VIII Legislatura, 17 dicembre 1864*, pp. 7385-7386.

³⁸⁷ L'ordine del giorno proposto dal duca di San Donato fu approvato con 26 voti contro 3.

³⁸⁸ Il Consiglio stimò opportuno depennare il seguente paragrafo: «considerando per altro che invece dell'accettazione di un progetto definitivo tra quelli presentati allo studio, ed invece di un alacre proseguimento dei lavori della scogliera, i primi dormono dimenticati negli scaffali del ministero, ed i secondi sono stati ridotti a minime proporzioni».

decretata formazione del nuovo porto e rimediare a questa mancanza con una pretesa cessione dell'attuale porto militare, trasferendo altrove la stazione navale di Napoli considerando che questa pretesa cessione mentre da un lato non farebbe che applicare a quistione di tanta importanza, e sì vitale pel commercio del nostro paese il meschino sistema dei rappezzi, dall'altro lederebbe, con grave danno della città, gl'interessi di migliaia di famiglie;

considerando infatti che con la cessione del porto militare, situato in punto quasi straniero allo emporio del commercio napoletano, non si potrebbe mai giungere a dotare il porto di Napoli di tutti quelli stabilimenti che le esigenze del commercio rendono oggi indispensabili in ogni porto, che seriamente voglia chiamarsi tale, e che ne formano parte integrante;

considerando che il trasferimento della stazione navale che sarebbe il prezzo enorme con cui Napoli dovrebbe pagare questa cessione del porto militare, verrebbe a recare un altro colpo e gravissimo alla prosperità del paese e lascerebbe senza sussistenza e sul lastrico della via un ingente numero di famiglie operaie da troppo lungo tempo abituate a prestare l'opera loro nelle numerose officine dell'Arsenale;

considerando che quando nei Consigli della Corona si agitano quistioni e si dibattono progetti che potrebbero ledere i legittimi interessi degli amministrati ed il lustro di questo paese, il silenzio della rappresentanza municipale sarebbe colpa e gravissima; Il Consiglio delibera: devesi indirizzare analoga rappresentanza al potere esecutivo dello Stato, all'oggetto: 1° di reclamare la più pronta esecuzione del decretato ampliamento del porto commerciale di Napoli; 2° di far noti e presenti tutti i danni gravissimi che la città risentirebbe pel trasferimento della stazione navale, e l'inefficacia, per le tante esigenze commerciali, della cessione del porto militare»³⁸⁹.

In autunno la questione fu discussa dal Consiglio provinciale. Il 3 ottobre furono presentati due ordini del giorno, uno da parte del consigliere Bellelli «perché [fosse] con alacrità data esecuzione alla decretata costruzione di ampio porto commerciale in Napoli giusta il progetto a seconda del quale furono intrapresi i primitivi lavori», e un altro da parte del duca Di San Donato perché all'ordine del giorno Bellelli fosse integrato il biasimo per la perdita dell'Arsenale³⁹⁰; l'equilibrio delle forze politiche al Consiglio

³⁸⁹ *Atti del Consiglio comunale di Napoli*, cit., tornata dell'8 marzo 1865.

³⁹⁰ *Atti del Consiglio provinciale di Napoli*, Napoli, Tip. Dell'Iride, 1865, sessione straordinaria, tornata prima, 3 ottobre.

provinciale non era però quello del Consiglio comunale, e dopo lunga discussione prevalse un diverso voto, formulato dal marchese D'Afflitto:

«Il Consiglio delibera elevarsi caldo voto al Governo perché si affrettino i lavori già iniziati per addirsi agli usi del commercio il presente porto militare, senza che questo debba menomamente nuocere al compimento al più breve tempo possibile del gran porto mercantile dal lato orientale, coi fondi votati dal Parlamento, compimento altamente reclamato dall'avvenire del nostro commercio»³⁹¹.

Già l'anno successivo, tuttavia, poiché le voci sulla volontà del governo di far traslocare l'Arsenale a Taranto si facevano più consistenti, il Consiglio provinciale esprimeva in settembre un voto di senso opposto, e lo ribadiva nella seduta straordinaria del 15 gennaio 1867, dando mandato a quei consiglieri comunali che fossero stati anche deputati di perorare la causa del porto alla Camera³⁹². Proprio quella notte, caso volle che un tremendo fortunale s'abbattesse sulla città danneggiando gravemente diversi bastimenti ormeggiati nel porto, non offrendo l'incompleto molo San Vincenzo riparo sufficiente, il che esacerbò ulteriormente gli animi.

I danni lamentati a causa della tempesta esortarono la deputazione provinciale a formulare il seguente voto:

«Che sia spinto con ogni premura il lavoro nel porto mercantile, affinché non si veggano riprodurre gl'immensi mali, che pur non è molto abbiamo deplorato. Vuolsi però e avanti tutto raccomandare sempre più a che non sia perduto il porto militare, non sapendosi veramente se la perdita di questo valga le spese dell'acquisto dell'altro»³⁹³.

Una commissione appositamente composta, su istanza del consigliere Denise, perché studiasse le condizioni del porto e formulasse un voto da sottoporre al governo, ricostruendo brevemente la storia dei lavori, riconosceva l'utilità del prolungamento del

³⁹¹ *Ibid.*, sessione straordinaria, tornata terza, 25 novembre.

³⁹² *Ibid.*, sessione straordinaria, tornata seconda, 15 gennaio 1867; erano in quel momento anche deputati i consiglieri Francesco Avellino, Enrico Capozzi, Enrico Castellano, Pietro Muti, Michele Praus, Giovanni Della Rocca, il duca di San Donato, Tommaso Sorrentino e Pasquale Ciccarelli.

³⁹³ *Ibid.*, 1867, p. 320.

molo San Vincenzo, ma osservava altresì che in quattro anni s'era trattata dell'unica opera compiuta, ch'essa rimaneva parziale perché restavano ancora 500 metri da realizzare, che i moli ancora mancavano di banchine necessarie all'ormeggio delle navi, e che il porto non si sarebbe potuto dir compiuto se non si fosse completata la costruzione del molo orientale e dei docks; la commissione rigettava l'ipotesi di convertire l'Arsenale in porto commerciale, trovandolo inadatto e ritenendo che Napoli necessitasse del porto militare per difesa del proprio commercio, senza contare che il commercio stesso già s'avvantaggiava delle commesse dell'Arsenale; le conclusioni della commissione erano fatte proprie dal Consiglio, che perciò faceva voti perché l'Arsenale fosse conservato e perché fossero stanziati nuovi fondi per completare i lavori al molo San Vincenzo, al molo orientale, e perché i moli Angioino, San Gennaro e dell'Immacolatella fossero dotati delle banchine³⁹⁴.

Durante la discussione del bilancio del ministero dei Lavori Pubblici alla Camera, il deputato Nicola Nisco denunciò lo stato deplorabile in cui il porto di Napoli veniva a trovarsi per l'incompletezza dei lavori: «Noi abbiamo avuto nel porto di Napoli uno di quei naufragi che oggidì non avvengono più neppure sulle coste d'Africa, perché non si trova in nessun paese civile, e tenuto da gente civile un porto nelle condizioni in cui è ora quello di Napoli»³⁹⁵. Nisco sottoponeva perciò alla Camera un ordine del giorno, sottoscritto da diversi deputati, perché il governo stanziasse quell'anno 626.000 Lire – invece delle sole 126.000 Lire previste – per il proseguimento dei lavori al molo San Vincenzo, e perché presentasse finalmente, entro un anno, un progetto definitivo del porto napoletano³⁹⁶.

Si obiettò da parte del relatore della commissione di bilancio, Cesare Valerio, che la cifra richiesta da Nisco non poteva stanziarsi se non con uno specifico disegno di legge; il ministro dei Lavori Pubblici, Giovanola, pur riconoscendo la giustezza di quanto protestato da Nisco, ricordava come lo stato dei lavori fosse dipeso appunto dall'aver dirottato i finanziamenti dal molo orientale al molo San Vincenzo, dopo le proteste del

³⁹⁴ *Ibid.*, pp.319-327.

³⁹⁵ Atti Parlamentari, Discussioni della Camera dei Deputati, X legislatura, 8 giugno 1867, p.1156.

³⁹⁶ *Ibid.*; sottoscrissero l'ordine del giorno Nisco i deputati Masci, Capone, Cortese, Pelagalli, Bellelli, Massari Giuseppe, Raffaele, Nicotera, Lovito, Sprovieri, Martire, Marolda-Petilli, Volpe, Muzi, Ranieri, D'Ayala, Còrapi, Marincola, Catucci, Minervini, Abignenti, Giunti, D'Amico, Muti, Toscano, Asproni, Cannella, Andreotti, Cimino, Mauro, Marsico, Curzio, Tozzoli, Del Zio, San Donato, Lazzaro, Di Biasio, Rega, Melchiorre, Farina, Amaduri, Cicarelli, Conti, Salvago, Pieri, Giusino, Galati, Rossi, Praus, Fonseca, Di Campello e Civinini.

commercio e della gente di mare napoletana, per cui i fondi stanziati originariamente si erano rivelati insufficienti, né un disegno di legge proposto a inizio anno dal suo predecessore Jacini - in cui si stanziavano ben 4.000.000 di Lire per completare i lavori più necessari - aveva potuto votarsi alla Camera³⁹⁷. Giovanola, pur impegnandosi a presentare un progetto di legge allo scopo, non poté non sottolineare la difficoltà che l'Arsenale militare, e le posizioni contrastanti sul suo destino, ponevano:

«La questione complessa della sistemazione del porto di Napoli sarebbe forse meglio trattarla a parte anziché incidentalmente sopra un articolo di bilancio, essendovi moltissime differenze a risolvere: e fra le altre vi è strettamente collegata quella dell'arsenale militare. È d'uopo infatti maturamente considerare prima di tutto se il Governo nello interesse del bene generale dello Stato e in quello della sua difesa stimi ben fatto trasportare l'arsenale. Secondariamente vogliansi aver presenti gl'interessi speciali della popolazione di Napoli, sul cui apprezzamento sorsero gravissimi dispareri: perché da un lato la Camera di commercio di Napoli, nel presentare un progetto di ordinamento generale del porto, ha domandato che si trasporti altrove l'arsenale: sonovi poi da altra parte deliberazioni a questo divisamento contrarie, se non erro, del Consiglio comunale e del Consiglio provinciale di Napoli; e queste deliberazioni pure meritano di essere prese in grandissima considerazione»³⁹⁸.

Fedele all'impegno preso, Giovanola presentò il 13 giugno un progetto di legge che stanziava per il porto di Napoli 3.000.000 di Lire, senza però che fosse previsto un progetto definitivo³⁹⁹, se non il prolungamento del molo San Vincenzo il quale, per motivi

³⁹⁷ Cfr. Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Documenti. Progetti di legge e relazioni, Legislatura IX, N.50, *Progetto di legge presentato dal ministro dei Lavori Pubblici (Jacini) nella tornata del 31 luglio 1867: Spese straordinarie da stanziarsi nel bilancio dei lavori pubblici 1867 e successivi per opere di porti e fari.*

³⁹⁸ Atti Parlamentari, Discussioni della Camera dei Deputati, X legislatura, 10 giugno 1867, p.1174.

³⁹⁹ Cfr. Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Documenti. Progetti di legge e relazioni, Legislatura X, N.100, *Progetto di legge presentato dal ministro dei Lavori Pubblici (Giovanola) nella tornata del 13 giugno 1867: Autorizzazione di spese straordinarie per lavori marittimi; N.100-A, Relazione della Commissione composta dei deputati Bellini Bellino, Breda, Bellelli, Sebastiani, Acton, D'Amico, Maldini, Monti Coriolano, Cadolini sul progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici nella seduta del 13 giugno 1867: Autorizzazione di spese straordinarie per lavori marittimi.*

tecnici, avrebbe richiesto cinque anni per essere completato⁴⁰⁰. La legge fu approvata il 17 febbraio 1868, ma il suo iter non proseguì oltre, anche per la pressione operata da diversi parlamentari perché quei lavori portuali previsti dal progetto Jacini, ed espunti per motivi di economia dal progetto Giovanola, fossero a loro volta finanziati, tant'è che i diversi progetti dovettero essere sottoposti ad una commissione permanente costituita allo scopo⁴⁰¹. Infine, nel bilancio del ministero dei Lavori Pubblici per il 1869 fu votata la spesa di 500.000 Lire per gli ulteriori lavori al molo San Vincenzo, ma era chiaro ormai che difficilmente dal dicastero sarebbero arrivati finanziamenti più cospicui per dar forma ai progetti faraonici favoleggiati da più parti all'inizio del decennio. L'obiettivo del pareggio perseguito energicamente dal nuovo ministero Lanza-Sella dovette anzi frustrare ulteriormente le speranze di quanti auspicavano l'accelerazione dei lavori: in un contesto di generali economie che coinvolgevano tutti i lavori infrastrutturali, il nuovo ministro delle Finanze Sella decurtava le 500.000 Lire annue stanziare in bilancio riducendole a sole 100.000⁴⁰², ed anzi si esprimeva chiaramente a favore della cessione dell'Arsenale partenopeo, evocando per di più l'ipotesi di una partecipazione del municipio e della provincia di Napoli:

⁴⁰⁰ Si vedano le parole del ministro dei Lavori Pubblici Cantelli durante la votazione del progetto di legge alla Camera; cfr. Atti Parlamentari, Discussioni della Camera dei Deputati, X Legislatura, 17 febbraio 1868, p.4835.

⁴⁰¹ Secondo quanto riportato dal ministro dei Lavori Pubblici Pasini, la commissione permanente studiò i seguenti progetti:

1. Progetto di sistemazione del porto di Genova;
2. Porto di Trapani. Molo del Ronciglio;
3. Sistemazione del porto di Catania;
4. Molo di protezione alla marina di Amalfi;
5. Sistemazione del porto di Savona;
6. Scalo di alaggio a Portofino;
7. Cantiere navale a Pozzuoli;
8. Cantiere navale a Vico Equense;
9. Bacino di carenaggio a Trapani;
10. Bacino di carenaggio e scalo di alaggio a Brindisi;
11. Compimento del porto di Bari;
12. Sbarcatoio a Licata;
13. Nuovo porto mercantile a Napoli;
14. Nuovo porto di Cagliari;
15. Sistemazione del porto di Oneglia;
16. Sistemazione del porto di Porto Maurizio;
17. Sistemazione del porto di San Remo;
18. Porti-canali di Pesaro.

⁴⁰² È da notare che nessuna protesta, neanche formale, venne questa volta dai deputati napoletani durante la discussione del bilancio dei Lavori Pubblici; cfr. Atti Parlamentari, Discussioni della Camera dei Deputati, X Legislatura, 20 maggio 1870, p.1718.

«Non è malvolenza per Napoli, ma confesso che se fossi napoletano e se avessi avuto la fortuna di nascere a Napoli, vorrei fare una vera crociata su questo argomento del porto militare. Infatti, o signori, avete voi il convincimento che Napoli possa mai essere un porto militare? (Bene!) In tal caso occorrerebbe fortificare Napoli in guisa che una squadra nemica, in caso di guerra, non ci si possa avvicinare; altrimenti nelle condizioni attuali, con quegli stabilimenti militari che cosa avete? Niente altro che un'attrattiva al nemico per recar danno alla vostra città. Intanto il vero bisogno di Napoli è quello di allargarsi, di spandersi, essendo la sua cerchia troppo ristretta. Perciò quale cosa più bella ci sarebbe che togliere da quel porto gli stabilimenti militari per accrescere vantaggi al commercio di Napoli! Sarei molto lieto se queste parole fossero prese in considerazione dai nostri onorevoli colleghi che appartengono a quella città, essendo io profondamente convinto che un tale provvedimento sarebbe per arrecare grande vantaggio allo svolgimento della prosperità di quel paese. Del resto dobbiamo pur dire che i più competenti rappresentanti del commercio napoletano hanno più volte manifestato quest'idea. Soggiungerò altresì che se il municipio o la provincia volessero dar mano a codesto concetto, si farebbero certamente per parte del Ministero tutte le agevolanze onde facilitare il conseguimento dello scopo, e siamo sicuri che anche il Parlamento approverebbe una proposizione ragionevole fatta a tale effetto»⁴⁰³.

A tutto ciò veniva ad aggiungersi l'esigenza dei Magazzini Generali. Istituiti per la prima volta a Londra agli inizi del XIX secolo e diffusisi poi rapidamente in Europa e nell'America settentrionale, i magazzini di deposito o magazzini generali⁴⁰⁴ erano concepiti come «un luogo dove mettere in deposito le merci da vendere (subito o in un secondo momento), da esportare, riesportare, importare o semplicemente far transitare; scopo comune era quello di mobilitare la merce, traendo da essa immediatamente credito o denaro, di agevolarne la circolazione diminuendo le spese di magazzinaggio e di custodia, e dispensando in parte dal pagamento dei diritti doganali»⁴⁰⁵.

Malgrado una proposta di legge per introdurre i magazzini generali anche nel Regno d'Italia fosse stata presentata al Parlamento dal ministro di Agricoltura Industria e Commercio Manna già il 26 novembre 1863, l'iter parlamentare della legge si rivelò

⁴⁰³ Atti Parlamentari, Discussioni della Camera dei Deputati, X Legislatura, 10 marzo 1870, p.449.

⁴⁰⁴ Secondo la dicitura francese.

⁴⁰⁵ S. POTITO, *Nuovi orizzonti commerciali nella Napoli postunitaria: la nascita dei Magazzini Generali*, «Storia economica», 24 (2011), n. 1, p.136.

oltremodo arduo⁴⁰⁶, tant'è che trascorse poco meno di un decennio perché finalmente con Legge 3 luglio 1871 n. 340 i Magazzini Generali fossero istituiti⁴⁰⁷.

L'introduzione dei Magazzini Generali a Napoli era complicata dal suo intrecciarsi col problema delle infrastrutture portuali e soprattutto col destino dell'Arsenale militare. Nel settembre del 1865 la Camera di Commercio napoletana aveva sottoposto la questione ad una commissione appositamente costituita⁴⁰⁸; i fattori positivi che la commissione rinveniva nell'istituto dei magazzini generali e dei docks - il risparmio di tempo e di spesa nelle operazioni di carico e scarico delle merci, e l'effetto moltiplicatore della circolazione dei capitali determinato dall'introduzione dei warrant o fedi di deposito⁴⁰⁹ - non ponevano dubbi circa l'urgenza, date anche le esigenze dei crescenti flussi commerciali⁴¹⁰, di dotarsi delle suddette istituzioni, convertendo l'Arsenale militare in docks, non potendosi attendere i tempi, verosimilmente lunghi, dei lavori di trasformazione del porto⁴¹¹.

Se l'esigenza di istituire a Napoli dei Magazzini Generali incontrava vasti consensi, la proposta della commissione camerale di consegnare l'Arsenale militare all'industria privata suscitò, come s'è visto, le più fiere resistenze, non dissimilmente, d'altronde, da quanto già avvenuto per l'Arsenale di Genova⁴¹².

⁴⁰⁶ Il progetto di legge Manna non poté essere votato per la chiusura della sessione parlamentare, per cui una nuova legge dello stesso tenore fu nuovamente sottoposta al Parlamento dal ministro Cordova il 30 marzo 1867, pure essa senza esito, e ancora dal ministro Castagnola il 20 giugno 1870, per essere poi finalmente approvata in seconda lettura dal Senato il 27 giugno 1871.

⁴⁰⁷ È da notare che nel frattempo l'abolizione delle varie franchigie doganali, dei porti franchi ed altri istituti simili che avrebbero dovuto essere sostituiti dai magazzini doganali era stata prorogata per legge, cosicché per tutti gli anni Settanta quei porti che non fossero stati porti franchi – inclusa Napoli – si ritrovarono in svantaggio.

⁴⁰⁸ Componenti la commissione Clauson, Meuricoffre, Pangrati, Incagnoli.

⁴⁰⁹ *Relazione della Commissione nominata dalla Camera di commercio ed arti di Napoli sulla proposta dei Magazzini Generali e dei docks*, Napoli, Tip. del Giornale di Napoli, 1865, p.10.

⁴¹⁰ *Ibid.*, pp.1-2; secondo i dati statistici raccolti dalla commissione, il commercio meridionale tra il 1840 e il 1860 s'era accresciuto di 27.000.000 Lire, vale a dire poco meno che mezzo milione annuo; tra il 1860 ed il 1863, per il solo compartimento di Napoli, comprese perciò le sole province di Napoli, Caserta e Salerno, la commissione stimava un aumento del movimento commerciale di 57.000.000 Lire.

⁴¹¹ «Laonde la città di Napoli, se non vuole essere irremissibilmente condannata al decadimento, con vitupero eterno di coloro i quali oggi l'amministrano, non ha altra via da provvedere, che quella di ottenere con ogni sforzo ed a tutto potere la pronta cessione del porto militare. Questa è l'unica e sola via onde il problema possa essere risoluto: si gittino da banda quelle fantastiche paure, che si fanno con tanta esagerazione prevalere circa l'abbandono dell'Arsenale» *Ibid.*, pp.13-14.

⁴¹² Cfr. M. S. ROLLANDI, *Il porto di Genova e il problema del trasferimento della base navale, in Politica e cultura nel Risorgimento italiano. Genova 1857 e la fondazione della Società Ligure di Storia Patria. Atti del convegno, Genova 4-6 febbraio 2008*, a cura di L. LO BASSO, atti della Società Ligure di Storia Patria, Nuova Serie – Vol. XLVIII (CXXII) Fasc. I, Genova, 2008, pp.253-284.

Chiaramente, l'Arsenale marittimo non avrebbe potuto dimettersi senza prima trovare una nuova collocazione, che però già da tempo era stata individuata in Taranto⁴¹³. In occasione del dibattito alla Camera sui lavori di riordinamento e ampliamento dell'arsenale di Venezia fu presentato, il 3 dicembre 1868, un ordine del giorno da più deputati, compresi diversi parlamentari napoletani⁴¹⁴, perché entro la successiva sessione legislativa il governo presentasse al Parlamento un «progetto di legge per la sistemazione definitiva degli arsenali militari marittimi dello Stato, e che [assegnasse] i fondi necessari a dare principio al nuovo Arsenale di Taranto»⁴¹⁵; approvato il 5 dicembre dalla Camera, l'ordine del giorno diede nuovo impulso a quanti premevano per una definitiva destinazione dell'Arsenale napoletano al commercio, suscitando altresì forti timori tra quanti ne paventavano le gravi ricadute soprattutto in termini occupazionali.

L'ipotesi della cessione aveva acceso l'interesse di un gruppo d'investitori stranieri, «una Società di capitalisti francesi» insieme con «banchieri inglesi, austriaci e olandesi»⁴¹⁶; attraverso un proprio intermediario, Gioacchino Curti, la *Société Financière* di Parigi aveva individuato in Pasquale Stanislao Mancini il proprio interlocutore perché a propria volta facesse da tramite tra la società e le istituzioni, segnatamente presso il ministro Sella e il comune di Napoli⁴¹⁷. Curti non mancò di eccitare l'opinione pubblica dando alle stampe diversi opuscoli in cui poteva leggersi ogni genere di prodigioso beneficio che i Magazzini Generali avrebbero immancabilmente arrecato a Napoli⁴¹⁸; quasi certamente su sua iniziativa fu organizzata un'imponente raccolta firme a sostegno

⁴¹³ A questo proposito vd. M. GABRIELE, *Il ministro Ferdinando Acton e la querelle sugli arsenali partenopei (1879-1883)*, in *Napoli e la Marina dal XVI secolo ai giorni nostri. Atti del convegno. Napoli, 30 maggio 2008 "Sala Caracciolo" della base navale di Napoli*, Napoli, Ufficio Storico della Marina Militare, 2008, pp.83-96.

⁴¹⁴ Deputati D'Amico, Pisanelli, Bixio, G. De Luca, Nisco, Breda, Danzetta, Maldini, Acton, Del Re, Salomone, Asproni, Cairoli, Assanti Damiano, Cortese, Minghetti, Civinini.

⁴¹⁵ Atti Parlamentari, Discussioni della Camera dei Deputati, X Legislatura, 3 dicembre 1868, p.8247.

⁴¹⁶ Cfr. G. CURTI, *I Magazzini Generali nell'Arsenale marittimo di Napoli*, Tip. De Angelis, 1870, p.13.

⁴¹⁷ Il carteggio tra Curti e Mancini è in Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano, Archivio Pasquale Stanislao Mancini, B. 623, *Porto di Napoli*.

⁴¹⁸ Oltre all'opuscolo citato alla nota 110, cfr. pure *Il porto militare e l'arsenale marittimo di Napoli*, Firenze, Tip. della Gazzetta d'Italia, s.d. ma 1871; ID., *Agli onorevoli signori consiglieri della provincia di Napoli sulla istituzione [sic] dei docks e Magazzini Generali*, Napoli, Tip. Della Sirena, 1871; secondo Curti i Magazzini Generali avrebbero supplito al credito industriale, indotto migliaia di case commerciali a recarsi a Napoli alimentando domanda di alloggi, domestici, consumi, senza contare le esigenze degli equipaggi delle circa seimila navi che, nel giro di due anni, infallibilmente avrebbero attraccato a Napoli, procurando molto più lavoro di quanto non offrissero l'Arsenale e i cantieri di Castellammare.

della trasformazione dell'Arsenale in Magazzini Generali, che giunse a raccogliere oltre 50.000 firme in tutta la provincia⁴¹⁹. In risposta le maestranze dell'Arsenale, insieme con quelle del cantiere di Castellammare - che in molti ritenevano destinato alla rovina una volta perduto l'Arsenale⁴²⁰ - replicarono con una propria raccolta di firme, cui si aggiunse ancora un'altra con cui vollero esprimere il proprio sostegno gli operai dei diversi impianti metalmeccanici privati della provincia⁴²¹, certamente spinti anche dalla consapevolezza che la dismissione dell'Arsenale avrebbe potuto rivelarsi esiziale per l'industria metalmeccanica napoletana⁴²².

Alle firme s'univano gli opuscoli, gli articoli e le lettere pubblicate di quanti erano a favore o contro la cessione dell'Arsenale⁴²³, suscitando così un dibattito serrato cui la classe politica locale non poteva sottrarsi: l'*Associazione Unitaria* affidò ad una commissione eminente per i suoi componenti⁴²⁴ – tra i quali spiccavano i nomi di Gaetano Maresca e Giustino Fiocca - lo studio della questione, e che si espresse a favore della cessione graduale dell'Arsenale, della continuazione dei lavori al porto e soprattutto dei

⁴¹⁹ I moduli sono conservati in ASCD, Camera Regia, DPLIC, voll. 141 bis, 141 ter, *Autorizzazione di spesa per l'esecuzione delle opere relative all'arsenale militare di Taranto*, vol. 141 bis, cc.1-599 e vol. 141 ter, cc.1-529; l'intestazione dei moduli firmati, inviati alla Camera, recita:

«Considerando che il Parlamento col suo ordine del giorno 5 dicembre 1868 ha votato un ordine del giorno allo scopo di trasportare l'Arsenale di Napoli a Taranto.

Considerando che la Camera di Commercio ha riconosciuto di assoluta necessità che Napoli abbia li Magazzini Generali, e che essa stessa ne indicasse come luogo adattissimo il Porto Militare e l'Arsenale Marittimo di Napoli.

Considerato che all'aprirsi della sessione Parlamentare sarà dal Ministro della Marina presentato il progetto di legge per il riordinamento dei porti militari dello Stato, quindi sarà pronunciata la sentenza della fine dell'Arsenale di Napoli.

E considerando infine, che se si attendesse a prendere dei provvedimenti per lo sviluppo commerciale di Napoli, ne verrebbe gravissimo danno, bisogna urgentemente provvedere affinché al più presto Napoli sia fornita di Magazzini Generali; per cui dai sottoscritti si fanno voti al Governo onde il più presto che sia possibile sieno ceduti all'industria privata i locali dell'Arsenale Marittimo di Napoli e suo Porto Militare».

⁴²⁰ In risposta alla raccolta di firme per la cessione dell'Arsenale, nel dicembre del 1871 la Giunta comunale di Castellammare dava infatti mandato al sindaco, cav. Francesco De Angelis, d'inoltrare un voto al presidente della Camera, ai deputati e senatori del Regno, oltre che allo stesso sovrano, per sventare la possibile cessione ai privati del cantiere, unica fonte di sostentamento di migliaia di cittadini: vd. ASCD, Camera Regia, DPLIC, vol.184, *Spese per lavori di difesa dello Stato*, cc.335-340.

⁴²¹ ASCD, Camera Regia, DPLIC, ivi, cc.333-334 e 341-577.

⁴²² Sull'importanza delle commesse governative per l'industria metalmeccanica napoletana cfr. L. DE ROSA, *Iniziativa e capitale straniero nell'industria metalmeccanica del Mezzogiorno 1840-1904*, Napoli, Giannini, 1968.

⁴²³ Per uno scorcio sul dibattito cfr. i diversi articoli sull'argomento in «L'Italia economica», Napoli, Stab. Tip. De Angelis, 1870-1871, *passim*.

⁴²⁴ Composta dal contrammiraglio Giovanni Vacca, dai membri della Camera di Commercio Gaetano Maresca e Carlo Stella, dagli ingegneri Giustino Fiocca e Alessandro Bobbio, da Giovan Battista Badarò, dal deputato Luigi Manzella, dai professori Pasquale del Giudice, Marino Turchi e Luigi Miraglia, e dal direttore del giornale «Nuova Patria» Raffaele De Cesare.

collegamenti ferroviari tra Napoli e Brindisi via Taranto⁴²⁵; ad essa replicava l'*Unione liberale*, apertamente favorevole alla conversione immediata della darsena militare in porto mercantile, adducendo, tra le diverse motivazioni, quella non peregrina dei tempi biblici per il completamento dei lavori portuali⁴²⁶. Nell'agosto del 1870 sia Curti che la principale associazione operaia cittadina, la *Società Operaia Centrale*, s'erano intanto rivolti alla Camera di Commercio per sostenere le proprie ragioni; i voti di entrambe le parti furono sottoposte allo studio di una commissione⁴²⁷ che nelle proprie conclusioni, sorprendentemente, pur non rinnegando la posizione della Camera favorevole alla trasformazione dell'Arsenale in dock mercantile, adducendo a motivazione i voti contrari dei Consigli comunale e provinciale, sostenne l'opportunità di un diverso sito per i Magazzini Generali a oriente dell'Immacolatella, e riconobbe altresì giuste le preoccupazioni della *Società Operaia Centrale* la quale si limitava a chiedere che il lavoro nell'Arsenale di Napoli non fosse dismesso finché non fosse stato concluso il nuovo arsenale di Taranto⁴²⁸.

L'ipotesi viepiù certa del trasferimento dell'Arsenale a Taranto spinse tra l'altro la Giunta comunale di Napoli a ponderare nuovamente la questione. Il 17 agosto 1871 la Giunta rendeva note al Consiglio le proprie conclusioni, di senso affatto contrario al voto emesso dallo stesso Consiglio nel 1865, invitando la rappresentanza comunale ad esprimere un voto al Governo perché accettasse di cedere l'Arsenale e la darsena militare al Municipio per trasformarli in Magazzini Generali, come pure di affidare al Municipio il proseguimento dei lavori portuali, abbuonando in cambio il pagamento delle rendite gabellarie, come già deliberato dalla Giunta il 25 gennaio 1871. La reazione del Consiglio fu piuttosto differente al suo interno: Giovanni Della Rocca, sorpreso da simile voto, chiese una sospensiva che però gli venne rifiutata; il duca di San Donato difese ancora le proprie posizioni, mentre invece Giovanni Nicotera, adducendo a sostegno il mutamento dei tempi, l'apertura del canale di Suez, la certezza che il governo avrebbe trasferito l'Arsenale, fece proprie le conclusioni della Giunta, proponendo tuttavia un ordine del

⁴²⁵ *Relazione della commissione eletta dall'Associazione unitaria meridionale per studiare la questione dell'arsenale marittimo di Napoli del cantiere di Castellammare e dei Magazzini Generali*, Napoli, Tip. della Nuova Patria, 1871.

⁴²⁶ *L'arsenale marittimo di Napoli, il cantiere di Castellammare ed i Magazzini Generali: relazione presentata all'Unione liberale*, da C. R. Massa, Napoli, Tip. della Gazzetta di Napoli, 1871.

⁴²⁷ Composta da Angelo Incagnoli, Antonio Cilento, Gaetano Maresca e Giovanni Pangrati.

⁴²⁸ La relazione della commissione può essere letta in «L'Italia economica», 1870, pp.664-666.

giorno perché si costituisse una commissione di tre membri la quale relazionasse sulla questione entro la sessione seguente, ordine del giorno che fu approvato ad unanimità⁴²⁹.

La Commissione⁴³⁰, i cui lavori furono pubblicati in ottobre, ribadendo l'urgente necessità dei Magazzini Generali, osservava che dei quattro arsenali marittimi del Regno, quello di Napoli, insieme col cantiere di Castellammare, era l'unico ad essere dotato di ogni mezzo e dello spazio sufficiente per servire la Marina in ogni sua necessità, e che solo la sua posizione, difficilmente difendibile, ne consigliava il trasloco, trasloco che comunque non poteva attuarsi finché l'arsenale di La Spezia non fosse stato completato, e quello di Taranto realizzato⁴³¹; inoltre, l'angustia del luogo dov'era collocato l'Arsenale, la distanza dalla stazione ferroviaria, la dimensione comunque mediocre della darsena, l'esigenza di lavori di trasformazione ingenti a locali e banchine e insomma i tempi troppo lunghi e incerti di realizzazione, tutto ciò rendeva l'Arsenale inadatto all'uso di magazzini⁴³². La Commissione rigettava inoltre l'argomento, addotto da molti a favore della dismissione dell'Arsenale, che quest'ultimo avrebbe suscitato contro la città l'aggressione di una flotta nemica in caso di guerra, osservando come l'ultima guerra tra Francia e Prussia avesse ampiamente dimostrato che in caso di conflitto le forze armate nemiche si sarebbero fatti pochi scrupoli a colpire la città, fornita o meno che fosse di fortificazioni⁴³³. La Commissione concludeva essere preferibile la collocazione dei Magazzini Generali presso il molo orientale, secondo quanto previsto dal progetto della commissione di Genova, impiegando semmai il porto militare - di cui pure era data per certa la cessione insieme con l'Arsenale - per estendere il porto mercantile con minor dispendio di risorse⁴³⁴.

Il dibattito che ne seguì in aula consiliare si prolungò per più giorni, con diversi ordini del giorno proposti i quali, alla fine, concordavano nelle linee fondamentali, ovvero la conservazione dell'Arsenale finché quello di Taranto non fosse stato completato, ed il

⁴²⁹ *Atti del Consiglio Comunale di Napoli*, cit., sessione straordinaria, tornata del 17 agosto 1871.

⁴³⁰ Composta dal sindaco Luigi De Monte, dai consiglieri Francesco Paolo De Peppe e Mariano Englen, relatore, e dagli ingegneri Luigi Giordano, direttore del genio civile a riposo, e Domenico Zainy.

⁴³¹ *I Magazzini Generali e l'arsenale di Napoli. Relazione della commissione nominata dal consiglio municipale di Napoli*, Napoli, Stab. tip. P. Androsio, 1871, p.16.

⁴³² pp.17-19.

⁴³³ *Ibid.*, pp.19-20.

⁴³⁴ *Ibid.*, pp.21 segg.; la commissione suggeriva altresì di destinare i terreni occupati dall'Arsenale, una volta dismetto, a suolo edificatorio per cavarne un nuovo quartiere.

completamento dei lavori del porto mercantile; alla fine il consiglio approvò con 32 voti favorevoli, 22 contrari e 4 astenuti l'ordine del giorno Fusco, così concepito⁴³⁵:

«Il Consiglio, udita la relazione della Commissione, delibera come segue:

1° Invita la Giunta a promuovere ed agevolare la istituzione dei magazzini generali in quei limiti che sono consentiti all'Amministrazione municipale, tenendo sempre in vista gl'interessi del commercio e della navigazione;

2° Fa voti al Governo

a) affinché, quando sia, per deliberazione dei poteri costituiti dello Stato, definita la soppressione dell'arsenale di Napoli, essa non abbia luogo prima che i lavori a Taranto non siano siffattamente progrediti da consentire il trasporto colà dei materiali dell'arsenale di Napoli;

b) ed affinché in tal frattempo non siano diminuiti né i lavori, né il numero degli operai dell'arsenale medesimo.

3° Fa istanza pel celere compimento del porto mercantile, ed in ispecie di quei lavori che rendono possibile il sollecito impianto dei magazzini generali, ed incarica il Sindaco di trattare col Governo in quanto ai modi più atti a raggiungere tale intento;

4° Fa voti infine al Governo affinché, nel caso di soppressione di questo arsenale, non si disponga in modo alcuno di quella località senza prima interpellare il Municipio di Napoli, e riservando allo stesso la facoltà di trattarne la cessione»⁴³⁶.

L'alto numero dei contrari ben sottolineava come, se anche la classe politica cittadina pareva aver accettata come inevitabile la perdita dell'Arsenale, pure si divideva in se stessa sui modi con cui quella perdita avrebbe dovuto realizzarsi⁴³⁷. Secondo quanto un anonimo corrispondente scriveva al quotidiano *L'Italia economica*, anche tra i diversi deputati meridionali esistevano almeno tre orientamenti: alcuni, pur sostenendo a parole la necessità dell'arsenale di Taranto, si trinceravano dietro l'esigenza propugnata che l'Arsenale di Napoli fosse trasferito solo a lavori ultimati, sperando in realtà che le cose rimanessero com'erano; altri ritenevano necessario disfarsi dell'Arsenale di Napoli a

⁴³⁵ *Atti del Consiglio Comunale di Napoli*, cit., sessione straordinaria, tornata dell'8 gennaio 1872.

⁴³⁶ *Ibid.*, pp. 25-26.

⁴³⁷ Votarono contro i consiglieri Capitelli, Rubinacci, Praus, Cellamare, San Donato, Castellano, Benevento, D'Alessandria, Caracciolo, Valieri, Carrelli, Mari, De Majo, Agrelli, Palombo, Petitti, Vastarini, Della Rocca, D'Ayala, Longobardi, Letizia, Moccia; si astennero Gallotti, Englen, Faraone, Palmieri.

prescindere da Taranto, mentre i rimanenti, ovvero la maggioranza, restavano fedeli all'ordine del giorno del 5 dicembre 1868, ritenendo sia necessario l'Arsenale di Taranto sia utile per il benessere di Napoli la dismissione di Arsenale e Cantieri⁴³⁸.

La presentazione alla Camera, il 12 dicembre 1871, del progetto di legge per la costruzione del primo nucleo dell'arsenale di Taranto pareva dover sanzionare definitivamente la perdita dell'Arsenale napoletano e del cantiere di Castellammare; nella versione del progetto di legge modificata dalla commissione parlamentare, relazionata alla Camera da Edoardo D'Amico, l'impianto primitivo della legge veniva significativamente ampliato, arrivando a prevedere una spesa complessiva di 23 milioni di Lire – contro i soli sei milioni e mezzo della proposta ministeriale - da distribuirsi in dieci anni, di modo da realizzare definitivamente l'arsenale tarantino; secondo il progetto della commissione, i materiali dell'Arsenale napoletano e di Castellammare avrebbero potuto trasferirsi a Taranto alla fine della prima tranche dei lavori, da concludersi entro sei anni; le ulteriori spese sarebbero state in parte finanziate con la cessione ai privati dei locali di Napoli e di Castellammare, stimati dieci milioni di Lire, in parte con ulteriori voci di bilancio⁴³⁹. Al momento della discussione generale, il ministro della Marina, Riboty, che insieme con Sella aveva presentato il primo progetto, dichiarò di non poter accettare le modificazioni della commissione, e chiese che la Camera deliberasse sulla proposta ministeriale⁴⁴⁰. La discussione, animatissima, si concluse con un nulla di fatto, e un nuovo progetto di legge, presentato alla Camera il 17 maggio, non andò oltre l'esame della commissione parlamentare.

Se il rinvio a data da stabilirsi della legge sull'arsenale di Taranto confortava gli animi di quanti temevano la perdita dell'Arsenale partenopeo, restava comunque da capire quale destino aspettarsi per il porto di Napoli, porto che rimaneva nelle medesime condizioni del decennio precedente, senza banchine – il che, a onor del vero, valeva per quasi tutti i porti del Regno -, senza bacini di carenaggio, senza scali di alaggio, senza

⁴³⁸ «L'Italia economica», 30 giugno 1870, pp.411-412.

⁴³⁹ Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Documenti. Progetti di legge e relazioni, Legislatura XI, N. 48-A, *Relazione della giunta composta dei deputati Acton, Boselli, Carini, D'Aste, Depretis, Maldini, Malenchini, Ricci, Lazzaro, Valerio e D'Amico, relatore, sul progetto di legge presentato dal ministro della marina di concerto col ministro delle finanze nella tornata del 12 dicembre 1871: Autorizzazione della spesa per la costruzione di un arsenale militare marittimo a Taranto, tornata del 15 giugno 1872.*

⁴⁴⁰ Atti Parlamentari, Discussioni della Camera dei Deputati, XI Legislatura, 2° tornata del 28 aprile 1873, pp.5968-5969.

docks e magazzini di deposito, col solo molo di San Vincenzo che avanzava lentamente, incapace di proteggere i bastimenti alla fonda dalle intemperie, come dovevano ancora una volta denunciare alla Camera i deputati napoletani nel gennaio del 1873⁴⁴¹.

L'insufficienza della dotazione infrastrutturale era un male ch'angustiava tutti i grandi porti del Regno, come non avevano mancato di lamentare i deputati delle diverse province durante la discussione del bilancio dei Lavori Pubblici. Una commissione voluta dal ministro dei Lavori Pubblici Devincenzi perché individuasse i criteri tecnici con cui determinare le necessità dei vari porti di prima classe del Regno, e suggerisse di conseguenza i provvedimenti più o meno urgenti da finanziare, pubblicò i risultati dei propri lavori nel maggio del 1873⁴⁴²; per quanto riguarda Napoli, la commissione riteneva la superficie utile ad ancoraggio e ormeggio addirittura superiore alle necessità, ma riconosceva mancare del tutto le calate d'approdo, di cui si ritenevano necessari 3.391 metri; riteneva altresì urgente costruire il molo orientale per 1200 metri, e 2800 metri di calate d'approdo dal molo alla Marinella e all'interno del porto mercantile, sul lato esterno del molo San Gennaro; la commissione indicava come meno urgenti, classificati di 2° categoria, ulteriori 591 metri di calate d'approdo, quindi di 3° categoria, ovvero non urgenti e dilazionabili nel tempo, i 265 metri del cosiddetto molo a martello che piegava dall'estremità del molo orientale, e i 200 metri di prolungamento del molo San Vincenzo; nel complesso la commissione stimava una spesa di 11.000.000 Lire, di cui 7.400.000 Lire per spese improrogabili⁴⁴³.

Finalmente esisteva un progetto, ma l'enormità delle spese previste dalla commissione – nel complesso oltre sessanta milioni di Lire – può far ben immaginare l'improbabilità che a quelle proposte fosse dato seguito; contrariamente anzi a quanto prescritto dalla commissione, fu alla fine proposto di finanziare il solo prolungamento del molo San Vincenzo, tra l'altro non prima che il Senato rimandasse indietro una prima

⁴⁴¹ *Ibid.*, 20 gennaio 1873, pp.4238 segg.

⁴⁴² MLLPP, *Della sistemazione dei principali porti*, Roma, Eredi Botta, 1873.

⁴⁴³ *Ibid.*, p.29; la spesa dichiarata d'urgenza per il porto di Napoli era seconda solo a quella per Genova, stimata 10.000.000 Lire.

volta il progetto di legge nel giugno del '74⁴⁴⁴, che poté approvarsi perciò solo l'anno seguente⁴⁴⁵.

TABELLA 2.1				
Stima delle spese necessarie all'adeguamento dei principali porti italiani (1873)				
Porto	Spese (in Lire)			
	Lavori d'urgenza	Lavori necessari	Lavori di complemento	TOTALE
Genova	10.000.000	4.930.000	4.770.000	20.330.000
Livorno	500.000	1.500.000	1.200.000	3.300.000
Civitavecchia	3.180.000	1.970.000	1.130.000	6.280.000
Napoli	7.400.000	740.000	2.860.000	11.000.000
Brindisi	2.500.000	380.000	120.000	3.000.000
Ancona	0	0	150.000	150.000
Venezia	3.000.000	500.000	3.000.000	6.500.000
Cagliari	1.850.000	890.000	420.000	3.160.000
Messina	1.000.000	590.000	0	1.590.000
Palermo	3.100.000	1.000.000	1.500.000	5.600.000
TOTALE	33.210.000	12.550.000	15.150.000	60.910.000
FONTE: MLLPP, <i>Della sistemazione dei principali porti</i> , cit., allegato C				

Qualcosa tuttavia sembrava smuoversi. Il progetto di trasformare l'Arsenale in Magazzini Generali non era andato in porto, tuttavia diversi esponenti del commercio e della finanza napoletana, interessati all'affare dei Magazzini Generali, irrobustiti dal concorso di ulteriori capitali sia locali che dell'Italia settentrionale, il 21 febbraio 1874 si costituirono finalmente in *Società Meridionale dei Magazzini Generali* con sede a Napoli⁴⁴⁶, dotandosi di un ampio stabilimento al corso Garibaldi: «Società costituitasi appositamente per la gestione dei Magazzini, e composta dall'alleanza fra capitali locali e dell'Italia settentrionale», fu «finanziata dal Credit Mobilier, dalla Società Generale Napoletana di Credito e Costruzioni e dalla Banca Napoletana [...] e dai capitali

⁴⁴⁴ Nella seduta del 12 giugno 1874 la commissione di bilancio del Senato rigettò i progetti di legge N. 77 e N. 78, concernenti finanziamenti a diverse opere portuali, perché le spese proposte risultavano finanziariamente scoperte; alla fine il Senato votò un ordine del giorno proposto da Fedele Lampertico, che approvava il progetto di legge N. 77, concernente lavori già in esecuzione nei porti di Genova, Livorno e Venezia, e rimandava ad ulteriore discussione il progetto di legge N. 78, il quale finanziava nuovi lavori nei porti di Agrigento, Castellammare di Stabia, Napoli, Palermo e Venezia; cfr. *Rendiconti del Parlamento italiano. Discussioni del Senato del Regno, XI legislatura, sessione del 1873-1874 (3° della Legislatura) dal 15 novembre 1873 al 12 giugno 1874. Seconda edizione ufficiale riveduta*, Roma, Cotta e Comp., 1874, tornata del 12 giugno 1874.

⁴⁴⁵ Legge 30 maggio 1875, n. 2522.

⁴⁴⁶ Autorizzata con R.D. 8 giugno 1874, n. 870.

provenienti dalle maggiori case d'affari napoletane: la Meuricoffre ed Hermann, la Minasi&Arlotta e la Cilento»⁴⁴⁷.

2.3. «Una nuova era di prosperità commerciale»: il punto-franco

L'aumento del traffico portuale nel corso del primo decennio postunitario aveva resa ancora più manifesta l'inadeguatezza infrastrutturale dello scalo partenopeo⁴⁴⁸, mentre innumerevoli difficoltà concorrevano ad incagliare lo svolgimento del commercio cittadino, a partire dal servizio di facchinaggio portuale che, costituito in "Carovana dei facchini" dopo l'Unità ed integrato nei quadri amministrativi a fini di controllo fiscale, monopolizzava le operazioni di movimentazione delle merci nelle aree di pertinenza della Dogana con danno continuo dei commercianti⁴⁴⁹, mentre all'ingresso della città l'introduzione della cintura daziaria e l'inasprirsi delle tariffe municipali per far fronte alle disastrose condizioni finanziarie del comune colpivano duramente il tessuto produttivo urbano, le cui materie prime erano viepiù gravate dalle tariffe, incentivando manifatture e commercio a dirigersi, là dove possibile, in altri comuni della provincia⁴⁵⁰. Non minore difficoltà derivava al commercio dalla scarsa disponibilità di credito sopraggiunta per l'aumentata febbre speculativa, a sua volta determinata dall'introduzione del corso forzoso e dal conseguente aggio sull'oro, fenomeno che aveva condotto in un primo momento alla tesaurizzazione del numerario, quindi alla

⁴⁴⁷ S. POTITO, *op.cit.*, pp.142-143; il primo consiglio di amministrazione della Società era così composta: Oscar Meuricoffre presidente, principe Vincenzo Pignatelli Strongoli vice-presidente, Luigi Emery amministratore delegato, Carlo Caldara segretario, Ludovico Arduin, Mariano Arlotta, Carlo Aveta, Antonio Cilento, Davide Consiglio, Ferdinando Du Chaliot, Domenico Gallotti, Federico Giannini, Raffaele Jesu, Alessandro Mazzarelli, John Robin, Arnold Schoch consiglieri; cfr. *Statuto della Società Meridionale dei Magazzini Generali*, Napoli, Tip. Stereotipa in faccia alla Chiesetta dei Pellegrinelli, 1874.

⁴⁴⁸ Basti considerare che nei primi anni Settanta per operazioni di carico e scarico di un bastimento di 500 tonnellate occorrevano nel porto di Napoli circa 15 giorni, mentre nel vicino porto di Pozzuoli, per le stesse operazioni e per lo stesso bastimento, bastavano 3 giorni se il bastimento era attraccato alla banchina, e 5 giorni se si rendeva necessario l'uso delle barcacce; cfr. A. BETOCCHI, *op.cit.*, vol. I, pp.206-207.

⁴⁴⁹ Il monopolio della Carovana dei facchini fu oggetto di tensione crescente tra il commercio napoletano e le autorità doganali al punto che nel 1872, dinanzi all'ennesimo rifiuto del ministro delle Finanze di accogliere le richieste del commercio rappresentate dalla Camera di Commercio, i vertici di quest'ultima si dimisero come forma di protesta; su quest'episodio e più in generale sulla Carovana cfr. G. MORICOLA, *gli uomini che muovono i beni; facchini e organizzazione del porto a Napoli dopo l'Unità*, «Società e Storia», 97 (2002), pp.517-539.

⁴⁵⁰ Cfr. P. FRASCANI, *Mercato e commercio a Napoli dopo l'Unità*, cit., pp.199-201.

conversione in strumenti più sicuri come le cartelle del debito pubblico italiano e turco, oppure all'investimento nelle estremamente remunerative – ma sostanzialmente, rovinose – banche-usura le quali, fallendo in massa nei primi mesi del 1870, avevano trascinato con sé innumerevoli investitori e convinto i principali esponenti del capitalismo cittadino a dotare la città di più moderni istituti di credito⁴⁵¹. Si levavano altresì da più parti voci di risentimento contro la politica delle costruzioni ferroviarie, rea, secondo alcuni, d'aver volutamente isolato Napoli dalle altre province meridionali il cui commercio, una volta monopolio della piazza napoletana, stava prendendo ormai altre vie⁴⁵².

L'ipotesi che alla base della politica ferroviaria dello Stato unitario vi fosse stata una più o meno larvata volontà di "isolare" Napoli dalle altre province del Mezzogiorno, affermata sin da quando, allo scopo di intercettare il passaggio della Valigia delle Indie, si era proceduto con maggior speditezza al completamento della linea adriatica piuttosto che alla realizzazione delle trasversali appenniniche, sarebbe divenuta ben presto una delle argomentazioni più persuasive per quanti videro nella crisi crescente della città di Napoli soprattutto una conseguenza della disgregazione, operata dall'Unità nazionale, di rapporti secolari tra le diverse realtà del Mezzogiorno⁴⁵³.

Tuttavia, per quanto fosse vero che Napoli era stata congiunta per mezzo della ferrovia alla Puglia solo nel 1870, quando fu aperta all'esercizio la Napoli-Foggia⁴⁵⁴, mentre altri collegamenti erano ancora di là da venire, lo sviluppo del traffico ferroviario lungo gli assi longitudinali della penisola, anche per la gravità delle tariffe, avrebbe richiesto ancora degli anni per consolidarsi. La *Società delle Strade Ferrate Meridionali* stimava che nel 1877 fossero transitate per Bologna, punto nodale di congiungimento della linea adriatica con la rete dell'Italia settentrionale, 138.589 tonnellate di merce a piccola velocità dal Sud al Nord, ovvero circa il 15% del traffico totale, e 37.599

⁴⁵¹ Cfr. G. MORICOLA, *Usurai, prestatori, banchieri. Aspetti delle relazioni creditizie in Campania durante l'Ottocento*, in *La Campania*, cit., pp.631-660.

⁴⁵² Per indagare le cause di una contrazione degli introiti doganali nel 1870 si costituì in seno alla Camera di Commercio una commissione la quale ritenne di poter individuarne le cause, oltre che nel fenomeno della banche-usura e in una sorta di meccanismo di compensazione rispetto alle maggiori importazioni dell'anno precedente, nei «cangiamenti politici, [negli] ampliati movimenti marittimi, e più ancora [nei] congiungimenti delle ferrovie»; cfr. «L'Italia economica», 1870, pp.568-569.

⁴⁵³ cfr. F. MERCURIO, *Le ferrovie e il Mezzogiorno: i vincoli «moral» e le gerarchie territoriali (1839-1905)*, «Meridiana», 19 (1994), *Nobiltà*, pp. 155-193; sulla rilevanza e l'uso del concetto di isolamento di Napoli dal resto del Mezzogiorno nel dibattito sulla crisi economica della città cfr. *infra*, cap. IV, par. I.

⁴⁵⁴ Sul ruolo della rete ferroviaria sul processo di emancipazione delle province pugliesi dall'orbita napoletana, come pure sulla riarticolazione gerarchica delle stesse, cfr. L. MASELLA, *La difficile costruzione di una identità (1880-1980)*, in *La Puglia*, cit., pp.281-288; cfr. anche B. SALVEMINI,

tonnellate dal Nord al Sud, appena il 4% del traffico totale⁴⁵⁵. La natura stessa delle concessioni ferroviarie, che ripartiva la rete nazionale in più società, faceva sì che la varietà di tariffe dissuadesse le spedizioni su lunghe percorrenze⁴⁵⁶, per cui, là dove possibile, ai trasporti per ferrovia si preferiva il cabotaggio lungo la costa: ancora nel 1881, in occasione delle conferenze che si tennero nelle principali città marittime del Regno per l'inchiesta sulla condizioni della Marina mercantile⁴⁵⁷, la Camera di Commercio di Bari riferiva, ad esempio, che le considerevoli spedizioni di olio, mandorle ed altre derrate che dalla Puglia si facevano per la Germania preferivano arrivare a Venezia per mare, e da lì poi inoltrarsi per mezzo della ferrovia⁴⁵⁸. Uno dei membri camerale, Tomaso Columbo, dimostrava come addirittura per le spedizioni dei principali prodotti pugliesi a Milano o a Genova il trasporto via mare risultasse più economico di quello per ferrovia⁴⁵⁹. Diverse deposizioni, raccolte in occasione dell'inchiesta parlamentare sull'esercizio delle ferrovie, viceversa, riferivano che la dorsale Napoli-Foggia consentiva un certo scambio, soprattutto di prodotti che dalla Puglia si recavano a Napoli⁴⁶⁰, al punto che Angelo Incagnoli, deputato, presidente del Consiglio provinciale di Caserta e presidente dell'*Associazione commerciale* di Napoli, arrivava a dire che «il porto di Napoli [era] per queste provincie la vera via per cui i prodotti [venivano] esportati. Le provincie di Terra di Lavoro, di Molise, di Avellino, il Salernitano, le Puglie per la esportazione [ricorrevano] al porto di Napoli»⁴⁶¹. L'affermazione di Incagnoli era certamente eccessiva, non foss'altro perché da tempo una parte delle esportazioni pugliesi

⁴⁵⁵ SOCIETÀ PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI, *Risposte al questionario della commissione parlamentare d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane*, op.cit., p.129; è interessante rilevare che dalle diverse province Campane risultano spedite al Nord principalmente paste alimentari, agrumi, vino, tessuti e filati di cotone.

⁴⁵⁶ Cfr. Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XIV, *Atti della commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane composta dagli onorevoli Brioschi presidente e relatore, Bertolè-Viale vicepresidente, Genala segretario e relatore, Bembo, R. Cadorna, De Vincenzi, C. Verga, Torelli, Monzani, La Cava, La Porta, Ranco, Brin, Nervo, F. Biglia, presentati dal Ministro dei Lavori pubblici (Baccarini) nella tornata del 31 marzo 1881*, Roma, Eredi Botta, 1881, II, *Riassunto delle risposte scritte ed orali*, vol. II, pp.588-589.

⁴⁵⁷ Cfr. *infra*, p.162.

⁴⁵⁸ *Inchiesta parlamentare sulla Marina mercantile (1881-1882)*, Roma, Eredi Botta, 1882, vol. I, *Riassunti dell'inchiesta orale e scritta*, p.520.

⁴⁵⁹ *Ibid.*, pp.522-523.

⁴⁶⁰ Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XIV, *Atti della commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane composta dagli onorevoli Brioschi presidente e relatore, Bertolè-Viale vicepresidente, Genala segretario e relatore, Bembo, R. Cadorna, De Vincenzi, C. Verga, Torelli, Monzani, La Cava, La Porta, Ranco, Brin, Nervo, F. Biglia, presentati dal Ministro dei Lavori pubblici (Baccarini) nella tornata del 31 marzo 1881*, Roma, Eredi Botta, 1879, I, *Verballi delle sedute pubbliche*, vol. II, pp.9-10, p.44, p.81, p.83.

⁴⁶¹ *Ibid.*, p.37.

risaliva l'Adriatico⁴⁶², mentre l'incipiente esportazione di vino per l'America meridionale, come la Camera di Commercio di Bari riferiva in una delle sue periodiche relazioni sullo stato economico della provincia, si svolgeva attraverso la piazza di Genova⁴⁶³. Nondimeno, l'impressione che se ne ricava è che il traffico instradato a Napoli dalle province meridionali contermini per mezzo delle strade ferrate non fosse da disprezzare⁴⁶⁴, senza che questo impedisse alle province del Mezzogiorno continentale di consolidare la propria autonomia dall'ex capitale, anche attraverso i circuiti assicurati dalla navigazione di cabotaggio⁴⁶⁵.

Conclusosi il breve ciclo espansivo del cosiddetto "triennio febbrile" - durante il quale, seppur in misura minore rispetto ad altre realtà produttive della penisola, la provincia napoletana era stata caratterizzata da un certo fermento soprattutto nel settore finanziario e metalmeccanico⁴⁶⁶ - a partire dalla metà degli anni Settanta, in un contesto di crescente degrado del tessuto economico e sociale napoletano, cominciava a farsi strada una certa consapevolezza dei limiti strutturali dell'economia cittadina, cui d'altronde la semplice espansione dei traffici non poteva garantire, da sola, quegli immensi vantaggi che pure erano stati vaticinati in passato, come amaramente doveva constatare la Camera

⁴⁶² Per una ricostruzione delle direttrici d'esportazione delle derrate pugliesi lungo l'Adriatico tra XVIII e prima metà del XIX secolo cfr. P. B. TRIZIO, *Commercio e marina mercantile a Bari tra '700 e '800*, Bari, G. Laterza, 2000.

⁴⁶³ MAIC, *Bollettino di notizie commerciali*, 1879, n.19, 18 giugno, p.19.

⁴⁶⁴ Ancora nel 1880, i due principali tronchi della rete meridionale che facevano capo a Napoli, ovvero la Napoli-Foggia e la Napoli-Eboli-Castellammare, offrivano anche il maggior prodotto chilometrico medio; cfr. E. RITROVATO, *Infrastrutture e sviluppo ferroviario nel Mezzogiorno postunitario (1861-1915)*, in *Vie e mezzi di comunicazione in Italia e Spagna in età contemporanea*, a cura di C. B. LÓPEZ, A. DI VITTORIO, G. FENICIA, N. OSTUNI, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2013, pp.305-306; il prodotto chilometrico medio può essere definito come rapporto, espresso in Lire per chilometro, tra ricavi lordi dell'esercizio di una linea e la sua lunghezza.

⁴⁶⁵ Particolarmente attento alla perdurante complementarità di navigazione di cabotaggio e rete ferroviaria nel Mezzogiorno è Giuseppe Moricola, per cui cfr. ID., *Il cabotaggio in età postunitaria*, in *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, cit., pp.67-72; dubbi sulla reale efficacia della rete ferroviaria nazionale di veicolare l'integrazione del mercato nazionale, per lo meno nei primi decenni postunitari, sono stati sollevati, in scritti oramai risalenti, da Vera Zamagni e Stefano Fenoaltea, per cui cfr. V. ZAMAGNI, *Ferrovie e integrazione del mercato nazionale nell'Italia post-unitaria*, in *Studi in onore di Gino Barbieri. Problemi e metodi di storia economica*, Pisa, Pem, 1984, vol. III, pp.1635-1649; S. FENOALTEA, *Le ferrovie dall'Unità alla Grande Guerra: costi e benefici*, in *Mercati e consumi. Organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XII al XX secolo*, cit., pp.251-260.

⁴⁶⁶ Sull'industria metalmeccanica napoletana in quegli anni cfr. L. DE ROSA, *op.cit.*, pp.91-111; per un quadro complessivo si rimanda a G. BRANCACCIO, *Una economia, una società*, in *Napoli*, a cura di G. GALASSO, Bari, Laterza, 1987, pp.41-141; cfr. pure A. DE BENEDETTI, *Il sistema industriale (1880-1940)*, in *La Campania*, cit., pp.445-605.

di Commercio analizzando gli effetti, in termini di maggior traffico tutt'altro che favolosi, che l'apertura del canale di Suez aveva avuto per lo scalo partenopeo⁴⁶⁷. Nondimeno, una delle cause prime della stagnazione economica della città continuò ad essere individuata nelle deviazioni dei flussi di merci verso altre piazze quale conseguenza del perduto rango di capitale⁴⁶⁸.

Come s'è visto, a rimedio di simile male le istituzioni cittadine avevano ritenuto indispensabile, tra le altre cose, dotare la città di Magazzini Generali, i quali, effettivamente costituiti nel '74, diedero prova della propria utilità vedendo il totale delle merci depositate crescere significativamente nell'arco di pochi anni⁴⁶⁹, affermandosi tra i primi del Regno sia per merci mobilitate che per numero di fedi di deposito messe in circolazione⁴⁷⁰.

TABELLA 2.2		
Movimento delle merci entrate ed uscite nei Magazzini Generali di Napoli 1875-1880		
periodo	Merci entrate (quintali)	Merci uscite (quintali)
15/03/1875 - 30/06/1875	38.466	10.785
01/07/1875 - 30/06/1876	80.810	72.338
01/07/1876 - 30/06/1877	154.496	95.448
01/07/1877 - 30/06/1878	239.226	206.591
01/07/1878 - 30/06/1879	235.608	216.591
01/07/1879 - 30/06/1880	454.590	456.182

Fonte: CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI DI NAPOLI, *Relazione sul movimento economico della provincia di Napoli per gli anni 1879 e 1880 compilata per cura della commissione e dell'ufficio di statistica*, anno VIII, Napoli, Tip. Michele Capasso, 1881, pp.161-163.

⁴⁶⁷ A questo proposito Alessandro Betocchi nel 1874 scriveva: «I dati che ho riferito intorno al commercio tra questo mercato di Napoli e gli scali delle Indie e dell'Egitto, sono essi di grande rilevanza? Quando si rifletta che trattasi di germi di traffichi che sono quasi quasi allo stato embrionale, non v'è da scorarsi; ma schiettamente non sono gran cosa, quando si ricordino gli sconfinati orizzonti che s'intravedono allorquando si preconizzava che l'Italia, appena traforato l'Istmo, avrebbe riacquisito il monopolio naturale della via per le Indie già da lei posseduto pria che si scoprisse quella pel Capo»: cfr. A. BETOCCHI, *op.cit.*, vol. II, p.352.

⁴⁶⁸ Per una ricostruzione complessiva dei diversi contributi teorici e polemici sulla crisi della città di Napoli in quegli anni cfr. G. ALIBERTI, *La «questione di Napoli» nell'età liberale (1861-1904)*, in *Storia di Napoli*, Napoli, Società editrice Storia di Napoli, 1967-1974, vol. X, *Napoli contemporanea*, pp.219-271.

⁴⁶⁹ Cfr. tabella 3.

⁴⁷⁰ S. POTITO, *op.cit.*, p.144.

L'introduzione dei Magazzini Generali nell'ordinamento italiano era stata concepita come alternativa a porti e città franche, che difatti, già aboliti dalla legge 11 maggio 1865 n. 2276 - legge che tra l'altro prevedeva lo stanziamento di fondi per sussidiare quelle città che, precedentemente sedi di simili istituzioni, avessero introdotto i Magazzini Generali – erano stati prorogati finché, con legge 3 luglio 1871 n. 340, l'istituzione dei Magazzini Generali non fu un fatto compiuto. La nuova legge, che imponeva l'abolizione e la conversione forzata di città e porti franchi, trovò il commercio e la rappresentanza parlamentare genovese recalcitrante, essendo Genova, sede del più antico porto-franco⁴⁷¹ del Regno, duramente colpita nei suoi interessi. La Camera di Commercio genovese si rivolse perciò alle consorelle già nel corso del 1872, sottoponendo ad esse il voto perché il porto franco non fosse abolito, e trovando sostegno nelle Camere di Commercio di Napoli, Venezia ed Ancona⁴⁷². La Camera di Commercio napoletana, anzi, avrebbe da lì in avanti più volte espresso il proprio sostegno alla reintroduzione dell'istituto del deposito franco, e alla sua estensione alle altre città portuali del Regno.

Il 9 dicembre 1874 i delegati delle Camere di Commercio di Ancona, Civitavecchia, Genova, Lecce, Livorno, Napoli, Savona e Venezia, riunitisi a Roma, furono ricevuti dal presidente del Consiglio Minghetti il quale, pur non rinnegando la propria preferenza per i Magazzini Generali, si disse pronto ad accogliere le loro proposte una volta assicurato che il sistema dei depositi franchi avesse garantito l'erario dal contrabbando, che fosse realmente utile al commercio e che fosse meno dispendioso per lo Stato del sistema dei depositi doganali o dei magazzini generali. A questo scopo il 18 dicembre fu sottoposta a Minghetti una memoria firmata dal presidente della Camera di Commercio genovese, Millo, a nome anche degli altri delegati, in cui si ribadiva il nessun danno arrecato all'erario, essendo l'ingresso delle merci dal deposito franco in qualsiasi città vincolato al passaggio della dogana, la maggior celerità che si garantiva al commercio e l'agio di poter manipolare le merci prima d'immetterli in città, quindi il

⁴⁷¹ Forse meglio dire *punto-franco* o *deposito-franco*.

⁴⁷² Cfr. *Annali del ministero di Agricoltura, Industria e Commercio. Commercio ed Industria*, 1872, I trimestre, n.48, Roma, Tip. Barbèra, 1872, p.26; la questione fu discussa in seno al Consiglio Superiore d'Industria e Commercio, cui era stata sottoposta la bozza di regolamento doganale dei Magazzini Generali per le considerazioni ritenute opportune.

minor costo comportato dal minor personale necessario, non essendovi le stesse formalità presenti invece nei Magazzini Generali ⁴⁷³.

Il 16 marzo 1875 la Camera prese in considerazione un progetto di legge sottoposto alla Camera dal deputato genovese Lazzaro Negrotto Cambiaso qualche giorno prima a nome proprio e di ben 122 altri deputati d'ogni parte del Regno, inclusi diversi deputati napoletani ⁴⁷⁴, per la «istituzione di depositi franchi nelle principali piazze marittime del regno». La proposta di legge, dando seguito concreto alle richieste delle principali rappresentanze commerciali italiane, concentrò su di sé un dibattito serrato. L'istituto del deposito franco, e il suo rapporto con i Magazzini Generali, fu oggetto di obbligata riflessione nella conferenza dei rappresentanti dei principali Magazzini Generali del Regno ⁴⁷⁵, tenutasi a Bologna ad aprile con l'intento di discutere delle modificazioni da apportarsi al regolamento generale dei Magazzini Generali ⁴⁷⁶. I delegati non potevano non intuire la minaccia che i depositi franchi muovevano ai Magazzini Generali, tuttavia, pur ribadendo la propria ostilità ai punti o depositi franchi quali forme di privilegio e strumenti di contrabbando, ne riconoscevano diversi aspetti positivi che nondimeno potevano introdursi anche nel regolamento dei Magazzini Generali, soddisfacendo così contemporaneamente gli interessi e del commercio e dell'erario ⁴⁷⁷. Gli stessi delegati, tuttavia, dimostrarono d'aver poca fiducia nel voto contrario del

⁴⁷³ Cfr. Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Documenti. Progetti di legge e relazioni, Legislatura XII, 1874-176, DDL N.108, *Progetto di legge presentato dal deputato Negrotto ed altri 122 deputati preso in considerazione nella tornata del 16 marzo 1875: Istituzione di depositi franchi nelle principali piazze marittime del regno*, Allegato A.

⁴⁷⁴ Tra questi Mariano Englen, Enrico Ungaro, Pasquale Stanislao Mancini, il duca Di San Donato, Rocco De Zerbi, Giovanni Della Rocca e Davide Consiglio.

⁴⁷⁵ Vi presero parte i rappresentanti dei Magazzini Generali di Ancona, Bologna, Cagliari, Napoli, Siena, Sinigaglia e Torino.

⁴⁷⁶ Vd. R.D. 4 maggio 1873, n. 1371.

⁴⁷⁷ Cfr. *Sulle proposte fatte dai delegati dei Magazzini Generali nella conferenza di Bologna. Note della commissione composta dai delegati A. Betocchi, B. Caranti, E. Vidari, M. R. Jacchia relatore*, Venezia, Tip. del giornale "Il Tempo", 1875; tra le principali proposte vi furono quella di ammettere la custodia temporanea delle merci per velocizzare i tempi di carico e scarico dai piroscafi; il permesso di miscelare, cernere o qualsiasi altra opera di manipolazione delle merci in magazzino una volta corrisposto il dazio d'entrata; la possibilità di introdurre le merci estere e nazionali negli stessi locali; l'esenzione delle visite doganali ai colli la cui confezione garantisse dal dubbio di frodi; la facoltà di cedere in affitto parte dei locali ai privati. Tra le proposte che riguardavano più propriamente i Magazzini Generali in sé vi furono quella di permettere il ritiro di porzioni di merci omogenee sotto pegno in cambio del versamento dell'equivalente in denaro; l'abolizione dell'obbligo di trascrizione presso i registri dei Magazzini Generali della girata della nota di pegno; l'obbligo per gli istituti di credito di scontare le note di pegno senza l'accompagnamento di altri effetti commerciali; la garanzia del risconto della nota di pegno presso le banche d'emissione, la riduzione del bollo fisso sulle fedi di deposito da Lire 2 a Lire 0.50, ed esonero del bollo progressivo in caso di girata; l'allacciamento delle ferrovie senza ulteriori aggravii da parte delle società ferroviarie.

Parlamento alla proposta di legge sui depositi franchi, come risulta chiaramente dal voto formulato dal congresso:

«I rappresentanti dei magazzini generali ripetendo il loro convincimento che qualora s'introducano nelle disposizioni che regolano tali Istituti modificazioni atte a semplificarne il meccanismo, essi meglio di qualsiasi altra istituzione possono raggiungere lo scopo di soddisfare ad un tempo ai desiderii del commercio ed alle legittime esigenze della finanza, ad ogni buon fine emettono il voto che qualora il Parlamento entrasse in altro concetto e acconsentisse larghezze o permettesse organizzazioni di natura congenere, ma più libere delle esistenti, sieno tali agevolzze estensibili senza riserva ai magazzini generali esistenti ed a quelli che fossero per sorgere»⁴⁷⁸.

Minghetti accolse almeno in parte le modificazioni suggerite dal congresso di Bologna al regolamento dei Magazzini Generali mentre ancora il progetto di legge Negrotto era allo studio dell'apposita commissione parlamentare⁴⁷⁹, che d'altronde nei propri lavori non aveva mancato di considerare gli argomenti dei rappresentanti dei Magazzini Generali⁴⁸⁰; nondimeno, le modificazioni al regolamento dei Magazzini Generali non dissuasero i principali rappresentanti del commercio, riuniti a Roma in occasione del IV Congresso delle Camere di Commercio, dal ribadire ancora una volta l'urgenza dei depositi franchi.

L'iter parlamentare della legge si svolse in un momento denso di tensioni e segnato dalla caduta del governo Minghetti il 18 marzo 1876. La commissione, di concerto con il nuovo presidente del Consiglio e ministro delle Finanze, Depretis - nel quale trovò un interlocutore più favorevole che non in Minghetti - ne riformulava il testo sottolineando l'importanza dei depositi franchi quali «supplemento alla nave, come una

⁴⁷⁸ *Ibid.*, pp.40-41.

⁴⁷⁹ Cfr. R.D. 1 agosto 1875, n. 2621; il nuovo regolamento ammetteva la verifica delle merci estere all'interno dei Magazzini Generali, presso cui si consentiva quindi l'individuazione di locali appositi perché le merci non ancora vagliate dal personale doganale fossero depositate; il regolamento ammetteva altresì alcune operazioni di cernita o miscela od altra manipolazione delle merci, purché il commerciante ne avesse tenuto nota su uno speciale registro a matrice e volante, e ammetteva l'abbuono delle dispersioni avvenute durante la giacenza nei Magazzini Generali dietro approvazione dell'Intendente di Finanza.

⁴⁸⁰ La commissione formulò infatti un ordine del giorno che invitava il governo a «prendere in considerazione i voti espressi dai rappresentanti dei Magazzini Generali; ed a presentare nella prossima Sessione un progetto di legge, che modifichi la legge 8 luglio 1871, in quelle parti, che saranno riconosciute degne di riforma».

prolungazione allo spazio internazionale che è il mare, affinché le merci, prima d'incontrare la dogana e di pagare il dazio, abbiano tempo di scaricarsi con agio e di aspettare la propizia occasione dello spaccio»⁴⁸¹, e prescrivendo dunque «per la temporanea [sic] custodia delle merci» importate via mare l'istituzione «nei principali porti del regno, e sulle banchine o calate dei porti stessi, dei capannoni, ove le merci [potessero] essere collocate senza dichiarazione e senza visita, e starvi quel numero di giorni acconsentito dalle esigenze del pubblico servizio, e dall'interesse dell'erario»⁴⁸².

Una legge siffatta non mancò di suscitare l'entusiasmo delle rappresentanze napoletane, che nell'introduzione del porto franco riponevano le più vaste speranze. La minaccia che tuttavia l'istituto del Punto Franco rappresentava per la *Società Meridionale dei Magazzini Generali*⁴⁸³, alla quale erano legate importanti case commerciali, determinò una presa di posizione contraria di diversi esponenti del ceto commerciale ed industriale cittadino⁴⁸⁴. Il municipio e la Camera di Commercio affidarono lo studio della questione ad una commissione congiunta⁴⁸⁵ che non mostrò il minimo dubbio sulla utilità del porto franco e sulla sua stringente necessità per il movimento commerciale cittadino: «L'istituzione di un deposito franco forma» si legge nella relazione della commissione «un interesse altamente napoletano»⁴⁸⁶. Non solo: la commissione individuava nella dotazione di un deposito franco nel porto cittadino un vero e proprio momento periodizzante, l'inizio di un ciclo di nuovi interventi più energici e risolutivi necessari

⁴⁸¹ Atti parlamentari, Camera dei Deputati, Documenti. Progetti di legge e relazioni, Legislatura XII, N. 29-A, *Appendice alla relazione della commissione composta dei deputati Luzzatti presidente, Paternostro Francesco segretario, Negrotto, Macchi, Ronchey, Guiccioli, Branca e Varè relatore, sul progetto di legge per l'istituzione di depositi franchi nelle principali piazze marittime del regno. Tornata del 27 maggio 1876.*

⁴⁸² *Ibid.*, art.5.

⁴⁸³ Oscar Meuricoffre ed Alessandro Betocchi, rispettivamente presidente e segretario generale della *Società Meridionale dei Magazzini Generali*, espressero chiaramente alla commissione parlamentare incaricata di studiare il DDL sui porti franchi la propria opposizione al progetto; Meuricoffre in particolare denunciò che i Magazzini Generali non avrebbero potuto reggere la concorrenza, poiché «il Magazzino generale [sarebbe servito] al solo fine di trovar danaro a mezzo del Warrant, e quindi la parte migliore del commercio lo [avrebbe fuggito] come causa di discredito»; cfr. ASCD, Camera Regia, DPLIC, vol. 219, DDL 29, *Istituzione di depositi franchi nelle principali piazze marittime del regno*, cc.450r e 450v.

⁴⁸⁴ Sedici industriali napoletani sottoposero al Senato altrettante petizioni contrarie al progetto di legge. Gli originali risultano purtroppo smarriti e non è stato perciò possibile rintracciare i nomi dei petenti; cfr. Atti Parlamentari, Senato del Regno, discussioni, tornata del 16 luglio 1876, p.668.

⁴⁸⁵ Componevano la commissione Zizzi, Gambardella, Ajello, Anguissola, Alianelli e Cafiero a nome del Municipio, Incagnoli, Raffaele, Achard, Cimmino, Consiglio, Elefante e De Marco a nome della Camera di Commercio.

⁴⁸⁶ *Al Municipio ed alla Camera di Commercio ed Arti. Relazione per la istituzione di un deposito franco*, in *Atti del Consiglio comunale di Napoli*, cit., 1876, p.549.

alla «creazione di tutti i modi di libero svolgimento per il commercio di esportazione e d'importazione»:

«La Commissione crede che istituire il deposito franco in Napoli, non valga solo fondare una istituzione largamente benefica, ma significhi altresì iniziare una nuova era di prosperità commerciale. Per ora il deposito franco: poi il porto, poi la perfezione del macchinario, la revisione de' regolamenti, la rinnovazione della buona fede fiscale, la creazione, insomma, del libero e sano ambiente commerciale»⁴⁸⁷.

La commissione individuò nel molo San Gennaro il luogo che meglio rispondeva allo scopo, poiché offriva «possibilità di approdo immediato [e] possibilità di dare all'erario tutte le garanzie immaginabili per la integrità delle percezioni daziarie»⁴⁸⁸. Il molo San Gennaro, secondo le stime della commissione, avrebbe potuto adattarsi alle esigenze con poca spesa, e una volta dotato di magazzini a più piani avrebbe potuto offrire una superficie di 13.350 m², consentendo così l'immagazzinamento di circa 13.000 tonnellate di merci⁴⁸⁹. Una volta adattato, inoltre, il molo avrebbe altresì permesso di riunire in un'unica e più comoda sede sia il commercio d'importazione che d'esportazione, trovandosi quest'ultimo particolarmente danneggiato del sistema in uso nel porto napoletano d'imbarcare le merci sui piroscafi per mezzo di chiatte, metodo oltremodo lento, dispendioso ed insicuro, essendo le merci spesso costrette a lunghe permanenze in balia degli elementi, o peggio a dover essere nuovamente scaricate in magazzino in attesa di un nuovo piroscafo senza che fosse concessa la possibilità al commerciante di farsi risarcire i dazi già pagati⁴⁹⁰. La commissione, stimando indispensabile procedere ai necessari lavori di adattamento del molo, esortava il Municipio ad anticipare la spesa, salvo poi rivalersi del diritto d'essere rimborsati dallo Stato⁴⁹¹.

Il Consiglio comunale approvò senza difficoltà la proposta della commissione, deliberando di sottoporre «d'accordo con la Camera di commercio, dimanda [sic] al

⁴⁸⁷ *Ibid.*, p.550.

⁴⁸⁸ *Ibid.*

⁴⁸⁹ *Ibid.*,

⁴⁹⁰ *Ibid.*, pp.551-553.

⁴⁹¹ *Ibid.*, p.550; la spesa fu stimata in 500.000 Lire.

Governo per la istituzione di un deposito franco sul molo S. Gennaro» e delegando al sindaco, il Duca di San Donato, il compito di nominare due consiglieri comunali perché, di concerto con i delegati camerati, s'occupassero delle pratiche da farsi presso il governo⁴⁹².

Le trattative, iniziate nel gennaio del '77, sembrarono incontrare il favore dei ministri Depretis e Zanardelli, rispettivamente titolari dei dicasteri delle Finanze e dei Lavori Pubblici, come pure del Direttore della divisione dei Porti e Fari, Mireti, che approvò il progetto di massima formulato dalla commissione congiunta napoletana. In attesa di ulteriori sviluppi, Cafiero ritenne necessario bandire un concorso per un progetto completo del porto franco⁴⁹³.

A luglio Zanardelli informava il Prefetto di Napoli che ogni ostacolo alla cessione del molo S. Gennaro alla città ad uso di deposito franco era stato superato, che la Direzione dei Porti e Fari aveva delineato un progetto di massima ed una stima della spesa necessaria – 550.000 Lire – e che non avrebbe mancato di chiedere al Parlamento l'approvazione della spesa. Zanardelli fece presente al Prefetto quanto più utile allo scopo sarebbe stata la partecipazione del Municipio napoletano alla spesa in proporzione maggiore rispetto a quella prescritta dalla legge. Il Consiglio comunale, informato della cosa dal consigliere Cafiero nella seduta del 30 ottobre, approvò l'anticipo delle 550.000 Lire necessarie⁴⁹⁴.

Contrariamente a quanto era accaduto in passato per i lavori portuali, questa volta gl'ingranaggi della macchina statale parvero girare con maggior sollecitudine. A gennaio risultò vincitore del concorso bandito da Municipio e Camera di Commercio il progetto presentato degli ingegneri Carlo Ciappa, Gaetano Bruno, Luigi Ferrara ed Alfonso Guerra⁴⁹⁵; al di là di piccole modificazioni richieste dalle autorità doganali, non parvero sussistere particolari ostacoli alla realizzazione del progetto, ancorché uno scoglio importante restava la necessità di ottenere un allaccio ferroviario tra il molo San Gennaro

⁴⁹² *Atti del Consiglio comunale di Napoli*, cit., sessione straordinaria, tornata del 18 novembre 1876, pp.539-542; Il duca di San Donato affidò l'affare a Martino Cafiero, già relatore della commissione congiunta, e a Camillo Zizzi.

⁴⁹³ *Ibid.*, sessione straordinaria, tornata del 27 febbraio 1877, p.79.

⁴⁹⁴ *Ibid.*, sessione autunnale, tornata del 30 ottobre 1877, pp.646-649. La somma fu poi stanziata e messa a bilancio del ministero dei Lavori Pubblici con Legge 11 dicembre 1878, n.4644.

⁴⁹⁵ *Ibid.*, sessione straordinaria, tornata del 23 febbraio 1878, p.180. Si tratta del progetto contrassegnato con il motto *Est modus in rebus*, per cui cfr. nota 190.

e la stazione centrale, soprattutto considerando che l'allaccio sarebbe spettato alla *Società delle Strade Ferrate Romane* o alla *Società delle Strade Ferrate Meridionali*, in un momento in cui i rapporti tra Stato e società ferroviarie erano particolarmente tesi a causa della difficile risoluzione delle precedenti convenzioni, rivelatesi insostenibili⁴⁹⁶. D'altro canto, il congiungimento ferroviario tra il molo e la stazione centrale, già previsto in passato, rientrava nelle più generali necessità del porto napoletano, le cui condizioni erano tali da rendere viepiù urgenti nuovi e importanti interventi, come non avevano mancato in più occasioni di denunciare alla Camera i deputati napoletani. Invitati a presentare la domanda per il collegamento ferroviario in occasione della legge per le nuove costruzioni ferroviarie, i deputati partenopei furono rassicurati circa l'intenzione del governo di finanziare nuovi lavori con un'apposita legge⁴⁹⁷. In effetti, questa volta alle rassicurazioni seguirono - anche solo in misura parziale - i fatti: nel luglio del 1880 furono stanziati 670.000 Lire per la costruzione di banchine nel vecchio porto e 1.300.000 Lire per il rafforzamento del molo S. Vincenzo⁴⁹⁸, mentre una legge dell'anno seguente stanziava per gli anni 1881-1890 l'inedita cifra di 7.800.000 Lire per la sistemazione del nuovo porto⁴⁹⁹. Fu tuttavia necessario attendere fino all'aprile del 1888 Perché il porto napoletano fosse finalmente allacciato alla stazione centrale da un primo tronco ferroviario, tra l'altro limitato alla sola stazione di Porta di Massa⁵⁰⁰.

⁴⁹⁶ Nel 1865 l'esercizio della rete ferroviaria nazionale era stata data in concessione a quattro grandi società, cui spettava altresì la realizzazione delle ulteriori linee ritenute indispensabili, nondimeno, dopo pochi anni il sistema si rivelò, oltre che oneroso, fragile: la *Vittorio Emanuele* fallì nel 1868, la *Società delle Strade Ferrate Romane*, oggetto d'inchiesta governativa, si rivelò in condizioni finanziarie disastrose, mentre la *Società delle Strade Ferrate Meridionali* chiedeva a sua volta di riformare il sistema delle sovvenzioni, trovandosi danneggiata, mentre i rapporti tra governo e la *Società delle Strade Ferrate Alta Italia* andavano viepiù deteriorandosi; il ministero Minghetti, dopo lunghe trattative, si dimostrò intenzionato a statizzare il servizio ferroviario, riscattando proprietà ed esercizio delle ferrovie, e tuttavia Minghetti cadde il 18 marzo 1876 anche a causa della poderosa opposizione parlamentare a tale progetto. Il ministero Depretis si dichiarò da subito contrario alla possibilità dell'esercizio statale, lasciando cadere le convenzioni siglate precedentemente dal ministero Minghetti con le *Romane* e le *Meridionali*, che nel pensiero di Depretis avrebbero dovuto essere sostituite da due nuove, grandi società cui affidare l'esercizio della parte peninsulare divisa in due grandi reti, adriatica e tirrena, ma la caduta del suo ministero impedì anche questo progetto. Il ministero Cairoli ritenne più utile istituire una commissione d'inchiesta parlamentare allo scopo di studiare quale dei possibili regimi fosse da preferire la quale, dopo un lavoro lungo quattro anni, si espresse a favore del regime privato nel 1881. Sulla base di tali conclusioni furono siglate le nuove convenzioni del 1884, imperniate sull'originario progetto di Depretis.

⁴⁹⁷ Cfr. Atti Parlamentari, Discussioni della Camera dei deputati, XIII Legislatura, 17 gennaio 1879, pp.3418-3421.

⁴⁹⁸ Legge 19 luglio 1880, n.5538.

⁴⁹⁹ Legge 23 luglio 1881, n.333.

⁵⁰⁰ R. ISPETTORATO GENERALE DELLE STRADE FERRATE, *Prodotti delle ferrovie. Esercizio 1887-1888*, Roma, Tip. R. D. Ripamonti, 1888, p.16.

Impossibilitato dall'enorme debito gravante sul bilancio cittadino a costruire e gestire il nuovo deposito franco, il Municipio deliberò di appaltarlo all'industria privata⁵⁰¹. Risultò vincitrice del bando di gara la *Società Meridionale dei Magazzini Generali*, la quale poté in questo modo disinnescare il grave pericolo che il Punto Franco rappresentava per i suoi affari.

Approvate che furono le modificazioni al progetto comunale, nel marzo del 1883 la società poté finalmente iniziare i lavori⁵⁰²; questi avrebbero dovuto concludersi entro tre anni, ma per quanto i nuovi magazzini fossero stati costruiti entro i tempi convenuti, pure i lavori di adattamento dei moli, e quelli dei servizi doganali e di sorveglianza necessari, si protrassero ulteriormente senza che il Punto Franco entrasse mai realmente in attività. La *Società Meridionale dei Magazzini Generali* si limitò in quegli anni ad accogliere partite di merci sbarcate dai piroscafi, soprattutto grano, funzionando come sorta di deposito doganale privato. Durante simile esercizio provvisorio, conclusosi nel gennaio del 1888, la Camera di Commercio stimò un transito di merci per i locali del Punto Franco di circa 600.000 tonnellate⁵⁰³.

Al 1889 i lavori erano del tutto conclusi, tuttavia, senza che mai il Punto Franco entrasse realmente in funzione, con istanza del 10 agosto 1889 la *Società Meridionale dei Magazzini Generali* chiese al Municipio ed alla Camera di Commercio di poter trasformare una parte dei nuovi locali insistenti sul molo S. Vincenzo in magazzini generali marittimi, possibilità effettivamente prevista dall'art. 21 del quaderno d'oneri annesso al contratto di concessione siglato il 9 novembre 1889. La commissione di vigilanza, costituita da membri nominati dal Municipio e dalla Camera di Commercio, vagliata la questione si espresse favorevolmente alla conversione parziale, adducendo a motivazione la peculiare condizione della provincia napoletana, priva di un vasto retroterra tale da nutrire un traffico consistente che potesse far capo a Punto Franco, soprattutto per la natura delle merci ammesse dalle legge ad accedervi, come avrebbero dimostrato i risultati di uno studio dell'ufficio di statistica della Camera di Commercio

⁵⁰¹ Cfr. *Atti del Consiglio comunale di Napoli*, cit., 1880, sessione straordinaria, tornata del 16 dicembre 1880, pp.881-883; sulle enormi difficoltà finanziarie del comune di Napoli alla fine degli anni Settanta cfr. A. SCIROCCO, *Dall'unità alla prima guerra mondiale*, in *Storia di Napoli*, cit., pp.37 segg.

⁵⁰² S. POTITO, *L'economia napoletana e il commercio internazionale tra '800 e '900: i Magazzini Generali e il deposito franco*, «Pecunia», 16/17 (2013), p.256.

⁵⁰³ CCAN, Atti, tornata del 27 gennaio 1888, in «La Rivista Economica e bollettino dei protesti cambiarii», 11 (1888), 20 febbraio, p.79.

che stimava il potenziale del Punto Franco superiore alla probabile quantità di merci che vi sarebbe transitata; la conversione di parte dei fabbricati in Magazzini Generali, aggiungeva la commissione, sarebbe andata a vantaggio sia dei due Enti concessionari - essendo cointeressati al buon andamento degli impianti - che al commercio, cui i nuovi magazzini generali marittimi, per la propria posizione, sarebbero stati ben più utili di quelli siti al corso Garibaldi, senza contare il vantaggio che sarebbe derivato dal poter emettere warrant anche sulle merci depositate al molo S. Gennaro. La commissione suggeriva perciò di consentire alla *Società Meridionale dei Magazzini Generali* di convertire tre dei quattro fabbricati siti sul molo, destinando l'ultimo a Deposito Franco. Se nel corso dei cinque anni successivi la media delle merci nel Deposito Franco fosse stata di almeno 7.000 tonnellate, allora la Società sarebbe stata tenuta a destinare ad uso di Deposito Franco anche un secondo fabbricato⁵⁰⁴. La Camera di Commercio approvò le conclusioni della commissione di vigilanza, ma prima ancora che il Municipio, in quel momento retto dal Commissario Straordinario Giuseppe Saredo, potesse a sua volta esprimersi sull'istanza, la Società inoltrò un nuovo voto in cui chiese di convertire tutti i fabbricati del Punto Franco in Magazzini Generali Marittimi. La Camera di Commercio si espresse a favore anche della nuova istanza, come pure la commissione di vigilanza, mentre il Regio Commissario ritenne opportuno lasciare che fosse il nuovo consiglio comunale a deliberare sul delicato argomento. La nuova giunta comunale deliberò, il 25 gennaio 1892, di non acconsentire alla conversione totale del Punto Franco, non solo perché il capitolato di concessione non ammetteva se non la parziale trasformazione dei locali, bensì anche perché - argomentava la giunta - solo una più lunga esperienza avrebbe potuto dimostrare l'effettiva impossibilità per il Punto Franco di recare quei benefici che da più parti s'erano auspicati:

«Non basta l'animo di rinunciare fin da ora senza una più lunga esperienza ad una istituzione, che se fin'oggi non ha prodotto tutt'i frutti che se ne speravano, può avere per sé l'avvenire; e ciò quando il Deposito Franco, malgrado possa dirsi, non abbia ancora cominciato a funzionare con tutt'i caratteri propri della sua istituzione, nello spazio di circa sei anni ha presentato un movimento tra entrata ed uscita di oltre novecentosessantamila tonnellate di merci. L'avvenire solo potrà dire, se la speranza

⁵⁰⁴ EAD, atti, tornata del 13 marzo 1891, ivi, 30 marzo 1891, pp.133-135.

che Napoli divenisse lo scalo del commercio d'Oriente potrà realizzarsi; e non è opportuno precludere fin d'ora la via a tale bene augurata speranza»⁵⁰⁵.

Dopo pochi mesi, tuttavia, la giunta comunale ritornò sulle proprie decisioni e, dichiarando erronei gli stessi dati sul traffico del Punto Franco che aveva precedentemente adottati come riprova del suo effetto benefico, ammise che l'estensione della possibilità di emettere warrant sulle merci depositate al molo S. Gennaro – prerogativa questa, come si ricorderà, dei Magazzini Generali – avrebbe recato indubbio beneficio al commercio⁵⁰⁶. Secondo una successiva relazione, stesa dall'assessore Enrico Criscuolo su incarico della giunta comunale nel 1895, le merci transitate per i magazzini del molo S. Gennaro negli anni dell'esercizio provvisorio, infatti, non vi sarebbero state ammesse se il Punto Franco fosse entrato effettivamente in funzione, se non per una parte infinitesima, circa 2000 tonnellate su 960.000, essendo molte di quelle merci escluse dal Regolamento del 31 ottobre 1876 per la istituzione dei punti franchi, ed in particolare le merci estere non ammesse al trattamento della Nazione più favorita⁵⁰⁷. Un'ulteriore e ben più importante limite alle operazioni ammesse nel Punto Franco era poi determinata dal divieto, prescritto dal Decreto Ministeriale del 18 ottobre 1879, di accogliere le merci nazionali o nazionalizzate, divieto valido anche per gli impianti convertiti in Magazzini Generali malgrado simile proibizione non fosse prevista dalle leggi disciplinanti tale istituto. Per questi motivi, Criscuolo concludeva la propria relazione esprimendosi favorevolmente alla conversione totale del Punto Franco in magazzini generali marittimi, con l'esclusione del locale già in uso per l'esportazione, previa la modificazione, da parte del ministero delle Finanze, del decreto ministeriale del 1879 in modo da consentire anche il transito delle merci nazionali. Giunta e Consiglio comunale accolsero le conclusioni di Criscuolo, subordinando la conversione del Punto Franco alle condizioni indicate nella relazione, tra le quali preminente era la revisione concordata delle tariffe⁵⁰⁸.

Che il regolamento dei depositi franchi imponesse restrizioni considerevoli alle merci che avrebbero potuto transitare per il molo S. Gennaro, soprattutto dopo la denuncia dei trattati di commercio con la Francia, è indubbio, ma le cifre addotte da Criscuolo

⁵⁰⁵ MUNICIPIO DI NAPOLI, *Punto Franco e Magazzini Generali*, in *Atti del Consiglio Comunale di Napoli*, 1895, vol. II, allegati, p.11.

⁵⁰⁶ *Ibid.*, p.12.

⁵⁰⁷ *Ibid.*, p.15.

⁵⁰⁸ MUNICIPIO DI NAPOLI, *Punto Franco e Magazzini Generali*, cit., pp.3-6.

appaiono eccessivamente ridotte e vanno prese con la dovuta cautela⁵⁰⁹; inoltre, uno degli argomenti addotti da Criscuolo, vale a dire la prerogativa dei Magazzini Generali di emettere warrant sulle merci depositate, aveva perso ormai validità poiché una legge del 6 agosto 1893 aveva esteso tale prerogativa anche ai depositi franchi⁵¹⁰. Restava certamente grave il divieto d'ingresso per le merci nazionali e nazionalizzate, soprattutto considerando che simile divieto non era previsto nei decreti istitutivi degli altri depositi franchi di Genova⁵¹¹, Venezia⁵¹² e Livorno⁵¹³.

La possibilità, sempre più concreta, che il Punto Franco fosse convertito in Magazzini Generali Marittimi aveva messo in seria agitazione la Carovana dei facchini: la potente corporazione, infatti, mentre era autorizzata ad operare nei recinti del Punto Franco, essendo quest'ultimi considerati spazi doganali, era invece esclusa dai locali dei Magazzini Generali. La Carovana si rivolse perciò alla Camera di Commercio perché ne tutelasse gli interessi; su incarico del presidente, il consigliere Carrelli operò da mediatore tra la Carovana e la Società Meridionale dei Magazzini Generali, la quale oppose la necessità di rivedere il sistema di remunerazione dei facchini, dal momento che sulla Società ricadevano comunque i costi d'uso dei macchinari impiantati per la mobilitazione delle merci. L'ostacolo fu tuttavia superato dalle parti, che concordarono un tariffario i cui introiti sarebbero stati divisi a metà, con l'esclusione di alcune merci - granaglie, legumi, ferro e baccalà - che avrebbero comportato una maggiorazione della quota spettante ai facchini pari ai $\frac{2}{3}$ della tariffa, e al contrario una riduzione a $\frac{1}{3}$ per quei colli che avessero superato il peso di 2,5 tonnellate, richiedendo per questo l'uso dei macchinari⁵¹⁴.

Un altro sodalizio, *l'Associazione degli Spedizionieri*, invocava a sua volta un intervento a proprio favore contro i danni paventati dalla conversione del Punto Franco in Magazzini Generali. Costituitasi il 16 aprile 1893 espressamente per far fronte alla

⁵⁰⁹ Criscuolo faceva riferimento ad uno studio dell'Ufficio di Statistica della Camera di Commercio, il cui direttore, Alessandro Betocchi, aveva a lungo difeso gli interessi della Società Meridionale dei Magazzini Generali, anche in qualità di suo segretario generale.

⁵¹⁰ Legge 6 agosto 1893, n.457.

⁵¹¹ Decreto Ministeriale 22 gennaio 1877.

⁵¹² Decreto Ministeriale 24 gennaio 1877.

⁵¹³ Decreto Ministeriale 14 marzo 1878.

⁵¹⁴ CCAN, Atti, tornata del 18 dicembre 1894, in «La Rivista Economica e bollettino dei protesti bancari», 19 (1895), 7 gennaio, p.17.

minacciata esclusione dai locali del Punto Franco⁵¹⁵, l'Associazione si rivolse anch'essa alla Camera di Commercio perché impetrasse presso il ministero la modifica del regolamento sui Magazzini Generali⁵¹⁶, e segnatamente agli articoli 5 e 30 che ne impedivano l'attività all'interno dei previsti Magazzini Generali Marittimi⁵¹⁷. Ancora una volta, la *Società Meridionale dei Magazzini Generali* si dimostrò bendisposta, per cui ogni ulteriore risoluzione fu fatta dipendere dalla volontà del ministero delle Finanze di accordare le modifiche richieste tanto al regolamento del 1873 quanto al decreto istitutivo del Punto Franco del 1879.

Tutte le istanze si scontrarono contro le obiezioni del ministro delle Finanze, Paolo Boselli, spinto dal timore di possibili agitazioni tra i facchini doganali e la classe degli spedizionieri che, ammessi ad operare all'interno del Punto Franco, erano dalle leggi esclusi dai Magazzini Generali. Anche l'ammissione delle merci estere nei recinti dei nuovi Magazzini Generali poneva dei problemi perché, sosteneva il ministro, il decreto istitutivo del Punto Franco napoletano aveva escluso dal transito le merci nazionali di modo che non tutto il traffico portuale vi fosse concentrato, e ciò a tutela del lavoro della classe dei facchini e degli spedizionieri, né le condizioni poste dal Municipio e dalla Camera di Commercio perché nei Magazzini Generali fossero ammessi ad operare spedizionieri e carovana dei facchini potevano avere effetto, dal momento che vi si opponevano la legge sui Magazzini Generali del 3 luglio 1871 e il Regolamento della Carovana dei Facchini del 4 dicembre 1864. Il ministro, pur riservandosi di esaminare ulteriormente la questione, faceva presente al Consiglio comunale napoletano che non avrebbe potuto accogliere tutte le condizioni proposte, e che la conversione completa avrebbe comportato la temuta esclusione di facchini e spedizionieri dal molo S. Gennaro⁵¹⁸. Il 10 febbraio 1896, l'amministratore delegato della *Società Generale dei Magazzini Generali*, Alfonso Beato, notificò alla Camera di Commercio che di fronte alle

⁵¹⁵ ASN, Questura, Gabinetto, Il versamento, Associazioni, b.101, f.1, *Spedizionieri di Napoli*.

⁵¹⁶ R. D. 4 agosto 1873, n.1371.

⁵¹⁷ In verità, secondo quanto riportato da una relazione del direttore della dogana alla Commissione Reale per l'Incremento Industriale, il regolamento dei Magazzini Generali già ammetteva l'ingresso degli spedizionieri, poiché consentiva alla amministrazione dei Magazzini Generali di chiedere nella dichiarazione d'uscita alle merci che l'operazione fosse eseguita in nome di una persona indicata da detta amministrazione, la quale avrebbe perciò potuto servirsi degli spedizionieri in questo modo; cfr. ACS, MI, CRIIN, b.12, *proposta di istituire un "deposito franco", originale Marotta*, dattiloscritto, p.18.

⁵¹⁸ CCAN, Atti, 10 aprile 1896, in «La Rivista Economica e bollettino dei protesti bancari», 20 (1896), 20 aprile; una copia della risposta del ministro Boselli è in ACS, MI, CRIIN, b.12, *proposta di istituire un "deposito franco", originale Marotta*, dattiloscritto.

obiezioni mosse dal ministero delle Finanze alle condizioni poste dal Municipio napoletano, non volendo la Società attendere ulteriormente, si decideva a rinunciare alla conversione stessa⁵¹⁹. Per lo sconcerto della Camera di Commercio, tuttavia, solo qualche mese dopo la Società sottopose al Ministero delle Finanze una domanda di conversione del Punto Franco in Magazzini Generali per sole merci estere. La *Società Meridionale dei Magazzini Meridionali* aveva, in buona sostanza, ommesso di informare gli enti concessionari del suo proponimento. Il ministero si manifestò questa volta favorevole al progetto, forse ritenendo garantiti gli interessi di facchini e spedizionieri dall'esclusione delle merci nazionali e nazionalizzate, nondimeno il presidente della Camera di Commercio, Petriccione, ottenne che ogni ulteriore deliberazione fosse rimandata finché Municipio e Camera di Commercio non avessero concordato le condizioni della conversione⁵²⁰. In una successiva riunione della commissione di vigilanza, Beato sostenne essere prerogativa della Società di procedere alla conversione del Punto Franco in Magazzini Generali per merci esteri senza che ciò fosse autorizzato dagli Enti cointeressati, scontrandosi con le considerazioni di senso contrario della commissione stessa; tuttavia, alla fine fu raggiunto un compromesso e Beato si impegnò, a nome della Società, a continuare le pratiche per ottenere l'abrogazione del divieto di immissione delle merci nazionali, come pure a rivedere le tariffe. La Camera di Commercio ed il Municipio, retto in quel momento dal Commissario Straordinario Ottavio Serena, acconsentirono. Costitutosi il nuovo Consiglio comunale, tuttavia, la giunta ritornò sull'argomento impugnando la definitiva autorizzazione ministeriale alla conversione del Punto Franco in Magazzini Generali per le soli merci estere, appellandosi alla lettera dell'istrumento di concessione del 9 novembre 1881, che ammetteva in effetti la sola conversione parziale e non totale del Punto Franco, mentre invece la *Società Generale dei Magazzini Generali* si richiamava al Decreto Ministeriale del 10 ottobre 1879, che nell'autorizzare la fondazione del Punto Franco non poneva limiti alla sua conversione completa. Nella seduta del 7 aprile 1897, il Consiglio comunale, con la sola obiezione del consigliere Cimmino, approvò la proposta della giunta di ricorrere al Consiglio di Stato contro l'autorizzazione ministeriale⁵²¹, ma il ricorso fu respinto dal Consiglio di Stato il

⁵¹⁹ CCAN, Atti, 14 febbraio 1896, ivi, 24 febbraio 1896.

⁵²⁰ EAD., Atti, 22 maggio 1896, ivi, 8 giugno 1896.

⁵²¹ *Atti del Consiglio comunale di Napoli*, cit., sessione straordinaria, tornata del 7 aprile 1897, pp.185-194.

quale, dichiarandosi incompetente a deliberare sull'argomento, rimandò nel 1899 la questione alla Cassazione⁵²².

2.4. *La proposta di una compagnia transatlantica napoletana e il fallimento delle convenzioni del 1877*

Riportando la notizia della costituenda linea di vapori Napoli-New York per opera della *Anchor Line*, l'*Economista d'Italia* non mancò di chiedersi come mai «nell'Italia meridionale, e soprattutto a Napoli, non si [fossero] trovati capitalisti ed armatori, che [avessero saputo] combinare d'accordo cogli altri due porti di Messina e Palermo, una simile impresa per riunire l'Italia meridionale a Nuova York»⁵²³.

In effetti, contrariamente a quanto avveniva in Liguria e Sicilia, dove in quegli anni s'erano costituite alcune nuove società di navigazione a vapore⁵²⁴, venuta meno la *Compagnia di Navigazione a Vapore delle Due Sicilie* nessun'altra società s'era costituita a Napoli all'infuori di piccole compagnie la cui attività, tuttavia, si limitava al solo collegamento del golfo o, tutt'al più, al piccolo cabotaggio lungo la coste del basso Tirreno. In effetti, solo nel 1879 la *Procida-Ischia*, la più importante tra le piccole compagnie locali, avrebbe inaugurato una linea periodica tra Napoli e le coste algerine, con scalo a Cagliari, che sembra diede buoni risultati, e che fu proseguita, sembra, con una certa regolarità anche dopo che la società fu posta in liquidazione nel 1882⁵²⁵.

⁵²² ACS, MI, CRIIN, b.12, *proposta di istituire un "deposito franco", originale Marotta*, dattiloscritto, p.8.

⁵²³ «L'economista d'Italia», 1 (1869), n. 25, p.3.

⁵²⁴ Nel dicembre del 1869 s'era costituita a Palermo la *Trinacria*, la quale si dotò negli anni successivi di 13 piroscafi di considerevoli dimensioni ed ottenne, come più sopra rilevato, il servizio postale per il Levante; nel 1871 si costituivano a Genova la *Gio. Batta Lavarello e Compagnia*, che esercitava la linea del Sud America con piroscafi che all'epoca erano i più grandi della marina nazionale, e il *Lloyd italiano*, che invece collegava i principali porti del Tirreno, Napoli compresa, con il Mar Nero e il porto di Calcutta; oltre a queste tre più importanti compagnie, alcuni armatori liguri avevano iniziato ad armare singoli piroscafi, o bastimenti misti a vela e a vapore, impiegandoli sulle rotte del sud America; cfr. G. RONCAGLI, *L'industria dei trasporti marittimi*, in *Cinquanta anni di storia italiana*, Milano, Hoepli, 1911, vol. I, p.15; G. DORIA, *Debiti e navi. La compagnia di Rubattino 1839-1881*, Genova, Marietti, 1990, pp.141-142.

⁵²⁵ ACS, MAIC, Industria e Commercio, II versamento, b.346B, f.1735, XII.2.12 bis, *Società Procida-Ischia. Linea di navigazione fra l'Italia e le coste algerine*; secondo un opuscolo pubblicato ai primi del Novecento da Cataldo Giannuzzi, già macchinista per le diverse compagnie di navigazione a vapore del golfo napoletano, «questa linea abbandonata poi in seguito alla rottura del trattato di Commercio con la Francia, dava in media per ogni viaggio, della durata complessiva di 20 giorni, un introito lordo di L. 10.000, e ciò con un piroscafo di scarso tonnellaggio e di gran consumo in combustibile». Evidentemente

Le realtà armatoriali di più antica tradizione, attive soprattutto nei centri marinari della penisola sorrentina, avevano preferito investire, nel corso degli anni Sessanta, risorse importanti per dotarsi di bastimenti a vela adatti alla navigazione transoceanica, soprattutto di grandi brigantini a palo in grado di contendere ai piroscafi i trasporti sulle lunghe distanze a costi più contenuti⁵²⁶. La preferenza per la vela caratterizzava d'altronde, pur con poche rare eccezioni, tutti gli armatori della penisola. L'apertura del canale di Suez, al di là degli scarsi scambi commerciali realmente sussistenti tra Italia e le Indie, esaltava l'assoluta inadeguatezza della marina mercantile nazionale, essendo i bastimenti a vela poco adatti al transito del canale⁵²⁷. Sviluppo delle linee commerciali e incentivo alle costruzioni navali in ferro e a vapore furono oggetto di un nuovo accorato dibattito, intesi, esattamente come per le convenzioni del '62, come aspetti complementari dello stesso problema⁵²⁸.

Il 2 maggio 1870 iniziava i propri lavori una commissione reale «avente il carico di studiare i modi atti a promuovere la navigazione a vapore», il cui oggetto di studio, più che le industrie navali in sé, furono le convenzioni postali vigenti e le esigenze di nuovi collegamenti marittimi sovvenzionati⁵²⁹, e la cui influenza sul seguente dibattito istituzionale, e le conseguenti politiche in materia di convenzioni postali marittime, sarebbe stata considerevole.

Nell'introdurre i lavori della commissione, il ministro di Agricoltura Industria e Commercio Castagnola aveva delineato lo stato dei collegamenti marittimi della penisola, la quale non aveva «alcun servizio di piroscafi con Grecia, Siria, Palestina, Mar Nero, Danubio ed Azoff»; inoltre «soltanto da poco [si erano] stabilite corse regolari fra il Mediterraneo e l'Egitto»; il Ministro aveva osservato altresì come da più parti si

la società che assorbì la Procida-Ischia dopo il suo fallimento, ovvero la Società Napoletana di Navigazione a Vapore, proseguì ad eseguire il collegamento con l'Algeria ancora per alcuni anni; cfr. C. GIANNUZZI, *Cenni storici sulla navigazione a vapore nel Golfo di Napoli. Memorie di Cataldo Giannuzzi I° Macchinista navale*, Napoli, premio Stab. Tip. del cav. G. M. Priore, 1904, p.19.

⁵²⁶ Cfr. A. BERRINO, *I sorrentini e il mare*, in *A vela e a vapore*, cit., p.34; ancora negli anni Novanta la marina velica del golfo, secondo quanto ricostruito da Paolo Frascani, risulta essere discretamente remuneratrice: sulla remunerabilità e "razionalità" di tali investimenti cfr. pure P. FRASCANI, *Tra la bussola e il negozio*, cit., pp.500 segg.

⁵²⁷ Sul dibattito circa il canale di Suez cfr. U. SPADONI, *Il canale di Suez e l'inizio della crisi della marina mercantile italiana*, «Nuova Rivista Storica», LIV (1970), pp.651-702.

⁵²⁸ Per una ricostruzione puntuale del dibattito teorico e politico di quegli anni sui temi dei collegamenti marittimi e dello sviluppo della marina a vapore nel corso cfr. ID., *Linee di navigazione e costruzioni navali alla vigilia dell'inchiesta parlamentare sulla marina mercantile italiana (1881-82)*, «Nuova Rivista Storica», LVII (1973), pp.313-372.

⁵²⁹ Sui lavori della commissione cfr. *Ibid.*, pp.313-338.

chiedessero collegamenti «fra l’Inghilterra e l’Italia, in concorrenza alle linee inglesi», e da ultimo come nessuna linea collegasse l’Italia agli Stati Uniti. Quanto all’America meridionale, «e specialmente alle regioni della Plata, i signori Cerruti, Lavarello ed Augier [avevano stabilito] viaggi con piroscafi a tipo commerciale e rapidità normale non maggiore di otto nodi l’ora, e più di recente il signor Antonio Oneto [aveva fondato] la Società Italo-Platense, la quale [aveva] già varato tre magnifici piroscafi di vero tipo postale, con velocità normale di 11 nodi l’ora» chiedendo al governo che le assicurasse la valigia postale con relativo sussidio. Castagnola aveva esaltato i collegamenti con l’Egitto iniziati da Rubattino, i viaggi fino a Bombay ed oltre, l’acquisto della baia di Assab⁵³⁰. In che modo il ministero avrebbe dovuto porsi rispetto al quadro così delineato, aveva concluso Castagnola, era la domanda che avrebbe dovuto orientare i lavori della commissione⁵³¹.

I membri della commissione, dopo lunga discussione, una volta stabilito in linea teorica che «i sussidi si possono accordare dal Governo alle linee di navigazione postale, alle quali vengano, nell’interesse del commercio, imposti speciali obblighi di partenze fisse e di determinati scali e rapidità»⁵³², deliberava di costituire una sottocommissione⁵³³

⁵³⁰ I verbali della commissione per la navigazione a vapore furono pubblicati sugli Annali del Ministero di Agricoltura Industria e Commercio; per le parole del ministro Castagnola vd. seduta del 2 maggio, in *Annali del Ministero di Agricoltura Industria e Commercio*, 1870, II trimestre, parte III, *Commercio e industria*, cit., pp.227-229.

⁵³¹ Nella prima seduta la Commissione affidò ad una sottocommissione il compito di stilare un questionario che servisse da orientamento ai propri lavori; la sottocommissione, costituita da Barbavara, Ricci e D’Amico, formulò le seguenti domande:

1. Se in massima si debbano sussidiare dal Governo società di navigazione a vapore;
 2. Se debba limitarsi il sussidio al servizio postale;
 3. Quali sono le linee postali marittime per l’Italia;
 4. Se si debbano mantenere i contratti attuali fino al loro termine, o se debbasi proporre al Governo che sieno modificati;
 5. Se, ammessi i servizi sussidiati, convenga all’Italia una società unica, ovvero società diverse secondo la qualità e quantità delle linee;
- A queste seguiva una seconda serie di domande:
6. Se la legislazione in vigore e le tariffe doganali sul materiale relativo alle costruzioni delle navi a vapore contribuiscano a ritardarne lo sviluppo;
 7. Se la mancanza di lavoro agli stabilimenti italiani sia motivo di minor sviluppo dell’industria marittima;
 8. Se, in caso di nuovi sussidi per navigazione, convenga porre l’obbligo assoluto di eseguire le costruzioni e riparazioni negli stabilimenti italiani e non con la semplice parziale preferenza portata dai contratti attuali, la quale dovrà essere frattanto mantenuta con intera severità;
 9. Esaminare da ultimo la convenienza di un’inchiesta sulla marina mercantile, proponendo la Commissione un questionario, le cui risposte possano servire a meglio conoscere i motivi, che ritardano lo sviluppo delle costruzioni a vapore ed i mezzi di rimediarvi.

⁵³² *Ibid.*, p.242.

⁵³³ Membri erano il direttore generale delle poste Barbavara, gli ufficiali di marina e deputati D’Amico e Maldini, il comm. Scibona e il prof. Virgilio.

cui fosse demandato di studiare e relazionare sia sulle linee postali interne e di cabotaggio, e sulle eventuali modifiche da introdursi alle convenzioni che le regolavano, che sulle linee estere⁵³⁴. Ad un'altra sottocommissione era invece demandato il compito di relazionare più specificamente su quei problemi che potevano rallentare lo sviluppo di una flotta mercantile a vapore nazionale⁵³⁵.

Conclusi i lavori, le relazioni delle sottocommissioni furono rese note nel primo trimestre del 1871. La prima sottocommissione, composta da Barbavara, D'Amico, Scibona, Virgilio e Maldini indicò come possibili linee suscettibili di sovvenzione:

1. Linea Italia-Grecia-Turchia, con approdi ad Atene e Costantinopoli;
2. Linea Italia-India via Suez, con approdo a Bombay;
3. Linea Italia-Plata, con approdi a Montevideo e Buenos-Aires;
4. Linea Italia-Spagna-Portogallo-America del Nord, con approdi a Barcellona, Malaga, Cadice, Lisbona e New-York;

Di queste, furono prese in considerazione le linee per il Mediterraneo orientale, per le Indie e per l'America Settentrionale, mentre fu esclusa la linea per il Sud America esistendo già su quella linea diverse compagnie private che effettuavano il collegamento periodico⁵³⁶. Più difficile restava individuare le teste di linea, vale a dire i porti italiani da cui le linee sovvenzionate avrebbero dovuto partire.

Alla fine la sottocommissione propose Brindisi come testa di linea per la Grecia e la Turchia, ma una minoranza dei membri sostenne doversi invece preferire Napoli per non pregiudicare gli interessi del versante tirrenico⁵³⁷; per la linea delle Indie la sottocommissione si rimise alla scelta della commissione circa il porto da preferirsi, trovando che sia Genova che Venezia avessero vitali interessi nel commercio con l'Oriente⁵³⁸, mentre per la linea per la penisola iberica e gli Stati Uniti la sottocommissione ritenne eccessivamente gravoso per l'erario una sovvenzione,

⁵³⁴ *Ibid.*, seduta del 13 giugno, pp.243-246.

⁵³⁵ Cfr. *Relazione della sotto-commissione composta dai signori Maestri, Tesei, Virgilio, relatore, e nominata nella tornata del 1 giugno 1870, con incarico di rispondere ad alcuni quesiti, intorno alle costruzioni e riparazioni di navi, ed altri argomenti che riguardano la navigazione a vapore*, in *Annali del Ministero di Agricoltura Industria e Commercio*, 1871, I trimestre, parte III, Commercio e industria, Firenze, Tip. Tofani, pp.84-100.

⁵³⁶ *Relazione della sotto-commissione composta dei signori Barbavara, D'Amico, Maldini, Scibona, Virgilio relatore, intorno alle nuove linee di navigazione a vapore che dovrebbero stabilirsi fra l'Italia e i porti esteri*, in *Annali del Ministero di Agricoltura Industria e Commercio*, 1871, cit., p.55.

⁵³⁷ *Ibid.*, pp.39-40.

⁵³⁸ *Ibid.*, p.52.

riducendola perciò, malgrado le proteste di una minoranza della sottocommissione stessa, al solo collegamento alla Spagna e al Portogallo con partenza da Genova⁵³⁹.

Quanto ai collegamenti interni e di cabotaggio, l'aspetto più considerevole della sistemazione suggerita dalla sottocommissione stava nel suggerimento di rescindere il contratto con la *Peirano-Danovaro*, ritenuta ormai antieconomica, trovandosi detta compagnia a garantire collegamenti spesso in concorrenza con la rete ferroviaria⁵⁴⁰.

Gli stessi argomenti furono ampiamente dibattuti nel corso del III Congresso delle Camere di Commercio, tenutosi a Napoli in concomitanza con il primo Congresso Internazionale Marittimo ospitato nella stessa città. Su tre sezioni in cui il Congresso delle Camere di Commercio volle articolare i suoi lavori, la terza fu interamente dedicata alla navigazione, ritornando in parte sugli stessi problemi già affrontati dalla Commissione Reale. Tra i molti temi su cui si espresse il Congresso, esso confermò nei propri voti quanto già proposto dalla *Commissione Reale per la Navigazione a Vapore* riguardo alle linee marittime da sovvenzionarsi⁵⁴¹.

Rispetto all'impalcatura che emergeva dai lavori della *Commissione Reale per la Navigazione a Vapore*, e dai voti del Congresso delle Camere di Commercio, Napoli vedeva confermato se non rafforzato il suo ruolo di porto di collegamento con la Sicilia e con le province ioniche, ed anzi una parte della commissione avrebbe voluto eleggerla a testa di linea per il Mediterraneo orientale; tuttavia, conformandosi all'opinione allora prevalente che vedeva nei collegamenti oltre Suez la promessa di una rinnovata centralità del paese nei traffici marittimi internazionali, la commissione reale indicava al governo la via delle Indie come strada da preferirsi in sede di sussidio, sacrificando invece i collegamenti atlantici che, viepiù importanti per i commerci dello scalo napoletano – e non solo - avrebbero potuto segnare una svolta positiva nella stasi dell'armamento a vapore partenopeo⁵⁴².

⁵³⁹ *Ibid.*, p.60.

⁵⁴⁰ *Relazione della sotto-commissione composta dai signori Barbavara, D'Amico, Maldini, Virgilio e Scibona sulle linee di navigazione interna e di cabotaggio*, ivi, pp.62-83.

⁵⁴¹ Cfr. *Atti del terzo congresso delle camere di commercio del regno d'Italia inaugurato in Napoli il 31 giugno 1871 pubblicati dalla Camera di Commercio di Napoli per cura del prof. A. Betocchi*, Stab. Tip. Francesco e Gennaro De Angelis, 1871, pp.167-425.

⁵⁴² Sui risultati dei lavori della commissione reale, informati ad una visione sostanzialmente poco attenta al valore commerciale delle linee, e timorosa di turbare gli equilibri diplomatici allora dominanti, cfr. T. FANFANI, *Intervento pubblico e Marina mercantile tra l'Unità e la fine dell'800: dalla tenda dell'arabo alla ripresa produttiva*, in *Tra spazio e tempo, Studi in onore di Luigi De Rosa*, a cura di I. ZILLI, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1995, vol. II, p.390.

Agli inizi degli anni Settanta, durante il cosiddetto “triennio febbrile”, Napoli fu interessata da un certo fervore economico non privo di effetti anche per il settore marittimo, soprattutto riguardo la dotazione di più moderni strumenti creditizi e finanziari: diverse case commerciali napoletane, con la partecipazione di capitali sia settentrionali che esteri, avevano concorso nel 1871 alla fondazione di un moderno istituto di credito mobiliare, la *Banca Napoletana*, la quale a sua volta aveva finanziato due importanti iniziative di natura commerciale, la *Società Meridionale dei Magazzini Generali* e la *Cassa Marittima*, quest’ultima fondata nel 1873 sull’esempio e con il contributo dell’omonima istituzione genovese allo scopo di garantire il credito agli armatori⁵⁴³.

Proprio la *Banca Napoletana*, ai primi del 1872, si fece promotrice, insieme con importanti case commerciali napoletane ed estere⁵⁴⁴, del progetto di una società di navigazione a vapore tra Napoli e New York la quale, allo scopo di ottenere la sovvenzione postale, avrebbe dovuto fondersi con la *Florio* ed esercitare congiuntamente sia le linee già concesse alla società palermitana che la nuova linea⁵⁴⁵. L’idea non era nuova, giacché sembra che le case di commercio napoletane avessero discusso di un simile progetto già a partire dalla metà dell’anno precedente⁵⁴⁶. La notizia del progetto fu sottoposta ai ministri competenti nell’aprile del 1872, con la speranza che la società

⁵⁴³ Notizie su suddetti istituti sono in A. BETOCCHI, *Forze produttive della provincia di Napoli*, cit., vol. II, pp.71-76; più in generale sulle operazioni dei *mercanti-banchieri* napoletani in questi anni, e sull’effettiva importanza dei suddetti istituti cfr. M. MARMO, *Speculazione edilizia e credito mobiliare a Napoli nella congiuntura degli anni '80*, «Quaderni storici», 11 (1976), n.32, *Imprenditorialità e speculazione nell’unità italiana*, pp. 646-683.

⁵⁴⁴ Tra i firmatari della proposta sottoposta al Ministero dei Lavori Pubblici, datata 18 aprile 1872, oltre ai rappresentanti della *Banca Napoletana*, vi sono L. Nervegua, A. Cilento di Martino, Meuricoffre, I. e V. Florio, A. Auvernes e C., Minasi e Arlotta, Otto, Beer, Antonio Pietro Rocca fu Giacomo, Francesco Starace.

⁵⁴⁵ 46. ACS, MAIC, Industria e Commercio, II versamento, b.345A, *Florio*, f.XII.2.2, *progetto di fusione colla Società Napoletana di Navigazione*.

⁵⁴⁶ In un opuscolo, databile intorno al maggio 1871, scritto a commento delle conclusioni della commissione reale, si legge:

«Sappiamo da fonte autorevolissima che i rappresentanti delle principali case di commercio di Napoli hanno tenuto parecchie riunioni per discutere quest’argomento, e che in seguito a questa discussione hanno unanimemente deliberato di promuovere la costituzione di una grande Società di navigazione a vapore, la quale farebbe il servizio postale tra l’Italia, la Spagna, il Portogallo e gli Stati Uniti di America, partendo da Napoli e toccando alternativamente Livorno e Genova e la Sicilia. Sappiamo pure che una Commissione nominata tra i promotori dell’intrapresa si è recata a Firenze negli scorsi giorni ed ha presentato al ministro di agricoltura, industria e commercio una domanda legale per ottenere la concessione di questa linea»; cfr. *La navigazione a vapore e le nuove linee da sussidiare per C. R. Massa. Estratto dal Giornale di Napoli*, Napoli, Tipografia del Giornale di Napoli, 1871, p.24.

potesse beneficiare di una sovvenzione da includersi nelle convenzioni postali in quel momento in discussione alla Camera, tuttavia, malgrado la simpatia espressa dai ministri Devincenzi e Castagnola, per i soliti motivi di bilancio la linea non fu sovvenzionata⁵⁴⁷.

Sempre nel corso del 1871 fu sottoposto all'attenzione dei ministri competenti un altro progetto relativo ad una compagnia di navigazione che collegasse Napoli all'America meridionale con destinazione al Rio della Plata e facendo scalo a Genova, Marsiglia, Barcellona, Gibilterra, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Aires⁵⁴⁸. Promotori della compagnia erano due capitani napoletani, Vincenzo Sacco e Domenico Ferrari, i quali si erano risolti a scrivere al ministro della Marina, Ferdinando Acton, la prima volta il 5 aprile 1871: Sacco e Ferrari, lamentando la decadenza della navigazione a vapore napoletana, «termometro della ricchezza del porto di armamento»⁵⁴⁹, esponevano al ministro il proprio progetto e riferivano che esso aveva incontrato una calda accoglienza nel ceto aristocratico e commerciale partenopeo. Tra i promotori del progetto essi annoveravano nomi importanti quali il sindaco di Napoli, comm. Rodrigo Nolli ed il presidente della Camera di Commercio, senatore Tito Cacace⁵⁵⁰. I due capitani

⁵⁴⁷ Cfr. *Progetto di Legge presentato dal ministro dei lavori pubblici (Devincenzi) di concerto coi ministri di agricoltura, industria e commercio (Castagnola) e delle finanze (Sella) nella tornata del 23 aprile 1872*, cit., p.5: «Sarebbe stato nostro vivo desiderio di poter compiere il programma della benemerita Commissione, incaricata di studiare l'argomento, istituendo [sic] altresì una linea di navigazione diretta all'America del Nord, ma la ragion finanziaria ce ne impedì, ed a noi resta il far voti che, appena le risorse economiche del paese lo permettano, sia pur creato un servizio periodico, che ci colleghi agli Stati Uniti di America».

Alle sovvenzioni concorse pure un altro progetto estremamente ambizioso per una grande società di navigazione, le *Messaggerie Marittime Italiane*, che avrebbe collegato Genova e Venezia con gli scali orientali, arrivando fino alla Cina e al Giappone, mentre da Napoli sarebbero partiti collegamenti periodici per il Regno Unito e gli Stati Uniti. Tra le altre società, già costituite, che pure non furono incluse nelle convenzioni del 1872 vanno ricordate la *Italo-Platense*, società fondata a Buenos Aires nel 1869 dall'armatore d'origine ligure Antonio Oneto con capitali sia italiani che argentini e dotata di tre piroscafi piuttosto avanzati per l'epoca, e il *Lloyd italiano*.

Sulle *Messaggerie Marittime Italiane* cfr. D. NATILI, *Un programma coloniale. La Società Geografica Italiana e le origini dell'espansione in Etiopia (1867-1884)*, Roma, Gangemi Editore, 2008, pp.25-28; sulla *Italo-Platense* cfr. D. OTTRIA, *Oneto Antonio*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 79 (2013).

Sul *Lloyd italiano* cfr. A. NATTINI, *La compagnia di piroscafi a vapore "Lloyd italiano"*, in *La Rivista Marittima*, 9 (1876), I trimestre, pp.565-573.

⁵⁴⁸ Secondo quanto riferito nella *Relazione al Ministro di Agricoltura Industria e Commercio sul movimento economico della città e provincia di Napoli nel 1872*, cit., p.123, la compagnia avrebbe avuto un «capitale sociale di 4 milioni, in azioni di 500 lire ciascuna» ed una flotta di sei piroscafi in ferro dalla portata di 3000 tonnellate.

⁵⁴⁹ ACS, MAIC, Industria e Commercio, I versamento, b.157A, f. "u22", *A. S. E. il Ministro di Guerra e Marina, Firenze, 5 aprile 1871*.

⁵⁵⁰ Ivi; altri promotori elencati erano: senatore Carlo Giordano, cavaliere Luigi Giordano, commendatore Francesco del Giudice, cavaliere Raffaele Petrucci, cav. Gaetano Maresca, generale Francesco Stocco, cavaliere Gaspare Ragozini, cavaliere Girolamo Vitiello.

non mancavano d'appellarsi al sentimento d'appartenenza alla comune patria del ministro della Marina: «V. E. come Napolitano [sic] non vorrà certamente negare il vevolissimo suo appoggio» perché il ministro di Agricoltura Industria e Commercio riconoscesse un sussidio.

Acton scrisse effettivamente al collega di Agricoltura Industria e Commercio per perorare la causa dei due postulanti, pregandolo di sottoporre la loro istanza alla commissione che si stava occupando delle linee postali da sussidiarsi⁵⁵¹; il ministro rispose che ne avrebbe tenuto conto quando fosse arrivato il momento di attuare quanto ritenuto dalla commissione per la navigazione a vapore⁵⁵².

I due promotori non mancarono, intanto, di rivolgersi a chiunque potesse garantire il proprio sostegno all'impresa. Nella seduta del 27 settembre 1871 il Consiglio provinciale di Napoli aveva deliberato di sottoporre al governo un proprio voto perché fosse tenuta in considerazione per un sussidio la nuova «Società di Navigazione Transatlantica fra Napoli e l'America meridionale»⁵⁵³, quindi lo stesso Consiglio deliberava, il 26 settembre 1872, di incoraggiare a propria volta tale società con un sussidio di 500.000 Lire da versarsi in rate annuali, una volta che la società si fosse costituita, purché la stessa si fosse costituita entro il 1873, ed avesse messo in esercizio i primi tre piroscafi previsti entro i successivi due anni⁵⁵⁴. Il Consiglio comunale napoletano votava il 13 aprile 1872 un sussidio di 250.000 Lire alla costituenda compagnia, seguito dalla provincia e dal comune di Salerno che votavano un sussidio di 30.000 Lire, mentre la Camera di Commercio e la provincia di Calabria citeriore, pur non avendo i mezzi per mettere a bilancio un sussidio, esprimevano nondimeno il proprio sostegno con un voto sottoposto al ministero di Agricoltura Industria e Commercio il 14 marzo 1873⁵⁵⁵. Sacco e Ferrari si rivolgevano allo stesso Sovrano, con lettera del 13 febbraio 1873, impetrando perché fosse accordato alla società il patrocinio regio, e

⁵⁵¹ Ivi, *Ministero della Marina, direzione generale della marina mercantile, nota del 12 aprile 1871*.

⁵⁵² *Ibid.*, *Ministero di Agricoltura Industria e Commercio, risposta alla nota del 12 aprile 1871, istanza dei capitani marittimi Sacco e Ferrari promotori di una Compagnia di navigazione a vapore colla America*, 18 aprile 1871.

⁵⁵³ *All'eccellentissimo consiglio dei ministri ed onorevoli deputati. Documenti relativi al servizio postale fra l'Italia e l'America meridionale di cui non si fece cenno nella relazione della commissione nominata con decreto del ministro dei Lavori Pubblici del 18 aprile 1876 pel riordinamento dei servizi postali marittimi*, Napoli, Tip. Ferrante, 1877, p.19;

⁵⁵⁴ *Atti del Consiglio provinciale di Napoli*, cit., tornata del 26 settembre 1872, pp.17-20.

⁵⁵⁵ ACS, MAIC, Industria e Commercio, II versamento, b.346B, f.XII.2.13, *Sacco e Ferrari, Camera Provinciale di Commercio ed Arti di Calabria Citeriore, Cosenza, 14 marzo 1873*.

ricevendo l'assicurazione che il Re non avrebbe mancato di accordarla quando la società si fosse definitivamente costituita⁵⁵⁶.

Malgrado i buoni auspici, la domanda del sussidio governativo incontrò un secco rifiuto da parte del ministero dei Lavori Pubblici e segnatamente dal Direttore Generale delle Poste, Barbavara, il quale ribadì ancora una volta come contrastassero la concessione del sussidio sia le ristrettezze dell'erario che le conclusioni della commissione reale del 1870⁵⁵⁷. Sacco e Ferrari avevano d'altronde incontrato concrete difficoltà nel collocare le azioni necessarie alla fondazione della compagnia, soprattutto a seguito del fallimento della *Banca Italo-Germanica*⁵⁵⁸ che s'era incaricata del capitale necessario alla costituzione ed impianto della Società⁵⁵⁹, cosicché parve che il progetto fosse irrimediabilmente destinato a fallire⁵⁶⁰.

I due capitani tuttavia non si persero d'animo. Nel 1873 il ministero dei Lavori Pubblici aveva accordato alla società *Gio. Battista Lavarello e C.*, costituitasi l'anno prima a Genova, il servizio postale per le diverse repubbliche sudamericane, che la *Lavarello* s'era offerta di eseguire gratuitamente con la speranza di vedersi successivamente accordato un sussidio. Sacco e Ferrari, «considerando che Napoli e Genova hanno interessi comuni col Rio della Plata, e che unite le due forze avrebbero

⁵⁵⁶ Si veda una seconda petizione sottoposta da Sacco al Re in data 15 febbraio 1876 in ACS, MC, DGMM, ISM, b.132, f.14527, *Norme per la stipulazione delle nuove Convenzioni Marittime*.

⁵⁵⁷ Si veda la lettera di risposta al voto della Camera di Commercio della Calabria citeriore inoltrata dal ministero di Agricoltura Industria e Commercio in ACS, MAIC, Industria e Commercio, Il versamento, b.346B, f.XII.2.13, *Direzione Generale delle Poste, Firenze, 15 aprile 1873*.

⁵⁵⁸ Costituitasi a Firenze nel dicembre del 1871 e dotata di sedi e succursali nelle altre principali città del Regno, compresa Napoli, la *Banca Italo-Germanica* fu una delle principali protagoniste del poderoso processo espansivo del credito che interessò la penisola durante il "triennio febbrile". Nel breve arco di vita dell'istituto – che fallì nel gennaio del 1874 – la *Italo-Germanica* non aveva mancato di intervenire anche nel settore marittimo, incaricandosi tra l'altro della emissione di una tranche di azioni della *Trinacria* e del *Lloyd*; a Napoli l'istituto garantì un prestito alla *Società Nazionale di Industrie Meccaniche*, concessionaria degli impianti di Pietrarsa e Granili; sulle vicende della *Italo-Germanica* cfr. G. LUZZATTO, *L'economia italiana dal 1861 al 1894*, Torino, Einaudi, 1968, pp.75-80.

⁵⁵⁹ Le vicende successive sono ricostruite in una petizione sottoposta al ministero dei Lavori Pubblici il 20 gennaio 1876, contenuta nell'opuscolo a stampa *All'eccellentissimo consiglio dei ministri ed onorevoli deputati. Documenti relativi al servizio postale fra l'Italia e l'America meridionale di cui non si fece cenno nella relazione della commissione nominata con decreto del ministro dei Lavori Pubblici del 18 aprile 1876 per il riordinamento dei servizi postali marittimi*; cfr. *Ibid.*, p.28. Non a caso Sacco e Ferrari chiesero, ed ottennero, che il consiglio provinciale di Napoli posticipasse la scadenza per il sussidio accordato al 1874: cfr. *Atti del Consiglio provinciale di Napoli*, cit., tornata del 13 settembre 1873, p.170.

⁵⁶⁰ A questo proposito, nel 1874 Alessandro Betocchi annotava: «Fu fatto intravedere un momento a' Napoletani che si sarebbe organizzata con capitali nazionali una Compagnia di Navigazione che, partendo da Napoli, avrebbe avuto per obbiettiva [sic] il Rio della Plata, percorrendo gli scali di Genova, Marsiglia, Barcellona, Gibilterra, Rio di Janeiro, Montevideo e Buenos Aires; ma alla speranza non corrispose la realtà»; cfr. A. BETOCCHI, *op.cit.*, vol. II, p.27.

potuto con maggior successo sviluppare il commercio dei detti due centri marittimi»⁵⁶¹, ritennero opportuno rivolgersi alla *Lavarello*. In data 22 maggio 1875, la *Lavarello* sottoponeva effettivamente al ministro dei Lavori Pubblici una domanda di sussidio per una linea che avesse come testa di linea Napoli:

«La Società di navigazione a vapore G. B. Lavarello & C.a, che esercita il traffico, ed il servizio postale fra l'Italia e l'America del Sud, in vista di aumentare lo sviluppo di relazioni Commerciali fra le Città Italiane e quelle del Rio della Plata, dell'Uruguay [sic] e del Brasile, decise di dare un maggior incremento a questo servizio marittimo abbracciando i principali porti d'Italia stabilendo testa di linea Napoli e sarebbe il primo porto di partenza e l'ultimo d'arrivo, onde evitare che Compagnie estere vengano ad impiantarsi, facendo una concorrenza che, oltre recar danno alla nostra marina, ne sono vittima i poveri emigranti, che una volta lasciato il continente d'Italia devono il più delle volte subire crudeli trattamenti.

Questo progetto della Società Lavarello venne accolto da tutte le Provincie Italiane come un fatto Nazionale che segnerà un punto di risorgimento della navigazione a Vapore nostra e più particolarmente nelle Provincie Meridionali; ed in Napoli, ove trovasi già iniziato un simile progetto di navigazione a vapore che venne salutato da quel Municipio e Provincia come fattore di ricchezza nazionale, non avendo ancora Napoli niuna linea diretta con l'America Meridionale e che Napoli e Genova hanno interessi comuni col Rio della Plata, e che unite le due forze avrebbero potuto con esito più potente e sicuro sviluppare il Commercio Italo-Platense e combattere la concorrenza straniera, accettò questa nuova combinazione la quale torna a vantaggio del Commercio Napolitano e vi presta tutto il suo concorso [...] Ottenuta una legge con la quale venisse stabilita l'epoca in cui avrebbe principio la sovvenzione governativa, la Società Lavarello per rendersi utile a tutta Italia, oltre la Sede di Napoli e quella di Genova, stabilirebbe una Sede della Società in Roma ed una rappresentanza in Livorno. Si obbligherebbe di estendere prontamente il servizio postale fra l'Italia ed il Sud America cominciando la partenza mensile da Napoli, con gli Scali di andata di Livorno, Genova, Cadice, Rio-Janeiro, Monte-Video, e Buenos-Aires toccando al ritorno i porti di Monte-Video, Rio-Janeiro, Gibilterra, Marsiglia, Genova, Livorno e Napoli. Questa linea di navigazione italiana coll'unire gl'interessi commerciali delle Provincie Meridionali con quei delle

⁵⁶¹ *All'eccellentissimo consiglio dei ministri ed onorevoli deputati. Documenti relativi al servizio postale fra l'Italia e l'America meridionale*, cit., p.28.

Provincie dell'Alta Italia, farebbe manifestare un maggior sviluppo nel traffico coll'America, da tenersi in molta considerazione sotto il punto di vista politico ed economico»⁵⁶².

Il progetto di Sacco e Ferrari finiva perciò col confluire in una proposta più ampia, fondata, almeno apparentemente, su più solide basi e soprattutto con maggiori possibilità di ottenere il desiderato sussidio, incorporando interessi tanto diversi: a riprova di ciò, il 5 giugno 1875 sessantacinque deputati sottoscrivevano a loro volta un documento a sostegno della proposta *Lavarello* da sottoporsi al ministro dei Lavori Pubblici⁵⁶³.

Sacco intanto incalzava il prefetto di Napoli, Antonio Mordini, perché a sua volta intervenisse presso il ministro sottolineando l'importanza del progetto⁵⁶⁴. In una lettera del 21 luglio, in particolare, istruiva il prefetto sugli argomenti con cui controbattere ad una eventuale risposta negativa del ministero che avesse fatto riferimento alle conclusioni della Commissione Reale sulla navigazione a vapore la quale, come più sopra osservato, aveva negato l'opportunità di sussidiare la linea per il sud America essendovi già tre compagnie che effettuavano il servizio:

«Ora dalla relazione [della Commissione Reale] si scorge chiaramente, che nel concetto della cennata Commissione non esisteva precisamente la esclusione della sovvenzione, ma solamente non si credeva propizio il momento di farne proposta al

⁵⁶² *All'eccellentissimo consiglio dei ministri ed onorevoli deputati. Documenti relativi al servizio postale fra l'Italia e l'America meridionale*, cit., pp.13-14.

⁵⁶³ Firmatari: Carlo de Amezaga, Alessandro Nunziante, Stefano Castagnola, Davide Consiglio, Andrea Podestà, Gaetano Brunetti, G. A. Molfino, Mariano Englen, Baldassare Castagnola, Salvatore Magnoni, Alessandro d'Aste, Achille Del Giudice, Benedetto Verroggio, Michele Praus, Gian Domenico Romano, Giustino, Salvatore Fusco, Alceo Massarucci, Giuseppe Lazzaro, Nicola Sole, Tomaso Sorrentino, Francesco Crispi, Camillo Zizzi Praga, Camillo Longo, Giacomo del Giudice, Enrico Castellano, Nicola Polvere, Giovanni Della Rocca, Cesare di Gaeta, Guglielmo Bocci, Francesco Desantis, Pasquale Billi, Marcello Pepe, Vincenzo Carbonelli, Vincenzo Stocco, Vincenzo Spinelli, Carlo Carrelli, Giorgio Asproni, Francesco Catucci, Filippo Abignente, Cesare Golia, Luigi Minervini, Marco Morrone, Francesco Giordano, Ferdinando Petruccelli della Gattina, Salvatore Morelli, Giuseppe Ciliberti, Alfonso Vastarini Cresi, Pietro Toscano, Diego Aliprandi, Giovanni Nicotera, Giuseppe Lanzara, Giuseppe Buonomo, Federico Seismit Doda, Vincenzo Rogodeo, Francesco Lo Vito, Pietro Lacava, Giovanni Antonio Traversi, Francesco Brescia Morra, Giorgio Tamaio, Giuseppe Avezana Generale, Ferdinando Palasciano, Nicola Fabbri Generali, Luigi Indelli.

⁵⁶⁴ Sacco scriveva al prefetto Mordini il 23 giugno 1875; Mordini effettivamente inoltrava la domanda del Sacco al ministro di Agricoltura Industria e Commercio il 25 giugno; cfr. *All'eccellentissimo consiglio dei ministri ed onorevoli deputati. Documenti relativi al servizio postale fra l'Italia e l'America meridionale*, cit., pp.18-21; il carteggio è contenuto in ACS, MAIC, Industria e Commercio, II versamento, b.346B, f.XII.2.13, *Sacco e Ferrari*.

Governo, per non recar danno ad altre due Compagnie, che sarebbero rimaste escluse dalla sovvenzione.

Però le condizioni dal 1870 sono molte cambiate di fronte allo stato attuale del commercio, perché in quell'epoca l'emigrazione era maggiore, mentre oggi non solamente è scemata, per naturale condizione di cose, ma è ancora diminuita dal fatto dell'abolizione dei passaporti per la Francia, per cui ne avviene che, molti emigranti per schivare le difficoltà di ottenere il passaporto, onde imbarcarsi nei porti del Regno, e su di Vapori italiani, prescelgono la via di Marsiglia, ove s'imbarcano senza passaporti.

Sta di fatto che, la Compagnia G. B. Lavarello d C. è la sola, che oggi resiste in Italia, mentre le altre due, a cui alludeva la prefata Commissione sono fallite, avendo perduto il 70 % del loro capitale, ond'è che, per tali ragioni non possono più sussistere le considerazioni del 1870, le quali non erano altro che la espressione del momento, da non potersi calcolare in una legge.

E che sia così, lo dimostra il fatto che l'Onorevole Commendatore Castagnola, mentre in quell'epoca Ministro e Presidente della detta Commissione, opinava per la sosta, al presente riconoscendo la cambiata posizione delle cose non ha esitato punto di apporre la sua firma e raccomandare al Ministero dei Lavori Pubblici, la Petizione del dì 22 Maggio corrente anno, a firma di G. B. Lavarello e C.»⁵⁶⁵.

Nella lettera Sacco sottolineava altresì più volte – ed è quel che qui più interessa – quanto la linea fosse importante per la città di Napoli:

«Nello svolgimento quindi del nostro commercio, e nell'ampliamento del nostro porto con una Compagnia di Navigazione Transatlantica sta in gran parte l'avvenire commerciale del nostro paese; imperciocché Napoli tagliata fuori d'ogni attivo commercio, e partecipante di rimbalzo dei vantaggi dell'apertura dell'istmo di Suez, non può rialzare le sue condizioni economiche se non che, con la navigazione; ed è perciò che il sottoscritto sollecita attivamente l'appoggio del Governo per l'anzidetta Società, la quale unendo i suoi interessi a quelli di Napoli fa di questa Città capo di linea della stessa»⁵⁶⁶.

⁵⁶⁵ *Ibid.*, p.23.

⁵⁶⁶ *Ibid.*, pp.24-25.

S'avvicinava intanto la scadenza delle vigenti convenzioni marittime⁵⁶⁷. Il governo Minghetti, con decreto del 14 dicembre 1875, incaricava una commissione presieduta dal marchese Di Rudinì di studiare nuovi contratti⁵⁶⁸. Giovan Battista Lavarello scriveva nuovamente al ministro dei Lavori Pubblici perché il progetto fosse sottoposto all'attenzione della commissione⁵⁶⁹, come pure Sacco e Ferrari, mentre i deputati napoletani, tra i quali il sindaco, Duca di San Donato, ed il presidente della Camera di Commercio senatore Tito Cacace, scrivevano a loro volta al ministro perché prendesse «in benigna considerazione il presente esposto [di Sacco e Ferrari], e [lo trasmettesse], con raccomandazione, alla Commissione incaricata di studiare le linee di navigazione meritevoli di essere sovvenute»⁵⁷⁰.

La commissione Di Rudinì limitò tuttavia i propri lavori ai soli collegamenti interni, essendo intenzione del ministero Minghetti ridurre le spese per i servizi postali ai collegamenti ritenuti indispensabili, operando forti economie grazie alla rescissione del contratto con la *Peirano-Danovaro*, nell'ambito di una politica economica generale tesa all'agognato pareggio di bilancio.

Com'è noto, Minghetti riuscì effettivamente nell'impresa solo per cadere il 18 marzo 1876 a seguito della cosiddetta “rivoluzione parlamentare”. Il nuovo ministero Depretis, intenzionato a mantenere la cifra già stanziata annualmente per le sovvenzioni postali dirottando i risparmi conseguiti con la riduzione delle linee interne allo sviluppo delle linee postali e commerciali internazionali, istituì con decreto del 17 aprile 1876 una nuova commissione⁵⁷¹, presieduta da Cesare Correnti, composta da alcuni esponenti di

⁵⁶⁷ Il 13 aprile 1877 sarebbero scaduti i contratti siglati con le società *Rubattino* e *Peirano-Danovaro*, il 16 aprile 1877 il contratto con la *Florio*, il 28 febbraio 1878 il contratto con la *Peninsulare e Orientale* ed il 31 marzo 1878 sarebbe scaduta la convenzione siglata con la *Lavarello*.

⁵⁶⁸ La commissione era composta da Di Rudinì, Murgia, Randaccio, Ellena e Capecelatro come relatore.

⁵⁶⁹ Lettera del 10 gennaio 1876, *Ibid.*, p.26.

⁵⁷⁰ *Ibid.*, p.29: firmatari furono i deputati Giovanni Della Rocca, Salvatore Fusco, Davide Consiglio, Giuseppe Ciliberti, Gaetano Caracciolo principe di Castagneta, Pasquale Billi, Enrico Castellano, Antonio Ranieri, Mariano Englen, Tommaso Sorrentino, Mauro Morrone, il Duca di San Donato ed il senatore Tito Cacace.

⁵⁷¹ La commissione era composta da Cesare Correnti, presidente, dai senatori Barbavara, Cacace, Ricci, dai deputati Crispi, La Porta, De Amezaga, Parpaglia, Maldini, Camperio, Marazio, dal console italiano a Singapore Stefano Festa, dall'ingegnere Maraini, presidente della Società Geografica Italiana, dal cavaliere Salivetto, capo del dipartimento e della sezione servizi marittimi alla Direzione Generale delle Poste, segretario.

spicco dell'ambiente colonialista, maggiormente proclivi ad un più energico sostegno finanziario alla marina mercantile, intimamente collegata alla politica coloniale⁵⁷².

Nella sua prima seduta del 4 maggio, la commissione Correnti stabili di affidare lo studio rispettivamente dei collegamenti interni e di quelli internazionali a due distinte sottocommissioni, la prima composta da La Porta, De Amezaga e Parpaglia, e la seconda da Maldini, Camperio e Festa⁵⁷³. La sottocommissione per i servizi interni, relazionando sui propri lavori nella seduta del 19 maggio, accolse in linea di massima quanto già proposto dalla commissione Di Rudinì, conformandosi al principio di non sussidiare linee parallele ai tracciati ferroviari, suggerendo tuttavia di garantire maggiori collegamenti per la costa tirrena della Calabria, non ancora raggiunta dalla locomotiva, di assicurare corse settimanali tra la penisola e i porti della Sicilia meridionale e infine di collegare al resto del paese anche i porti della costa sarda occidentale. Oltre a ciò, allo scopo di guadagnare tempo utile alle trattative, la sottocommissione suggeriva di prorogare i contratti con le società *Florio* e *Rubattino* fino al 1 luglio 1877. La sottocommissione per i servizi internazionali, nell'espone le proprie conclusioni nella seduta del 22 maggio, propose i seguenti provvedimenti:

- 1- Miglioramento della linea del Levante con allacciamento a Sira anziché al Pireo della navigazione dell'Adriatico con quella del Mediterraneo; sovvenzione da accordarsi 1.470.000 Lire all'anno;
- 2- Riduzione da tre a due dei viaggi tra Genova e l'Egitto eseguiti dalla *Rubattino*, accordando a quest'ultima una sovvenzione di 10 Lire per lega;
- 3- Conservazione della linea delle Indie ed istituzione di un servizio da Venezia a Bombay alla scadenza della convenzione con la *Peninsulare ed Orientale*;
- 4- Attuazione di una linea con la Cina con approdo finale a Hong Kong con partenze alternate da Genova e da Venezia. Sovvenzione annua 672.000 Lire;
- 5- Compenso annuo di 500.000 Lire per il servizio postale per l'America del Sud.

⁵⁷² Cfr. G. MONINA, *La Grande Italia marittima. La propaganda navalista e la Lega navale italiana 1866-1918*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2008, pp. 77-80; D. NATILI, *op.cit.*, pp.23-28.

⁵⁷³ ASCD, Camera Regia, DPLIC, vol. 235, progetto di legge 56, *Convenzione per la Concessione di servizi postali e Commerciali marittimi nel Mediterraneo e nei mari dell'Indo-China ecc.*, cc.218-219.

La commissione formulò altresì il voto che un'unica società concessionaria appaltasse tutti i servizi sovvenzionali, con particolare obblighi circa la dotazione di moderni piroscafi, e che il governo considerasse la possibilità di rimborsare le spese di passaggio attraverso il canale di Suez a tutti i bastimenti nazionali, a vapore come a vela⁵⁷⁴. Udite le due relazioni, la commissione decise di distribuire i collegamenti secondo un ordine decrescente d'importanza: servizi interni, linee per il Levante, linee per l'Egitto e le Indie, incluse quelle servite dalla società *Peninsulare ed Orientale*, linea per la Cina e linee per le Americhe⁵⁷⁵.

Di queste, le più importanti per gli interessi napoletani restavano le linee per il Levante e per il Sud America. Napoli era stata sino ad allora testa di ponte della linea per il Levante servita dalla *Trinacria* la quale, pur sussidiata per la sola corsa da Messina a Costantinopoli, aveva stabilito di far partire i propri piroscafi da Napoli toccando Palermo⁵⁷⁶; venuta meno la *Trinacria*, i cui oneri erano provvisoriamente passati alla *Florio*, la commissione, su proposta del direttore generale della Marina Mercantile Barbavara, votò perché la testa di linea tra la costa tirrenica e l'isola greca di Sira - punto di congiunzione con l'altra linea proveniente dall'Adriatico - fosse stabilita appunto a Napoli con scali a Palermo e Messina, garantendo così la settima corsa settimanale tra il continente e la Sicilia, fino ad allora disimpegnata gratuitamente dalla *Trinacria*⁵⁷⁷.

Quanto alla linea per il sud America, diversi commissari si dimostrarono restii ad accordare un sussidio, ritenendo inopportuno sovvenzionare una società la quale esercitasse una linea già servita da altre compagnie nazionali. Apertamente ostile si dichiarò il commissario Marazio, adducendo a motivazione gli altissimi dividendi distribuiti dalla *Lavarello* ai propri azionisti, segno della remunerabilità della linea e dunque dell'inutilità del sussidio; Barbavara apparve particolarmente pencolante a riguardo, osservando da un lato che il servizio postale disimpegnato dalla *Lavarello*, seppur lodevolmente, non poteva dirsi indispensabile, né potevano negarsi i vantaggi garantiti dalla concorrenza sulla linea, e dall'altro lato che una possibile sospensione del servizio postale avrebbe tuttavia avuto conseguenze negative, concludendo infine con l'osservare che il collegamento postale con l'America meridionale, per dirsi veramente

⁵⁷⁴ *Ibid.*, cc.241-242.

⁵⁷⁵ *Ibid.*, c.259.

⁵⁷⁶ Cfr. *supra*, pp.40-41.

⁵⁷⁷ ASCD, Camera Regia, DPLIC, vol. 235, progetto di legge N.56, cc.265v.-274.

utile, avrebbe dovuto essere settimanale⁵⁷⁸. Maldini, sostenendo non essere giustificata la sovvenzione se considerata dal mero punto di vista postale e commerciale, considerò che un altro ordine di motivazioni era sorto in seno alla sottocommissione per i servizi internazionali durante la discussione di suddetta linea, vale a dire l'importanza di garantire trasporti adeguati per la crescente emigrazione verso il Sud America, e favorire il miglioramento della flotta mercantile nazionale, per cui proponeva non già il sussidio alla *Lavarello*, ma di «accordare un premio a quella Società che intraprendendo viaggi periodici coll'America del Sud [avesse posseduto] un materiale perfetto»⁵⁷⁹. A queste obiezioni la maggioranza della commissione contrappose l'importanza del collegamento per il Sud America soprattutto considerata la consistenza della colonia italiana e la necessità di tener saldi i legami con la madrepatria. Ricci ricordò inoltre la necessità di rifornire la squadra navale della Regia Marina stazionata nell'Atlantico meridionale, e soprattutto la poca consistenza della cosiddetta concorrenza, limitandosi a soli tre bastimenti posseduti da Piaggio e da Schiaffino⁵⁸⁰. La commissione, d'altro canto, non ignorava l'ostilità che soprattutto da parte degli armatori liguri si dimostrava alla possibile sovvenzione della linea, e perciò volle sentire l'opinione della sottocommissione incaricata di studiare le diverse petizioni inviate alla commissione, la quale sottocommissione confermò l'infondatezza delle obiezioni mosse dai diversi armatori liguri di velieri alla possibile istituzione di un servizio postale periodico sovvenzionato con il sud America, e suggerì di mitigare i possibili danni ai concorrenti della *Lavarello* – Piaggio e Schiaffino – con l'imporre alla società concessionaria oneri straordinari⁵⁸¹. Discussi alcuni emendamenti, la commissione votò perciò un ordine del giorno così concepito:

«Accordare un sussidio annuale a quella Società di Navigazione che imprendesse il servizio a vapore postale e Commerciale per il Rio della Plata con che soddisfacesse alle seguenti condizioni:

⁵⁷⁸ *Ibid.*, cc.298v.; 300; 301.

⁵⁷⁹ *Ibid.*, c.300v.

⁵⁸⁰ *Ibid.*, c.303; si noti che anche Piaggio si era proposto per eseguire il servizio postale con il Sud America, cfr. *Ibid.*, c.241r.

⁵⁸¹ *Ibid.*, c.303v; per la relazione della sottocommissione sulle petizioni cfr. ivi, vol. 236, *Relazione Festa sulle petizioni alla Commissione pei servizi internazionali*, cc.192-194v. La sottocommissione, nel prendere in considerazione il voto di Vincenzo Sacco, si limitò ad invitarlo ad attendere le risoluzioni del ministero competente al termine dei lavori della commissione parlamentare.

- a. Possedere un materiale nautico non inferiore a quello di Estere Società sovvenzionate sulla stessa linee con partenze per ora mensili da Napoli per Genova-Rio Janeiro-Montevideo e Buenos Aires;
- b. Possedere vapori di grandezza proporzionata e tale da fare il viaggio diretto a vapore;
- c. Sottoporsi a quelle condizioni che si ravviseranno necessarie dall'Amministrazione perché abbia luogo a prezzi ridotti il trasporto del personale e del materiale della Marina alla Stazione dell'America Meridionale»⁵⁸².

Sorse inoltre, in seno alla commissione, la proposta di modificare l'ordine d'importanza delle linee da sottoporsi al Ministero, antepoendo la linea del sud America a quella per Singapore; l'emendamento, tuttavia, a parità di voti non fu accettato⁵⁸³.

Le aspirazioni napoletane, pur confortate dalle conclusioni della commissione Correnti, non furono tuttavia recepite dal conseguente progetto di legge, presentato alla Camera dal ministro dei Lavori Pubblici Zanardelli il 5 febbraio 1877. Nella proposta ministeriale, infatti, come testa di ponte per la linea del Levante fu proposta Palermo, mentre la linea per il sud America non riceveva alcuna sovvenzione. Malgrado gli sforzi in seno alla commissione parlamentare incaricata di studiare il progetto di legge e di riferire alla Camera⁵⁸⁴ dell'onorevole D'Amico perché entrambi i provvedimenti fossero accolti nell'interesse di Napoli⁵⁸⁵, la commissione non poté far altro che prendere atto delle obiezioni manifestate dal ministro dei Lavori Pubblici durante i suoi interventi ai lavori: Zanardelli, interrogato dalla giunta, spiegò infatti che la *Florio* aveva rifiutato di far partire le corse per gli scali levantini da Napoli, e all'obiezione che in questo modo il commercio napoletano avrebbe dovuto soffrire i disagi di ben due trasbordi a Messina e a Sira replicò sostenendo di ritenere più dannoso il maggior tempo richiesto dall'essere testa di ponte, poiché questo avrebbe implicato lo scalo a Palermo⁵⁸⁶; quanto invece alla

⁵⁸² Ivi, vol.235, cc.304-305.

⁵⁸³ *Ibid.*, cc.313v-315.

⁵⁸⁴ La giunta fu così composta: La Porta presidente; Pissavini segretario, Cocco-Ortu relatore, D'Amico, Boselli, Adamoli, Solidati, Damiani, Del Giudice.

⁵⁸⁵ Cfr. ASCD, Camera Regia, DPLIC, vol. 235, *verbali di adunanza*, cc.448 segg.; D'Amico propose anche alla commissione di eleggere Napoli testa di ponte della linea Palermo-Tunisi, e di prolungarla fino ad Algeri. Alla commissione fu anche sottoposto, nella seduta del 21 marzo, il voto del Consiglio comunale di Napoli, formulato il 17 gennaio, perché alla Lavarello fosse accordata la sovvenzione richiesta. Copia del voto ivi, vol. 236, cc.81-82.

⁵⁸⁶ *Ibid.*, c.463v.

linea postale per il sud America, Zanardelli dichiarò d'essere contrario per motivi di bilancio e per l'ostilità delle società concorrenti, limitandosi perciò ad osservare che qualora il servizio postale fosse venuto meno il governo avrebbe provveduto di conseguenza⁵⁸⁷. La commissione prese atto delle risposte, non mancando tuttavia di raccomandare al ministro di fare istanze presso la *Florio* perché essa imitasse l'esempio della *Trinacria* cumulando il servizio tra Napoli, Palermo e Messina e quello tra Messina e Sira⁵⁸⁸; inoltre, la commissione approvò un ordine del giorno da sottoporsi alla Camera perché, tra le altre linee, il governo provvedesse «valendosi a preferenza dell'opera di compagnie nazionali, all'avvenire della navigazione periodica» tra Napoli, Livorno, Genova con l'America del Sud⁵⁸⁹.

La giunta comunale di Napoli, ritenendo che le convenzioni, sottoposte così com'erano alla Camera, «non avevano trovato nel Governo quella giusta considerazione, che pure meritano gl'interessi di una grande città del Regno», inviò perciò alla Camera un proprio voto a stampa con il quale ribadiva le due sue principali aspirazioni, vale a dire che la società *Florio* accettasse di far partire il piroscampo postale per Sira da Napoli, evitando al commercio napoletano l'incomodo di due trasbordi, e che fosse sovvenzionato un collegamento postale tra l'Italia e il sud America eseguito dalla *Lavarello*, esortando la Camera ad «assicurare al porto di Napoli ed al suo commercio il servizio del Levante con un provvedimento immediato, e quello dell'America del Sud con una disposizione di legge che, garantendo la Compagnia Lavarello dal 1878 in poi, le [avesse permesso di] fissare a Napoli la sua testa di linea»⁵⁹⁰.

⁵⁸⁷ *Ibid.*, c.464v.

⁵⁸⁸ Atti parlamentari, Camera dei Deputati, Documenti. Progetti di legge e relazioni, Legislatura XIII, N.56-A, *Relazione della commissione composta dai deputati La Porta, presidente, Pissavini segretario, D'Amico, Boselli, Adamoli, Solidati, Damiani, Del Giudice e Cocco relatore sul progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici di concerto col presidente del Consiglio, ministro delle finanze nella tornata del 5 febbraio 1877. Convenzione per la concessione di servizi postali e commerciali marittimi nel Mediterraneo e nei mari dell'Indo-China con le Società R. Rubattino e C.^a ed I. e V. Florio e C.^a.*, p.19.

⁵⁸⁹ *Ibid.*, p.35; D'Amico chiese di interrogare il ministro Zanardelli il 24 febbraio per chiedergli di motivare l'omissione di fatto della sovvenzione alla linea sudamericana nel progetto di legge ministeriale, tuttavia Zanardelli e Depretis si limitarono ad invitarlo a rimandare l'interrogazione al momento della discussione delle nuove convenzioni; cfr. Camera dei Deputati, Discussioni della Camera dei deputati, XIII Legislatura, 24 febbraio 1877, pp.1586-1587.

⁵⁹⁰ ASCD, Camera Regia, Petizioni a stampa, busta 107, n.22, *Voto della giunta comunale di Napoli per la navigazione transatlantica*, Napoli, s.d., 1877.

Ma a poco valsero voti e perorazioni, come pure a nulla poté valere la protesta alla Camera dell'onorevole Marziale Capo⁵⁹¹, cui il sindaco di Napoli, duca di San Donato, aveva affidato il compito di sostenere i voti del municipio napoletano durante la discussione del progetto di legge⁵⁹², come pure l'intervento di D'Amico⁵⁹³. Nel rispondere alle numerose contestazioni che da più deputati, soprattutto delle province venete, furono mosse alle convenzioni, Zanardelli non mancò di soffermarsi espressamente sulle questioni suscitate dai due deputati napoletani⁵⁹⁴:

«L'onorevole Capo ieri mi parlò delle aspirazioni di Napoli, del desiderio ivi espresso che venisse sussidiata la linea dell'America del sud. [...] Io ebbi a dire, interrompendo l'onorevole Capo, che non vedeva come Napoli v'entri, poiché davvero non capisco che il sussidio a queste linee dell'America del sud possa essere un bisogno piuttosto napoletano che ligure, lombardo, piemontese. È vero che fu accennato dall'onorevole Capo che Napoli possa eventualmente, ove fosse sussidiata la linea dell'America del sud, diventare, come suol dirsi, testa di linea. Ma noi sappiamo tutti qual valore possa darsi a questa parola "testa di linea" in quanto sia veramente, come sarebbe in questo caso, una parola; noi sappiamo tutti quando abbia una effettiva importanza non il chiamarsi ma l'essere un porto testa di linea. Testa di linea è sostanzialmente quel porto dove trovasi l'armatore [...] Quindi una partenza la quale si effettua piuttosto prima che dopo da Napoli o da Genova, indipendentemente dai benefizi che derivano al luogo dove ha sede l'industria dell'armatore, non credo che possa recare un notevole utile a qualsiasi città. Invece io credo che Napoli, del pari che Genova e tutte le altre città italiane i cui figli emigrano pel Rio della Plata, da un sussidio che si concedesse ad alcuna delle compagnie esercenti avrebbe un grave ed incontestabile pregiudizio. Me lo dicono gli stessi ricorsi che si fanno dagli armatori i quali corrono gli stessi mari, vanno dall'Italia al Brasile, all'Uruguay, alla Repubblica Argentina. Essi ripetono altamente in coro che nel caso che un solo di essi venisse sussidiato, ciò equivarrebbe al decretare la rovina degli altri, poiché quelli fra gli armatori che ottenesse il sussidio, si varrebbe di questa sua posizione privilegiata per schiacciare gli altri,

⁵⁹¹ Deputato per la circoscrizione di Napoli X.

⁵⁹² Atti Parlamentari, Discussioni della Camera dei deputati, XIII Legislatura, 5 maggio 1877, pp.3115-3118.

⁵⁹³ *Ibid.*, pp.3118-3126.

⁵⁹⁴ Edoardo D'Amico era in quel momento deputato della circoscrizione di Sorrento.

riducendo i prezzi, come esso avvantaggiato dal sussidio potrebbe fare: così, eliminati gli altri concorrenti, esso sarebbe padrone del campo, arbitro assoluto dei prezzi, e per tal modo gli emigranti napoletani, i liguri, i lombardi [...] avrebbero da pagare un prezzo quale finora non hanno pagato giammai. Ecco dunque le ragioni per le quali io credo che per qualsiasi parte d'Italia, per Napoli, come pella Liguria, il Piemonte, la Lombardia, non vi sarebbe utile, ma danno nell'accordare i sussidi che ci si chiedono per la navigazione dell'America del Sud»⁵⁹⁵.

Più conciliante il ministro si dimostrò discorrendo della linea per il Levante, assicurando all'onorevole D'Amico che avrebbe usato tutta la sua influenza per convincere Ignazio Florio a far passare il piroscafo per Sira da Napoli⁵⁹⁶.

Approvate il 9 maggio dalla Camera, le nuove convenzioni postali e commerciali marittime lasciavano ampiamente insoddisfatte le aspirazioni napoletane, dovendosi la città di Napoli accontentare di promesse inconsistenti del ministro sui propri buoni uffici presso Ignazio Florio⁵⁹⁷, e di un ordine del giorno estremamente vago in cui si auspicava un futuro provvedimento del governo a favore delle linee postali tra Napoli, Livorno, Genova e il Sud America⁵⁹⁸.

Lo scarto tra le proposte della commissione parlamentare ed il progetto di legge ministeriale - che d'altronde non scontentava solo Napoli o Venezia⁵⁹⁹ - va certamente letto anche in controluce alla maggiore capacità di pressione politica dimostrata da Ignazio Florio e Raffaele Rubattino⁶⁰⁰, come pure al coacervo di diversi interessi, difficilmente componibili, che si agitavano in seno alla nuova maggioranza parlamentare. Le convenzioni, che siglavano la totale concentrazione dei servizi sovvenzionati nelle due

⁵⁹⁵ *Ibid.*, pp.3155-3156.

⁵⁹⁶ *Ibid.*, p.3150.

⁵⁹⁷ Non si capisce, in effetti, per quale motivo Zanardelli, che aveva giustificato il mancato stabilimento della testa di linea a Napoli con l'opposizione del Florio, avrebbe potuto ottenere a contratti già firmati dallo stesso suddetta concessione.

⁵⁹⁸ *Ibid.*, 8 maggio 1877, p.3200.

⁵⁹⁹ Alla linea per il sud America aveva espresso il proprio sostegno anche il Municipio di Livorno. Diverse case commerciali e bancarie sia di Milano che di Genova avevano invece sottoposto alla commissione parlamentare voti perché fosse garantito il collegamento periodico con Calcutta, definita la linea «più importante e fruttifera fra tutte quante finora iniziate nelle regioni Indiane», servizio che in passato era stato assicurato dal *Lloyd italiano*, fallito tuttavia nel 1876; cfr. ASCD, Camera Regia, DPLIC, vol. 236, c.3 e cc.6-9.

⁶⁰⁰ Cfr. G. DORIA, *op.cit.*, pp.153-162; M. E. TONIZZI, "Amico degli amici". Rubattino e le reti sociali dell'élite genovese dal Regno di Sardegna all'Unità d'Italia, in Raffaele Rubattino: un armatore genovese e l'Unità d'Italia, Cinisello Balsamo, Silvana, 2010, pp.39-48; S. CANDELA, *I Florio*, Palermo, Sellerio, 1986, pp.205 segg.

più grandi società armatoriali del Paese pur con la sola eccezione, tra l'altro provvisoria, della sovvenzione alla *Peninsulare ed Orientale*, s'inscrivevano d'altronde in una visione precisa dei rapporti tra Stato ed economia del Depretis, favorevole alle grandi concentrazioni industriali e finanziarie, non esclusa un'unica grande compagnia di navigazione nazionale⁶⁰¹.

⁶⁰¹ Cfr. G. CAROCCI, *Agostino Depretis e la politica interna italiana dal 1876 al 1887*, Torino, Einaudi, 1956, pp.118 segg.; sulle posizioni di Depretis, e in generale sul vago liberismo di fondo che funse da collante della nuova maggioranza parlamentare nel 1876 cfr. R. CHIARINI, *La Sinistra al potere e la questione ferroviaria (con un inedito di Zanardelli)*, in «Nuova Rivista Storica», 63 (1979), n.1-2, pp.115-148.

CAPITOLO III IN EQUILIBRIO PRECARIO

3.1. *Sempre più stretti in un mondo che rimpicciolisce*

Sebbene l'apertura del canale di Suez avesse avuto, sin dai primi anni, un impatto determinante sullo spostamento delle rotte euro-asiatiche, riconducendole nuovamente entro i confini del Mediterraneo, fu solo a partire dagli anni Ottanta che l'accumularsi di un complesso di innovazioni tecniche ed organizzative consentì alla navigazione a vapore, reale beneficiaria del canale, di competere vittoriosamente con la vela fin sulle più lunghe distanze⁶⁰². Oltre alla lunghezza del percorso, tuttavia, anche la natura delle merci concorreva ad individuare il discrimine tra la preferibilità o meno dell'impiego dei piroscafi, che tendevano ad essere più remunerativi quanto più alto era il valore della merce a parità di volume occupato, per cui la vela poté, su alcune rotte, reggere le concorrenze del vapore nel trasporto di rinfuse a basso valore unitario⁶⁰³, come la lana australiana, almeno fino agli inizi del XX secolo⁶⁰⁴.

Come già Max Fletcher rilevava, anni orsono, nel suo studio sugli effetti del canale sulla navigazione internazionale, le speranze delle nazioni mediterranee di poter trarre vantaggio dalla riavvicinamento ai mercati orientali dovettero ben presto rivelarsi pie illusioni, poiché nessuna delle potenze marittime affacciate sul Mediterraneo riuscì a scalfire il monopolio britannico dei trasporti tra Europa ed Oriente, eroso soltanto, a partire dagli ultimi anni del secolo, dalla crescente concorrenza tedesca. Per quanto le

⁶⁰² Fondamentali furono la sostituzione del ferro con l'acciaio nella costruzione di scafi, caldaie e macchine marine, e l'introduzione del motore compound dapprima a duplice, poi a triplice espansione; non meno importante fu l'introduzione delle celle frigorifere, la diffusione di una vasta rete di cavi telegrafici, la creazione di stazioni carbonifere lungo le principali rotte, l'ammodernamento strutturale dei porti; cfr. D. R. HEADRICK, *I tentacoli del progresso. Il trasferimento tecnologico nell'età dell'imperialismo (1850-1914)*, Bologna, Il Mulino, 1991, pp.25-62; sulle conseguenze, anche politiche, di Suez e l'evoluzione del traffico del canale nei decenni successivi cfr. A. GIUNTINI, *op.cit.*, pp.133-147.

⁶⁰³ Un'interessante ricostruzione della ricollocazione della marina velica italiana su rotte marginali ma ancora remuneratrici in L. SCAVINO, *Rivoluzione dei trasporti e navigazione: l'evoluzione della marineria ligure di fronte alle trasformazioni del XIX secolo*, in *Percorsi di storia tra rivoluzione e modernizzazione (XVI-XIX secolo)*, a cura di C. BAZZANI e L. SCAVINO, Palermo, New Digital Frontiers, 2021, pp.289-310, oltre al già citato P. FRASCANI, *Tra la bussola e il negozio: uomini, rotte e traffici nei giornali di bordo delle navi a vela dell'ottocento*, cit., *passim*.

⁶⁰⁴ M. A. FLETCHER, *The Suez Canal and World Shipping, 1869-1914*, «The Journal of Economic History», 18 (1958), n.4, pp.556-573; C. K. HARLEY, *The shift from sailing ships to steamships, 1850-1890: a study in technological change and its diffusion*, in *Essays on a Mature Economy. Britain after 1840*, a cura di D. N. McCLOSKEY, Princeton, Princeton University Press, 1971, pp.215-238.

merci continuassero a navigare su piroscafi inglesi, tuttavia, diversi fattori alla lunga concorsero a minare il fiorente commercio di transito britannico, che defluiva oramai dai paesi produttori dell'Asia e dell'Australia direttamente ai mercati di sbocco europei⁶⁰⁵.

Innovazioni tecniche ed organizzative non erano i soli fattori ad influire sul sistema globale dei collegamenti marittimi. Da un lato la constatazione del predominio britannico, e dall'altro la crisi della marina velica, spinsero i governi dell'Europa continentale, nonché quello degli Stati Uniti e del Giappone, a varare nuove misure a sostegno delle marine mercantili nazionali. Pioniera della nuova fase di sostegni pubblici fu nel 1881 la Francia, cui seguirono in risposta l'Italia e la Germania nel 1885 e gli Stati Uniti nel 1891, alle quali, negli stessi anni, s'unirono anche altre nazioni come Austria-Ungheria, Giappone, Spagna, Russia, Turchia e Brasile⁶⁰⁶. Gli sforzi dei singoli Stati, spesso, non intesero soltanto sollevare le sorti delle rispettive flotte mercantili, ma anche incentivare i propri traffici commerciali, esigenza sempre più pressante nella temperie di antagonismi doganali e saturazione dei mercati che caratterizzò l'ultimo quarto del secolo⁶⁰⁷. Una delle risposte più seducenti fu la rivendicazione di crescenti fette di mondo da introdurre a viva forza nei circuiti delle economie nazionali, rivendicazione che tuttavia esigeva la capacità fattiva di raggiungere le più dimenticate plaghe del globo attraverso collegamenti affidabili, e di garantirne l'incolumità attraverso le rispettive forze navali⁶⁰⁸. Non meno gravido di conseguenze fu, per l'intensificazione dei collegamenti marittimi globali, la corsa per la spartizione coloniale dell'Africa e dell'Asia che negli ultimi vent'anni dell'Ottocento vide protagonisti le potenze europee, gli Stati Uniti e il Giappone⁶⁰⁹.

⁶⁰⁵ K. HARLEY, *op.cit.*, pp.564-573; sull'importanza del commercio di transito britannico ancora nella prima metà del XIX secolo cfr. R. DAVIS, *The Industrial Revolution and British Overseas Trade*, London, Leicester University Press, 1979.

⁶⁰⁶ Un quadro di sintesi in G. MELLINATO, "Constructing" the First Maritime Globalization. *Competing Shipping Subsidies and the Race for the Commercial Spaces 1881-1914*, «CefES-DEMS Working Paper Series», n.421 (2019), pp.4-12; cfr. pure L. DE COURTEN, *La marina mercantile italiana nella politica di espansione (1860-1914). Industria, finanza e trasporti marittimi*, cit., pp.77-161.

⁶⁰⁷ Sull'ascesa di misure protezionistiche a partire dagli anni Ottanta cfr. P. BAIROCH, *Le politiche commerciali in Europa dal 1815 al 1914*, in *Storia Economica Cambridge*, a cura di P. MATHIAS e S. POLLARD, ed. it. a cura di VALERIO CASTRONOVO, Torino, Einaudi, 1974-1992, VIII, *Le economie industriali, I, Lo sviluppo delle politiche economiche e sociali*, pp.3-179.

⁶⁰⁸ Gli studi più importanti sul rapporto tra tecnologia ed imperialismo restano quelli di D. R. HEADRICK; oltre al già citato *I tentacoli del progresso. Il trasferimento tecnologico nell'età dell'imperialismo (1850-1914)*, cit.; cfr. pure ID., *Il predominio dell'Occidente. Tecnologia, ambiente, imperialismo*, Bologna, il Mulino, 2010.

⁶⁰⁹ Fondamento teorico del nesso tra potere navale e capacità di proiezione economica degli Stati furono le teorie di Alfred Thayer Mahan, ufficiale della marina militare statunitense e fortunato teorico del

L'intensificazione dei traffici attraverso il Mediterraneo, e la disarticolazione dei precari equilibri della costa mediterranea d'Africa per mezzo di alcuni colpi di mano che videro, a cavallo del nuovo decennio, la Francia imporre il proprio protettorato su Tunisi e il Regno Unito, già impossessatati di Cipro nel 1878, occupare militarmente l'Egitto⁶¹⁰, non sembrano in un primo momento influenzare significativamente il sistema degli scambi napoletani.

Per tutto il decennio che seguì l'apertura del canale di Suez, Napoli aveva registrato una crescita vertiginosa del traffico portuale; gli anni Ottanta, al contrario, furono testimoni di una sostanziale stagnazione del movimento sia dei piroscafi che delle merci⁶¹¹, sintomo della marginalizzazione del porto napoletano rispetto ai traffici da e per Suez, che invece videro il tonnellaggio dei piroscafi in transito nel canale più che raddoppiare nel corso del decennio, arrivando nel 1890 a 6.890.094 tonnellate⁶¹². La diserzione dello scalo napoletano da parte di alcune compagnie di navigazione estere impensierì profondamente il Municipio e la Camera di Commercio, che ravvisarono nelle tasse sanitarie e di ancoraggio il principale problema. Introdotte nel 1861, ed atte ad uniformare i vari diritti riscossi nei porti della penisola prima dell'Unità, le tasse d'ancoraggio gravavano sui bastimenti, tanto nazionali quanto esteri, nella misura di 55 centesimi la tonnellata di stazza, mentre le tasse sanitarie erano esatte a seconda della provenienza, originariamente nella misura di 45 centesimi per i bastimenti provenienti dal Levante o dalle Americhe, e di 7 centesimi per le altre provenienze; con successiva legge 11 agosto 1870, tuttavia, esse erano state in parte riformate, per cui la distinzione per provenienze restò soltanto per i velieri, mentre i piroscafi presero a pagare una tassa fissa di 27 centesimi, qualsiasi fosse stato il porto d'origine, il tutto ulteriormente gravato dall'imposta di bollo dovuta sulla bolletta di pagamento; tali diritti erano dovuti solo al primo approdo ad un porto nazionale, e per le tasse d'ancoraggio era altresì prevista la

Sea Power, concetto che ebbe ampia diffusione nell'ultimo decennio dell'Ottocento; sul rapporto tra marina mercantile, commercio e colonialismo in Italia, e sulla ricezione delle teorie di Mahan, si rimanda a G. MONINA, *La Grande Italia marittima. La propaganda navalista e la Lega navale italiana 1866-1918*, cit., pp.77 segg.

⁶¹⁰ Per un quadro di quello che Giampiero Carocci ha definito «periodo cruciale dell'espansione coloniale» cfr. G. CAROCCI, *L'età dell'imperialismo (1870-1918)*, Bologna, il Mulino, 1989, pp.23-43.

⁶¹¹ Cfr. *supra*, cap. I, par. 3.

⁶¹² D. R. HEADRICK, *I tentacoli del progresso. Il trasferimento tecnologico nell'età dell'imperialismo (1850-1914)*, cit., p.36.

deduzione del 40% del tonnelloaggio per lo spazio occupato dalle macchine⁶¹³. Concepiti in un momento in cui i bastimenti, e soprattutto i velieri, difficilmente superavano il centinaio di tonnellate, tali diritti si erano rivelati viepiù gravosi al crescere delle dimensioni dei piroscafi, soprattutto per quelli di linea esteri, i quali trovavano sempre minor margine di guadagno nel far scalo nel porto napoletano, come rilevavano chiaramente il Municipio e la Camera di Commercio:

«Venti anni or sono, i battelli a vapore avevano un discreto tonnelloaggio; e di quelli, che frequentavano i porti italiani, forse nessuno raggiungeva la capacità di 1000 tonnellate. Oggi questo massimo, allora neanche raggiunto, è diventato minimo, e la portata del maggior numero dei piroscafi è di 2000 a 3000 tonnellate, né mancano nelle flotte delle grandi Compagnie di navigazione piroscafi di 4000, e perfino 5000 tonnellate. Ma, accrescendo il loro tonnelloaggio, i battelli a vapore hanno contemporaneamente estesi i loro traffichi, ed oggimai ben pochi fra essi si limitano al servizio dei porti italiani, mentre i più spingonsi ai viaggi di lungo corso per l'America e nell'Estremo Oriente. Donde la conseguenza che, venti anni fa, un battello a vapore di 300 a 400 tonnellate, il quale toccava i principali porti d'Italia, e compiva in un mese parecchi viaggi, trasportando 2000 o 3000 tonnellate di mercanzia, non doveva pagare che 55 centesimi per tassa di ancoraggio, e per sanità marittima 45 centesimi se veniva da levante, se da altri luoghi 7 centesimi per ogni tonnellata, in tutto 300 o 400 lire; oggi invece un battello a vapore di 3000 tonnellate, proveniente dalle Indie o dall'Australia, e che prosegue la sua rotta per la Francia o per l'Inghilterra, deve pagare 3000 lire, delle quali gli torna quasi sempre impossibile rifarsi col prodotto delle sue operazioni di commercio. Alla quale conseguenza, dolorosamente ed inevitabilmente, tien dietro quest'altra, che i battelli a vapore di alta portata, e però tutti quelli che percorrono le grandi linee, solcando i mari dalle più remote regioni, sono costretti ad abbandonare lo scalo di Napoli, ove appunto incontra che le loro spese non sono rimborsate dai guadagni; e lo hanno in fatti abbandonato i piroscafi inglesi provenienti da Bombay, gli spagnuoli da Manilla, gli olandesi da Batavia, ed altri ancora lo abbandoneranno o non vi approderanno mai, se le condizioni presenti non saranno mutate»⁶¹⁴.

⁶¹³ J. VIRGILIO, *Le tasse marittime*, in MAIC, *Annali dell'industria e del commercio*, 1879, Roma, Tip. Botta, 1879, pp.91-92.

⁶¹⁴ ASCD, Camera Regia, DPLIC, vol. 381, DDL 149, *Provvedimenti riguardo alla Marina Mercantile*, c.295, *Voto del Municipio e della Camera di Commercio di Napoli al governo del Re ed al*

L'allontanamento delle compagnie di linea estere dal porto di Napoli non avrebbe solo ridotto le opportunità di smercio in più lontani mercati non serviti dalla bandiera nazionale, ma avrebbe anche gravemente colpito tutto l'indotto legato al transito dei passeggeri ed al rifornimento dei piroscafi, beneficio anche più importante per l'economia cittadina che non l'apertura stessa dei mercati, come constatava pragmaticamente la Camera di Commercio:

«ad ogni approdo, ci è forniture di viveri da provvedere, c'è vendita di oggetti d'arte e commestibili da parte di commercianti girovaghi a bordo delle navi, c'è spese che fanno i viaggiatori sbarcati, c'è guadagno per battellieri e facchini, e ci è inoltre la possibilità inapprezzabile di ottenere col tempo larga rete di scambi con quei paesi, verso i quali queste navi sono dirette o donde provengono»⁶¹⁵.

La coscienza del legame corrente tra l'approdo delle grandi linee postali e il buon andamento dell'economia cittadina nelle sue diverse articolazioni produttive, commerciali e legate al turismo, spingeva la *Lega pel Bene di Napoli*, associazione costituitasi nel 1884 tra «commercianti, industriali ed artisti napoletani», e particolarmente attenta al mercato dei turisti stranieri, ad indicare come proprio punto programmatico il far «voti al Governo, al Municipio, alla Provincia, alla Camera di Commercio perché [incoraggiassero] l'approdo, nel nostro porto, dei vapori di tutte le compagnie nazionali ed estere facilitandolo con ogni mezzo, acciocché [venisse] allacciata con tutte le linee di navigazione che dall'Oriente [passavano] per lo stretto di Gibilterra e viceversa»⁶¹⁶.

Per lo stesso ordine di motivi, un'ulteriore causa di preoccupazione risiedeva nell'imminente scadenza della convenzione marittima italo-francese del 1863, e della

Parlamento per la diminuzione delle tasse marittime, Napoli, R. Stab. Tip. del cav. F. Giannini, 1883, pp.9-11.

⁶¹⁵ CCAN, *Relazione sui provvedimenti per la marina mercantile*, Napoli, Tip. commerciale, 1884, p.14.

⁶¹⁶ ASN, Questura, Gabinetto, parte prima, II versamento, Associazioni, b.90, f.13, *Programma e Statuto della Lega pel Bene di Napoli*, Napoli, Tip. Ferrante, 1884, p.9; alla fondazione la Lega contava circa 300 membri; primo presidente fu Rocco Morabito, eminente orefice ed esportatore napoletano; nel 1886 risulta presidente Girolamo Giusso; cfr. *Annuario napoletano Bronner. Grande guida commerciale storico-artistica, scientifica, amministrativa, statistica, industriale e d'indirizzi di Napoli e provincia redatta per cura e spese di Augusto M. Lo Gatto*, 1886, Napoli, R. Stab. Tip. Domenico De Falco e Figlio, 1886, p.225.

convenzione postale del 1869, in virtù delle quali ai piroscafi postali dei due paesi era riconosciuta, nei porti reciproci, l'esenzione delle tasse sanitarie come pure della tassa d'ancoraggio in caso di sbarco di soli passeggeri; la convenzione marittima del 1862, inoltre, aveva assicurato alle barche coralline trattamenti di favore durante la pesca del corallo lungo i litorali algerini. Il timore era che allo scadere delle convenzioni tra i due paesi, anche le compagnie di navigazione francesi avrebbero abbandonato il porto di Napoli, con danno della città. Nell'aprile del 1883 il consiglio comunale e la Camera di Commercio affidarono perciò ad una commissione mista⁶¹⁷ il compito di formulare un voto da sottoporre al governo perché la convenzione postale italo-francese fosse provvisoriamente prorogata, perché i suoi benefici fossero estesi alle altre compagnie di navigazione postale, e perché in generale si ponesse mano ad una riforma delle tasse marittime, voti che furono prontamente accolti⁶¹⁸.

L'argomento, d'altronde, era stato altresì oggetto di studio - nell'ambito di un più generale complesso di misure atte a risollevarle le condizioni della marina mercantile - della commissione parlamentare d'inchiesta sulla marina mercantile istituita nel marzo del 1881, presieduta dal senatore Francesco Brioschi ma universalmente collegata al nome di Paolo Boselli, energico deputato ligure ch'era stato il principale promotore dell'inchiesta. I risultati dei lavori dell'inchiesta Boselli, pubblicati in sette volumi nel febbraio del 1882, furono alla base di un progetto di legge, presentato alla Camera nel novembre del 1883, concernente appunto i *provvedimenti a favore della Marina Mercantile*, ampiamente dibattuto alla Camera tra l'aprile e il maggio del 1885⁶¹⁹. La commissione mista istituita presso il Municipio e la Camera di Commercio napoletana non mancò di ribadire il proprio voto sulle tasse marittime perché la Camera ne tenesse conto: la commissione, in particolare, osservò come il disegno di legge sottoposto alla Camera dei Deputati - che all'articolo 10 prescriveva l'unificazione delle due tasse in

⁶¹⁷ La commissione fu composta da due delegati municipali, ovvero il sindaco Giusso ed il consigliere Atenolfi, e due delegati della Camera di Commercio, ovvero Federico Raffaele e Vincenzo Paturzo.

⁶¹⁸ ASCD, Camera Regia, DPLIC, vol.370, *Proroga al 31 marzo 1884 della convenzione di navigazione fra l'Italia e la Francia del 13 giugno 1862 nonché dell'attuale trattamento in materia di tasse marittime e sanitarie accordato con l'articolo 6 della convenzione postale 3 marzo 1869*; la convenzione fu ulteriormente prorogata, di anno in anno, fino al 1886.

⁶¹⁹ Sui lavori della Commissione cfr. G. BARONE, *Lo Stato e la Marina Mercantile in Italia (1881-1894)*, «Studi Storici», 15 (1974), n. 3, pp.624-633; sulla crisi della marina velica e il dibattito che precedette l'inchiesta Boselli si rimanda a T. FANFANI, *Intervento pubblico e Marina mercantile tra l'Unità e la fine dell'800: dalla tenda dell'arabo alla ripresa produttiva*, cit., pp.396 segg.

unico balzello di una Lira per tonnellata per i piroscafi, di 80 centesimi per i velieri superiori alle 100 tonnellate e di 50 centesimi per quelli di stazza inferiore, qualunque fosse la provenienza del piroscifo - se da un lato rendeva più agevole il versamento della tassa, dall'altro ne determinava in alcuni casi addirittura l'aggravio; inoltre, per quanto il disegno di legge introducesse la benefica norma di ridurre la tassa d'ancoraggio ad un quarto per quei bastimenti che avessero imbarcato o sbarcato una quantità di merci non superiore al 10% del tonnellaggio, od un numero di passeggeri non superiore all'equivalente del 5% del tonnellaggio, pure la misura era ritenuta insufficiente⁶²⁰. Per questo motivo, la commissione municipale e camerale napoletana sottoponeva alla Camera il seguente voto:

- «a) ridurre il massimo della tassa generale, stabilita nell'art° 10 del progetto di legge, da una lira a 80 centesimi per i piroscafi, e in proporzione per i velieri;
- b) ammettere nell'art° 15 alla riduzione della tassa, gradualmente fino alla metà, le navi che imbarchino e sbarchino in rapporto non maggiore del 20 per cento del loro tonnellaggio;
- c) per le navi a vela o vapore, nazionali o estere equiparate alle nazionali, provenienti dalle Indie, dalla Cina, dal Giappone, dall'Australia, e in generale di là dal canale di Suez, quando non si possa addirittura, ed in ogni caso dichiararle immune dalla tassa di ancoraggio, esonerarle almeno da tale pagamento allorché tocchino i nostri porti per imbarcarvi o sbarcarvi passeggeri quale che sia il numero di costoro»⁶²¹.

I voti della Camera di Commercio e del Municipio napoletano furono sostenuti alla Camera da Rocco De Zerbi, cui s'unì anche Giovanni Della Rocca⁶²², che presentò un duplice emendamento all'articolo 20 del disegno di legge, riguardante appunto la riduzione delle tasse d'ancoraggio, emendamento che introduceva un'ulteriore riduzione della metà della tassa per quei bastimenti che avessero caricato o scaricato merci non oltre il 20% della stazza, ed una tassa sostitutiva di 10 Lire per passeggero, al posto della tassa

⁶²⁰ ASCD, Camera Regia, DPLIC, vol.381, DDL 149, *Provvedimenti riguardo alla Marina Mercantile*, cc.295-309 e cc.296-330.

⁶²¹ *Ibid.*, c.299; cfr. pure CCAN, *Relazione sui provvedimenti per la marina mercantile*, cit., pp.10-16; si noti che il numero d'ordine degli articoli cui fanno riferimento i voti riportati non sono quelli del testo definitivo votato dalla Camera.

⁶²² Si veda l'intervento di Della Rocca alla Camera in Atti Parlamentari, Discussioni della Camera dei deputati, XV Legislatura, tornata del 5 maggio 1885, pp.13382-13385.

d'ancoraggio, per quei piroscafi ch'avessero imbarcato e sbarcato passeggeri ma non merci. L'emendamento De Zerbi fu favorevolmente accolto sia dal ministro della Marina che dalla commissione parlamentare incaricata del disegno di legge, ed approvato dalla Camera nella seduta del 12 maggio 1885⁶²³.

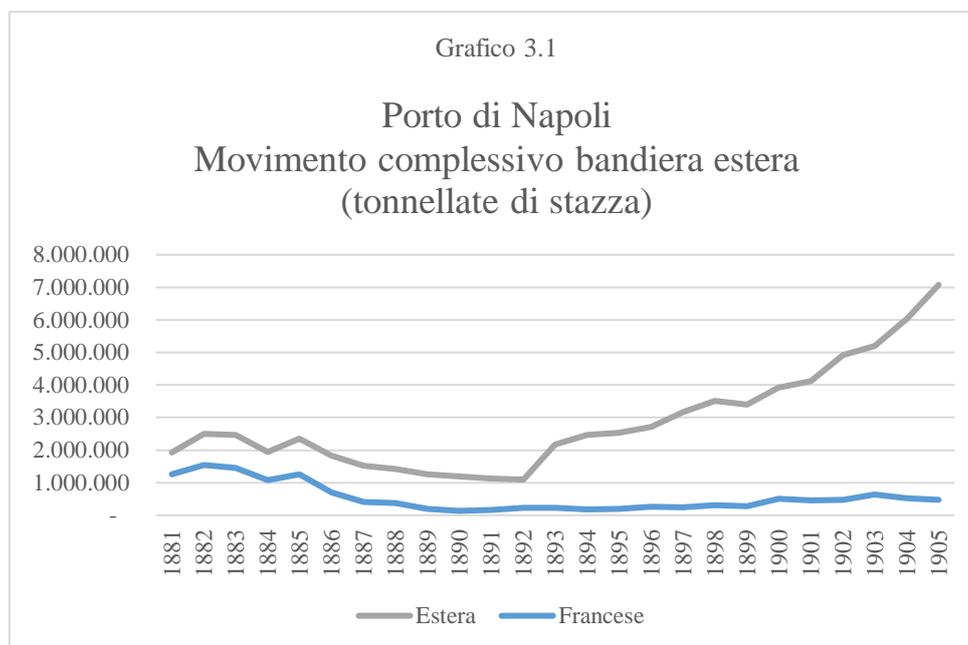
La rimodulazione delle tasse marittime fu salutata quale misura d'indubbia importanza per la città: diversi anni dopo, ritornando alla vicenda, volendo rimarcare il successo dell'azione congiunta dell'allora giunta municipale e della Camera di Commercio, Girolamo Giusso osservò che «appena vennero diminuite le tasse di ancoraggio ed i diritti marittimi alle Messagéries, all'Orient Line ed alla British India, che erano le sole linee che si fermavano a Napoli dopo avere attraversato l'istmo di Suez, si aggiunsero, oltre alla Navigazione Generale, l'Ost Afrika Line ed il Norddeutscher Lloyd, e per parecchie di queste linee gli approdi [crebbero] fino a due o tre volte al mese»⁶²⁴. La riduzione delle tasse d'ancoraggio era d'altronde resa ancora più necessaria per la contemporanea rottura dei rapporti, peraltro già tesi, tra l'Italia e la Francia, i cui esiti sarebbero stati nel 1886 il rifiutarsi, da parte francese, di ratificare la nuova convenzione di navigazione, e nel 1887 la denuncia, da parte italiana, del trattato commerciale italo-francese del 1881⁶²⁵. Le conseguenze per il traffico napoletano sono evidenti, se solo si consideri la preminenza della bandiera francese fra quelle che facevano scalo a Napoli, come pure la prevalenza degli scambi commerciali da e per la Francia per la piazza napoletana⁶²⁶. In effetti, le condizioni fatte alla navigazione francese nei porti nazionali peggiorarono sensibilmente: allo scadere dell'ultima proroga della convenzione di navigazione, infatti, la bandiera francese, non più pareggiata all'italiana, fu esclusa

⁶²³ *Ibid.*, tornata del 12 maggio 1885, pp.13615-13616.

⁶²⁴ *Sull'importanza che può avere la città di Napoli come centro internazionale di commercio per via di mare e di terra. Relazione e proposte della Commissione nominata dal R. Commissario pel Municipio di Napoli (Relatore: Girolamo Giusso)*, 9 giugno 1896, Napoli, R. Tip. F. Giannini e Figli, 1896, p.14.

⁶²⁵ Cfr. A. CAFARELLI, *Il movimento della navigazione nei porti del Regno d'Italia*, cit., pp.306 segg.; per un quadro sintetico delle relazioni commerciali italo-francesi cfr. F. FAURI, *op.cit.*, pp.49 segg.

⁶²⁶ Cfr. *supra*, cap. I, paragrafi 2 e 3.

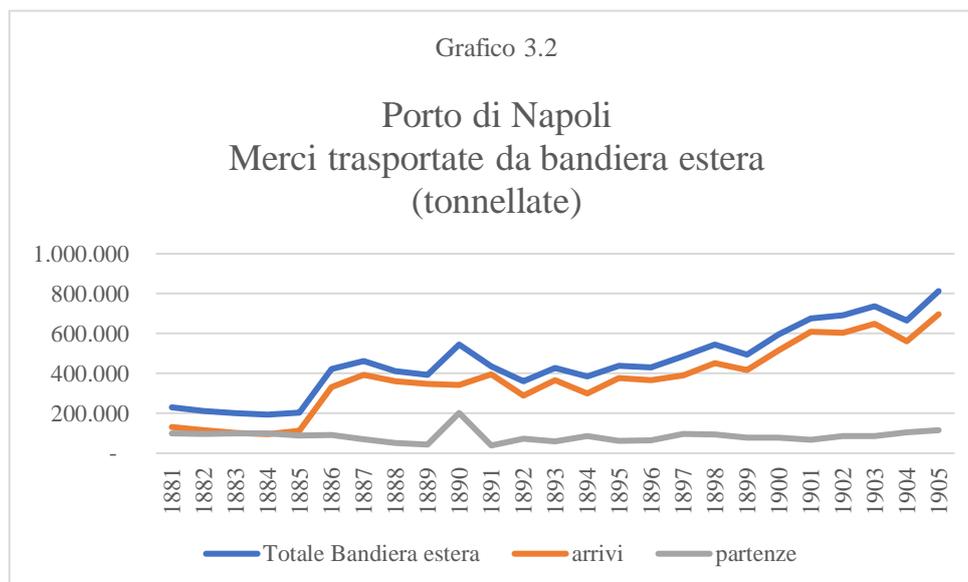


Fonte: MF. DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, *Movimento della navigazione nei porti del Regno*, ad annum, rielaborazione.

dalla navigazione di scalo e di cabotaggio, e gravata dal raddoppio delle tasse di ancoraggio e sanitarie⁶²⁷.

Gli effetti non tardarono a farsi sentire: se ancora nel 1885 la bandiera francese concorreva, con 1.264.839 tonnellate di stazza, al 31% del traffico complessivo del porto napoletano, superando tutte le altre bandiere estere messe insieme, nel 1886 cadde a 702.590 tonnellate, ovvero il 20% del traffico totale, precipitando ad un minimo di 134.554 tonnellate nel 1890, ovvero appena il 4% del traffico totale, e appena un decimo o poco più di quanto non era stato solo cinque anni prima, un tracollo da cui solo a fatica si sarebbe ripresa nel corso del decennio successivo, senza riuscire a riconquistare la primazia goduta fino alla prima metà degli anni Ottanta.

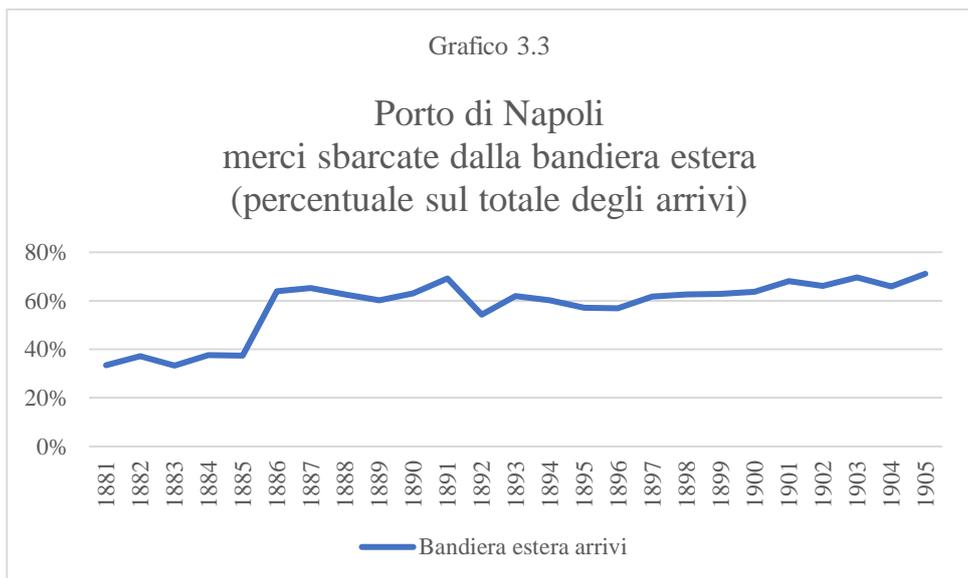
⁶²⁷ Cfr. *Cessazione della convenzione di navigazione 13 luglio 1862 fra l'Italia alla Francia*, in MAIC, *Bollettino di Notizie Commerciali*, 1886, 25 luglio, pp.541-543; restavano ammesse al cabotaggio le marine mercantili di Austria-Ungheria, Cina, Costarica, Danimarca, Germania, Gran Bretagna, Grecia, Hawaii, Honduras, Montenegro, Paesi Bassi, Svezia e Norvegia, Turchia.



Fonte: MF. DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, *Movimento della navigazione nei porti del Regno*, ad annum, rielaborazione.

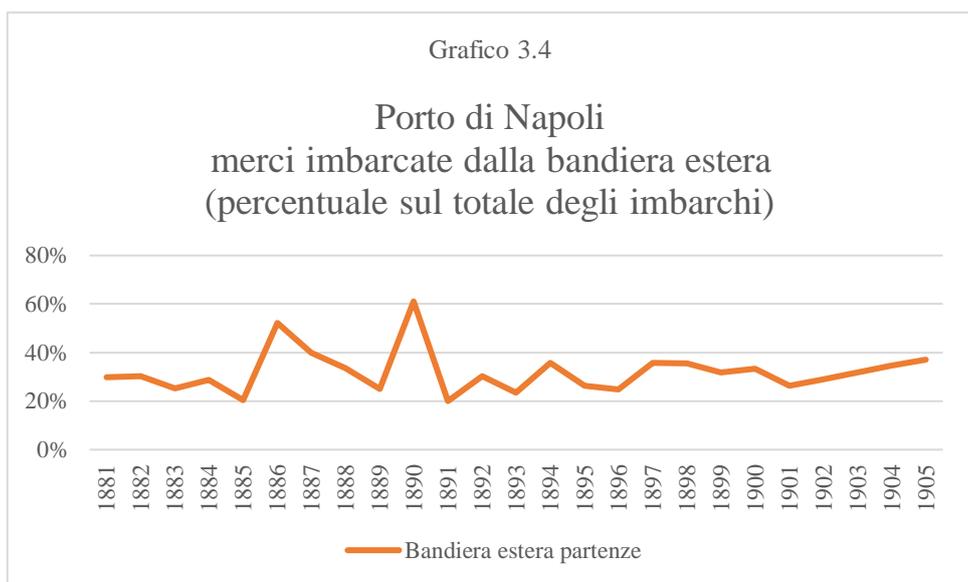
Malgrado nuove compagnie di navigazione avessero in effetti cominciato a far scalo al porto di Napoli nella seconda metà del decennio, la riforma delle tasse marittime non sembra incidere sensibilmente sull'andamento del traffico portuale, che resta stazionario, come più sopra rilevato, almeno fino al 1892⁶²⁸; tuttavia, se invece della stazza si considerano le merci mobilitate dalle marine mercantili estere, le cose cambiano: tra il 1885 e il 1886 le merci sbarcate dalla bandiera estera hanno un'impennata significativa, passando da 113.147 a 331.835 tonnellate, e per quanto gli anni successivi oscillino intorno ad una quota stazionaria, conseguenza probabile della marginalizzazione della bandiera francese, nel complesso le marine estere concorrono viepiù alle importazioni del porto napoletano, superando le stessa bandiera italiana.

⁶²⁸ Cfr. *supra*, pp.50 segg.



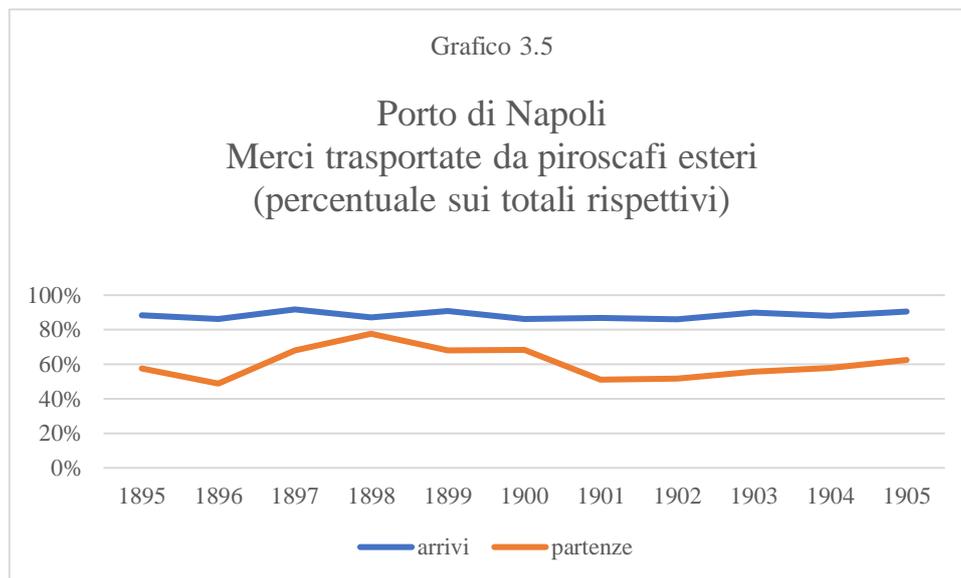
Fonte: MF. DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, *Movimento della navigazione nei porti del Regno*, ad annum, rielaborazione.

Al contrario la revisione delle tasse marittime non pare influire sulla quota delle merci imbarcate dalle compagnie estere, che pur tra variazioni annue anche sensibili, continua ad oscillare, per il ventennio successivo, intorno a $\frac{1}{3}$ delle esportazioni napoletane, segnalando tuttavia un aumento nel primo quinquennio del Novecento.



Fonte: MF. DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, *Movimento della navigazione nei porti del Regno*, ad annum, rielaborazione.

Il quadro così delineato, tuttavia, è in qualche modo deformato dalla preponderanza indubbia che la bandiera nazionale aveva nella navigazione di cabotaggio, e dalla persistenza della marina velica su alcune rotte. Se invece si considera la sola navigazione a vapore per il trasporto delle merci da e per l'estero, la preminenza della bandiera estera risalta anche sulle esportazioni.



Fonte: MF. DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, *Movimento della navigazione nei porti del Regno*, ad annum, rielaborazione.

Tra 1895 e 1905, anni per cui le statistiche consentono una distinzione più precisa a seconda della destinazione delle merci⁶²⁹, i piroscafi battenti bandiera estera concorrono in media tra i $\frac{3}{5}$ ed i $\frac{4}{5}$ delle merci imbarcate, ribaltando perciò i rapporti proporzionali tra bandiera estera e nazionale propri della navigazione complessiva. Il ruolo dei piroscafi esteri, tuttavia, non è omogeneo su tutte le rotte, e varia a seconda delle destinazioni. Nel febbraio del 1894, rispondendo ad una circolare del Ministero delle Poste e Telegrafi intesa a sondare l'andamento medio dei noli per le esportazioni dai vari porti del Regno, Luigi Petriccione, presidente della Camera di Commercio di Napoli, riportava le seguenti informazioni:

⁶²⁹ Fino al 1894, come già rilevato, le statistiche sulla navigazione nei porti del Regno accorpavano la navigazione di cabotaggio e la navigazione di scalo insieme, in pratica sottostimando ulteriormente il contributo della bandiera nazionale alla navigazione internazionale, dal momento che la navigazione di linea italiana, che consisteva principalmente in navigazione di scalo per conseguenza stessa delle convenzioni marittime, veniva riportata nella sola navigazione di cabotaggio.

« a) Porti al di là di Suez l' Orient Line, la Peninsular, la British India non caricano nel nostro porto merci per quelle destinazioni, attesoché la minore quantità di merce disponibile non compenserebbe la spesa di diritti di porto, a cui i vapori dovrebbero sottostare. Per questi porti quindi non vi sono che i vapori della NGI [...] .

b) Porti della Tunisia, Tripolitania, Egitto, Adriatico, dicesi lo stesso, per i vapori della NGI, i soli che facciano scalo.

c) Porti dell'America.

Per gli scali dell'America del Sud non possono considerarsi se non i noli praticati dalla NGI come sopra [...]»⁶³⁰.

Le sole compagnie estere riportate che caricassero merci erano la *Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft* - meglio nota come *Hamburg America Line* - per New York, e la *Deutsche Ost-Afrika Linie* per le destinazioni dell'Africa orientale. Il quadro così delineato, ancorché incompleto per ammissione dello stesso Petriccione, confermava una sostanziale indisponibilità delle compagnie estere, soprattutto inglesi, a caricare merci dal porto napoletano per la gravità delle tasse marittime, rese proporzionalmente più sfavorevoli dalla scarsa quantità di merci disponibili, generando così un rapporto circolare di causa-effetto tra scarsità degli imbarchi e difficoltà per gli esportatori napoletani di saggiare nuovi sbocchi. Nel 1896, allo scopo di finanziare i provvedimenti previsti dalla nuova legge sulla Marina Mercantile, le tasse d'ancoraggio furono rialzate a 1,40 Lire per tonnellata, e a ben 14 Lire per passeggero⁶³¹, ma l'aggravio non parve influire né sul traffico dei piroscafi né sul traffico merci, che proprio in quegli anni avevano preso nuovo slancio⁶³². Agli inizi del nuovo secolo ben ventisei compagnie di navigazione - oltre ad altre otto compagnie minori dedite al solo cabotaggio - toccavano oramai il porto di Napoli, dal quale si

⁶³⁰ ACS, MC, DGMM, ISM, b.200, f.24737 bis, *Noli d'esportazione per le merci. Corrispondenze varie, Camera di Commercio ed Arti di Napoli a S. E. il ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, Napoli, 15 febbraio 1894.*

⁶³¹ Legge 23 luglio 1896, n.318; l'art. 23 prescriveva, oltre alla riduzione della tassa già prevista dalla legge del 1885, il pagamento di sole 5 Lire per tonnellata di merce per quei bastimenti che avessero imbarcato o sbarcato una quantità di merci equivalente al 5% della stazza; nel caso delle riduzioni inoltre la legge consentiva di calcolare ogni passeggero come equivalente a quattro tonnellate di merce per il computo della tassa d'ancoraggio, invece delle 14 Lire previste, purché il totale non superasse il decimo o il quinto delle tonnellate di stazza.

⁶³² Cfr. *supra*, cap. I, par. 3; la commissione parlamentare incaricata di stilare la legge sui provvedimenti per la Marina Mercantile aveva appurato nei propri studi che le tasse d'ancoraggio, pur maggiorate, non superavano la media degli altri paesi.

diramava una fitta rete di ben sessantatré linee di navigazione tanto postali quanto commerciali⁶³³, molte delle quali in effetti erano state inaugurate proprio negli ultimi anni del secolo precedente. Certamente, il fenomeno si spiega se solo si considera che la maggioranza delle compagnie estere serviva le linee per le Americhe allo scopo di intercettare il lucroso traffico dei migranti, giustificando così la spesa delle tasse marittime, tuttavia non meno fitta era la rete di rotte servite che collegavano Napoli agli scali europei, dove il traffico delle merci era prevalente⁶³⁴. Ad uno sguardo ravvicinato la questione appare dunque più sfumata, come dimostrava d'altronde la complessa dinamica dei traffici per i mercati al di là dello stretto di Suez, in cui strategie commerciali ed interessi coloniali degli Stati europei giocavano un ruolo viepiù determinante.

3.2. *Oltre Suez. Napoli e la Valigia Australiana*

In occasione dell'Esposizione Universale tenutasi a Melbourne a cavallo tra 1880 e 1881, il ministro di Agricoltura Industria e Commercio Miceli aveva incaricato Cosmo Riccioli, soprintendente alla sezione italiana presso quella Esposizione, di stilare una relazione incentrata soprattutto sui prodotti agrari e sulle opportunità di scambi commerciali tra i due paesi. Riccioli, che concluse la relazione l'anno seguente, non mancò di magnificare lo sviluppo economico di quell'estremo lembo dell'impero britannico, indicando diversi prodotti tipici dell'agricoltura e manifattura italiane - dall'olio al sommacco, dallo zolfo al marmo, dai guanti ai prodotti di seta - che avrebbero sicuramente trovato smercio presso il mercato australiano, e che anzi già vi arrivavano per via indiretta, attraverso l'intermediazione della piazza di Londra, al punto che gli stessi compratori locali ignoravano la vera origine di quei prodotti. Riccioli insisteva perciò sulla necessità di emanciparsi dalla pesante ingerenza inglese attraverso un collegamento diretto tra l'Italia e l'Australia; tuttavia, dal momento che un traffico diretto tra i due paesi era ancora di là da venire, non potendosi perciò pretendere che una società nazionale iniziasse un servizio estremamente costoso e ancora non remunerativo, Riccioli

⁶³³ CRIIN, *Cenni descrittivi e statistica delle industrie della città e provincia di Napoli*, cit., pp.82-88.

⁶³⁴ *Ibid.*, pp.86-87; le linee che collegavano Napoli all'America settentrionale erano undici su sessantatré, quelle per le destinazioni europee nove, e quelle per il Mediterraneo sette.

additava al ministero l'opportunità di offrire un contributo alla società di navigazione britannica *Orient Line*, che da qualche anno aveva stabilito un collegamento tra Regno Unito e Australia toccando al ritorno Napoli. Il contributo avrebbe dovuto persuadere la compagnia a non abbandonare lo scalo partenopeo, che per le alte tasse marittime e portuali si rivelava nient'affatto remunerativo, mentre che la città traeva un certo profitto dallo sbarco dei passeggeri, i quali spesso preferivano proseguire il viaggio verso la Gran Bretagna in treno. La sovvenzione, s'affrettava a spiegare Riccioli, non avrebbe danneggiato la *Navigazione Generale Italiana* perché la *Orient Line* non avrebbe compiuto trasporto merci lungo le stesse linee servite dalla compagnia italiana, né era in contrasto con l'altra sovvenzione già accordata alla *Peninsular & Oriental*, poiché quest'ultima collegava solo in via indiretta, attraverso una serie di trasbordi, l'Italia all'Australia⁶³⁵.

Se difficilmente il suggerimento di Riccioli avrebbe potuto trovare accoglienza presso il governo, l'importanza che Riccioli attribuiva al collegamento per Napoli dovette indubbiamente suscitare l'interesse delle autorità cittadine, come dimostra l'incarico affidatogli dalla giunta distrettuale di Napoli presso l'Esposizione Generale di Torino, su mandato dei consigli comunale e provinciale napoletani, della Camera di Commercio e del Banco di Napoli, di stilare una nuova relazione sullo stesso argomento. Ampliata da un nutrita trattazione relativa ad aspetti pratici quali il costo medio dei noli, i diversi regimi doganali dei vari Stati australiani e le relative tasse marittime, cui s'univano suggerimenti circa il gusto dei mercati locali e l'esaltazione dell'Australia come meta cui instradare una parte della nutrita emigrazione nazionale, la relazione di Riccioli ribadiva la necessità di sussidiare la *Orient Line* perché continuasse a garantire l'approdo al porto di Napoli, fonte di ricchezza per la città per il transito dei passeggeri britannici, oltre che collegamento diretto ed opportunità di scambio con il mercato australiano⁶³⁶.

L'insistenza di Rispoli a favore della *Orient Line* non era certamente un caso. La compagnia britannica aveva cominciato a toccare il porto di Napoli già ai primi del 1880, in principio solo nei viaggi di ritorno dall'Australia verso il Regno Unito, compiendo

⁶³⁵ C. RICCIOLI, *Australia ed Italia. Relazione a sua eccellenza il ministro di agric., indus. e comm.* Napoli, Stab. Tip. del Cav. Antonio Morano, 1883.

⁶³⁶ ID., *I commerci coll'Australia. Studi fatti nell'Esposizione di Torino. Relazione alla Camera di Commercio, Consiglio Provinciale, Municipio e Banco di Napoli*, Napoli, Stab. Tip. Ferrante, 1886.

invece all'andata il periplo dell'Africa doppiando il Capo di Buona Speranza. Intesa a disputare alla *Peninsular & Oriental* il monopolio della valigia australiana – il trasporto cioè di posta e passeggeri che muovevano dal Regno Unito all'Australia e viceversa – aveva individuato in Napoli, collegata anch'essa come Brindisi alla Gran Bretagna dal servizio ferroviario, uno scalo ottimale. Attraverso il console inglese a Napoli, e la casa commerciale Holme & C., designata come sua agenzia e rappresentanza nella stessa città, la compagnia iniziò delle trattative con il governo italiano per ottenere il trasporto dietro compenso della corrispondenza italiana da e per l'Australia, ma la cosa non ebbe seguito⁶³⁷, malgrado l'auspicio espresso a suo favore dalla Camera di Commercio napoletana, speranzosa di poter intercettare in questo modo il traffico di transito per gli altri paesi europei:

«La sola importazione delle lane di Australia, di qui distribuite ai paesi europei che le consumano, sarebbe già un'apprezzabilissima conquista, senza tener conto degli svariati traffichi che si potrebbero sviluppare quando vi fosse una diretta via di comunicazione. L'adozione di questa novità offrirebbe a Napoli anche il secondo vantaggio di avere un altro viaggio diretto fra Napoli e Londra, del che si gioverebbe assai il commercio dei legumi e delle frutta»⁶³⁸.

Nel 1883, comunque, la compagnia siglò un contratto con il Nuovo Galles del Sud per il servizio postale con la madrepatria⁶³⁹, e perciò si rivolse nuovamente alle autorità italiane perché ai suoi piroscafi fosse riconosciuto il diritto, già ammesso per i postali inglesi, di non pagare le tasse marittime e di essere agevolati nelle formalità sanitarie nel porto napoletano. Malgrado qualche resistenza, il ministero acconsentì. La natura stessa della richiesta avanzata dalla *Orient Line* tradiva però le speranze della Camera di Commercio napoletana: la città diventava bensì punto nodale del collegamento postale tra Regno Unito ed Australia, per cui la valigia vi veniva sbarcata per essere da qui spedita via ferrovia; tuttavia, per godere dell'esenzione accordata ai postali, i piroscafi della compagnia erano tenuti a non compiere operazioni di commercio, ma solo a sbarcare

⁶³⁷ ACS, MC, DGMM, ISM, b.144, f.5370, 1881, *offerta compagnia inglese Orient a Napoli per trasporto valigia australiana*.

⁶³⁸ *Bollettino di notizie commerciali*, 1880, n.3, 18 marzo, pp.10-11.

⁶³⁹ Cfr. F. BROEZE, *Distance Tamed: Steam Navigation to Australia and New Zealand from Its Beginnings to the Outbreak of the Great War*, «The Journal of Transport History», 10 (1989), n. 1, pp.1-22.

posta e passeggeri⁶⁴⁰. Difficilmente perciò, e solo in cambio di un nolo tale da remunerare le spese portuali, le navi della *Orient Line* avrebbero imbarcato o sbarcato delle merci. D'altronde la compagnia aveva puntato, sin dalla sua fondazione, al trasporto della carne congelata dall'Australia al Regno Unito per mezzo di celle frigorifere, affare estremamente remunerativo - e che di certo non si prestava al transito -, non intendendo contendere ai velieri il trasporto di lana e grano⁶⁴¹.

Attraverso un accordo di cartello con la *Peninsular & Oriental*, la *Orient Line* ottenne di poter spartire con la potente rivale il servizio postale tra la Gran Bretagna e la colonia australiana⁶⁴². La convenzione siglata con il Post Office britannico prevedeva la partenza del piroscafo postale da Adelaide per Napoli e viceversa ogni quindici giorni; lo scalo partenopeo, come auspicato da Riccioli, si vedeva formalmente confermato il proprio ruolo di scalo lungo la rotta australiana⁶⁴³. Ma se lo sbarco dei passeggeri inglesi poteva allettare albergatori, ristoratori e piccoli commercianti, il commercio cittadino, per i motivi già indicati, non ne poteva trarre giovamento. In effetti, dalle statistiche sulla navigazione internazionale si rileva come, al di là di singoli anni, per tutto il corso del decennio Napoli in pratica non sembri scambiare alcuna merce con l'Australia⁶⁴⁴, tuttavia è necessario considerare che molti di quegli scambi sfuggivano alle rilevazioni statistiche⁶⁴⁵. Ad un decennio da che Riccioli aveva compilato la prima sua relazione, un collaboratore di un famoso periodico napoletano riportava il seguente aneddoto:

«Un mio amico, un inglese che ha dimorato tre anni in Italia, impiegato sui vapori dell'*Orient Line*, passando per Napoli diretto per l'Australia m'invitò a colazione a bordo [...] nella stiva eravi parecchie casse provenienti dall'Inghilterra e che

⁶⁴⁰ ACS, MC, DGMM, ISM, b.154, f.3191, 1884, *servizio della compagnia Orient Line*.

⁶⁴¹ F. HARCOURT, *P&O and Orient: a Cool Partnership, 1886-1914*, «The Great Circle», 17 (1995), n.2, p.73.

⁶⁴² *Ibid.*, pp.74 segg.

⁶⁴³ Un copia tradotta della convenzione tra la *Orient Line* ed il governo britannico è riportata in *Riordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi. Atti della Commissione nominata con Decreto del ministro dei Lavori Pubblici in data 30 gennaio 1887*, vol. I, Roma, Tip. Eredi Botta, 1888, pp.385-393.

⁶⁴⁴ *Movimento della navigazione nei porti del Regno*, ad annum.

⁶⁴⁵ A questo proposito, il console italiano a Melbourne, in una propria relazione del 1895, riporta che «le statistiche della nostra importazione ed esportazione diretta non rappresentano certo la totalità, ma neppure la metà delle nostre transazioni con questo paese. Abbenché il commercio indiretto sfugga alle statistiche, è però più importante del diretto»; *Italia ed Australia nei rapporti dei commerci e dell'emigrazione. Rapporto del cav. P. Corte, R. console a Melbourne*, in *Bollettino del Ministero degli Affari Esteri*, 1895, p.395.

portavano questa etichetta: Y. R. & C. LONDON Macaroni of Italy. Per caso una di queste etichette era in parte lacerata e chiaramente si vedeva scoperta l'impronta a fuoco della fabbrica dei F.lli Garofalo di Gragnano. Qualche tempo dopo trovandomi a parlare con uno dei f.lli Garofalo gli riferii per curiosità questa scoperta. Mi fu risposto che essi mandano la pasta ad una casa di Londra e che questa poi la colloca altrove. Conseguenza: da Napoli si spedisce a Londra e da Londra la merce vien caricata sui vapori che ripassano per Napoli. E perché non si spedisce direttamente da Napoli, e perché *pasta d'Italia e non di Gragnano o di Napoli?*⁶⁴⁶ Non si spedisce direttamente da Napoli perché i vapori inglesi che vanno in Oriente sin da Plymouth [sic] hanno tutta la stiva carica, e da Napoli non vi sono ordinariamente partenze di altri piroscafi per l'Australia. I commercianti inglesi non possono addirittura dire che la merce è di loro produzione, perché i maccheroni sono specialità del nostro paese, ma sotto il nome Italiana nascondono la vera provenienza che è Napoli, e propriamente Gragnano. E come ripassano per Napoli le paste dei F.lli Garofalo, ripasseranno certamente quelle di Raffele d'Apuzzo e F^o, dei F.lli Parlato e tutte le altre mercanzie di provenienza italiana»⁶⁴⁷.

D'altronde, come avrebbe riferito il rappresentante della *Orient Line* ad una commissione ministeriale incaricata di favorire le esportazioni agrumarie, i noli di Napoli erano determinati sulla base di quelli di Londra, ed erano equivalenti, per cui nessun vantaggio ne derivava dalla maggior vicinanza alla destinazione⁶⁴⁸. Che il nolo di una compagnia di navigazione britannica dipendesse dalla piazza londinese non è, in effetti, sorprendente: nella seconda metà del XIX Londra non era soltanto la capitale del più vasto impero del mondo, ma anche il porto più grande per traffico e volume delle merci mobilitate⁶⁴⁹, ed il cuore pulsante del sistema finanziario globale, che la *City* regolava grazie alla primazia assicurata dalla solidità del sistema bancario britannico e dalla costante capacità della Banca d'Inghilterra, gelosa custode del *gold standard*, di convertire istantaneamente ogni valuta o cambiale estera in oro, facendo sì che un volume imponente di transazioni commerciali tra due piazze qualsiasi del globo si affidasse alle

⁶⁴⁶ In corsivo nel testo.

⁶⁴⁷ *Esportazione italiana per l'Australia*, "Italia Marinara. Rivista settimanale illustrata di Marina militare e mercantile", 12 aprile 1891, p.6.

⁶⁴⁸ ACS, PCM, Gabinetto, 1898, n.152, *Commissione incaricata di concretare le proposte per favorire l'esportazione degli Agrumi dalla Sicilia all'Australia, seduta del 27 maggio 1898*. Si noti che alcune carte del fascicolo sono segnate con il numero di protocollo 163.

⁶⁴⁹ J. DARWIN, *op.cit.*, pp.316-321.

banche inglesi anche solo per spiccare un cambiale⁶⁵⁰. È sempre alla City di Londra, magari al *Baltic Exchange*, che si trattavano i noli per spedizioni da e per tutto il mondo⁶⁵¹.

Malgrado altre grandi compagnie estere avessero avviato in quegli anni dei servizi periodici tra Europa ed Australia facendo scalo nei porti italiani, le diverse relazioni consolari e commerciali ribadiscono come, nonostante le ampie possibilità di smercio per i prodotti italiani, quelli che vi erano di già importati, non potendo trovar posto sui piroscafi stranieri che collegavano l'Italia con l'Oceania, dovevano arrivarvi per via indiretta, spesso spacciati perciò come di origine straniera. Federico Gagliardi, commerciante pisano trasferitosi in Australia e tra i più assidui collaboratori del *Bollettino di Notizie Commerciali*, anch'egli convinto propugnatore di un collegamento diretto tra i due paesi, osservava in una propria relazione del 1894 che fu solo quando il *Norddeutscher Lloyd* iniziò il proprio servizio per l'Australia facendo scalo a Genova che «si fece qualche tentativo per avviare un commercio diretto tra l'Italia e l'Australia», ritenendo essere merito della compagnia tedesca se finalmente le merci italiane comparissero nelle statistiche australiane⁶⁵².

Tuttavia, quanti scrivono in quegli anni del commercio con l'Australia non mancano di rilevare come la dipendenza dalle compagnie estere renda difficile trovare posto alle proprie merci sui piroscafi che spesso risultano già pieni, esponendo le merci ad attese e deperimenti, oltre a noli sovente più alti⁶⁵³; il console italiano a Melbourne, Pasquale Corte, confermava in una relazione del 1895 l'effetto dissuasivo che le tasse marittime italiane avevano per le compagnie di linea che collegavano l'Italia all'Australia, limitandosi a caricare merci solo in condizioni favorevoli:

⁶⁵⁰ J. CASSIS, *Le capitali della finanza. Uomini e città protagonisti della storia economica*, prefazione di G. BERTA, postfazione di G. PILUSO, Milano, Brioschi, 2008, pp.94-115; sul meccanismo delle tratte delle cambiali sulla piazza londinese cfr. FINDLAY, O'ROURKE, *Potere e ricchezza. Una storia economica del mondo*, a cura e con saggi critici su "moneta, banca e finanza" di G. CONTI e M. C. SCHISANI, Torino, UTET, 2017, pp.291-293; già ai primi del Novecento, tuttavia, il predominio della City di Londra era stato minato dall'emergere di altre piazze finanziarie internazionali quali Berlino e New York, e dal rafforzarsi di piazze antagoniste come Parigi.

⁶⁵¹ G. BOYCE, *The Development of Commercial Infrastructure for World Shipping*, in *The World's Key Industry. History and Economics of International Shipping*, cit., pp.106-127.

⁶⁵² F. GAGLIARDI, *L'Australia ed il suo commercio coll'Italia*, in ID., *L'Australia. I suoi commerci ed i suoi rapporti con l'Italia*, Firenze, Tip. Commerciale, 1897, p.54. Il volume raccoglie le diverse relazioni sottoposte da Gagliardi al MAIC tra 1888 e 1897.

⁶⁵³ A. TESO, *L'Italia e l'Oriente. Studi di politica commerciale*, Torino, Unione Tipografica Editrice, 1900, p.289.

«È ormai passato in uso che i piroscafi dell' *Orient Line* e della *Peninsular* non ricevano mercanzie nei nostri porti per l'Australia, salvo all'epoca del raccolto degli agrumi, cioè per due o tre mesi all'anno. Il *German Lloyd*, poi, fa solo operazioni dall'Italia e per l'Italia quando vi siano accumulate grandi quantità di mercanzie a ricevere»⁶⁵⁴.

Napoli è indubbiamente uno degli scali italiani più frequentati dalle compagnie che collegano l'Europa all'Australia: oltre all'*Orient Line*, infatti, nel corso degli anni Novanta vi fecero scalo anche la *British India Line* e la *Peninsular & Oriental*, oltre allo stesso *Norddeutscher Lloyd* e a qualche compagnia minore. Ma, ad eccezione della *Orient Line* e del *Norddeutscher Lloyd*, maggiormente vincolate dai contratti postali con i rispettivi governi, quasi sempre le altre compagnie non andarono oltre il mero esperimento; a questo proposito Antonio Teso, tra i più competenti collaboratori della *Rivista Marittima*, riporta:

«Oltre al *Lloyd* germanico e all'*Orient*, anche un'altra compagnia estera, la *Queensland Royal Mail*, che esercita[va] una linea fra Londra e l'Australia orientale, faceva scalo a Napoli, con vantaggio specialmente dell'esportazione dei nostri agrumi. Poi la Società sopprime l'approdo. Invitata a ristabilirlo, rispose che esso cagionava al suo bilancio una maggiore spesa di più che 7000 lire per ogni viaggio, mentre il profitto, che ne riceveva, era lontano dal compensare quella forte spesa»⁶⁵⁵.

La compagnia, secondo quanto riportato da Teso, si sarebbe offerta di riprendere a far scalo a Napoli se si fosse trovato il modo di rendere remunerativo l'attracco, ma senza successo. Nondimeno, a partire dalla metà degli anni Novanta le statistiche segnalano un aumento del traffico tra Napoli e l'Australia, con una netta prevalenza delle esportazioni sulle importazioni. Al traffico concorre soprattutto la bandiera tedesca, il che vale a dire il *Norddeutscher Lloyd*: tra il 1895 ed il 1905 infatti la bandiera tedesca, da sola, mobilita il 58,7% del traffico, mentre la bandiera inglese solo il 22,6%, meno della metà; segue la bandiera francese, e quindi a grande distanza la bandiera italiana,

⁶⁵⁴ *Italia ed Australia nei rapporti dei commerci e dell'emigrazione. Rapporto del cav. P. Corte, R. console a Melbourne, cit., p.396.*

⁶⁵⁵ A, TESO, *op.cit.*, p.290.

composta da velieri che sporadicamente avevano importato qualche carico di ritorno dalle terre australi⁶⁵⁶.

TABELLA 3.1				
Porto di Napoli				
Totale merci sbarcate e imbarcate da e per l'Australia (tonnellate)				
Anno	Bandiera			
	Inglese	Tedesca	Francese	Italiana
1895	608	619	0	0
1896	779	1.795	0	200
1897	360	3.106	0	0
1898	221	1.863	0	0
1899	375	745	6.019	0
1900	1.228	1.252	0	0
1901	105	1.289	0	0
1902	1.005	2.272	0	800
1903	1.344	1.264	0	0
1904	921	2.476	0	0
1905	749	2.597	0	0

N.B. Il tonnelloaggio trasportato da bandiera italiana fa riferimento alla sola navigazione a vela.

Essendo l'unico scalo meridionale ad essere collegato all'Australia, nel 1898 Napoli venne individuata come possibile porto di transito per le esportazione degli agrumi siciliani verso quel continente. Nel tentativo di trovare nuovi sbocchi all'esportazione agrumaria della Sicilia in un momento di forte crisi del settore, nell'aprile del 1898 il ministero delle Poste e Telegrafi si rivolse infatti alla NGI ed alla *Orient Line* per concordare un progetto di massima che prevedesse il trasporto, per opera dei postali della NGI, degli agrumi dai porti di Palermo, Messina, Catania e Siracusa a Napoli perché qui fossero trasbordati sui piroscafi della *Orient Line* e spediti in Australia. La compagnia inglese si disse disposta a trasportare un minimo di 300 tonnellate di volume in misura inglese⁶⁵⁷ ribassando il nolo vigente al momento di 60 scellini a 54, potendo arrivare a 50 se il governo avesse abbuonato alla società i diritti d'ancoraggio nello scalo napoletano. La NGI a sua volta si disse disposta a coordinare il trasporto degli agrumi dai porti siciliani a Napoli. Una commissione interministeriale nominata dal presidente del consiglio Di Rudinì – cui sarebbe succeduto, proprio in quei mesi, Pellaux – cui presero

⁶⁵⁶ Cfr. Tabella 4.

⁶⁵⁷ Vale a dire 40 piedi cubi, equivalente, secondo quanto stima la commissione, per le cassette di arance a circa 160 tonnellate di peso.

parte anche i rappresentanti delle due compagnie di navigazione, concordò un nolo di 55 centesimi a tonnellata per il trasporto dai porti siciliani a Napoli, nolo che comprendeva il costo del trasbordo delle casse per mezzo dei sandali per un massimo di 600 tonnellate a viaggio, salvo disponibilità di spazio, ottenendo un ulteriore ribasso a 53 scellini la tonnellata, o, in caso di rimborso delle tasse di ancoraggio nel porto di Napoli, a 50 scellini. Sarebbe stato poi necessario costituire un sindacato tra gli esportatori siciliani perché i carichi minimi fossero garantiti di volta in volta, ma ancora a fine settembre, quando ormai la stagione agrumaria era in procinto di partire, non se ne ebbe notizia⁶⁵⁸. L'accordo con la *Orient Line* alla fine sfumò⁶⁵⁹, ma ciò nondimeno Napoli divenne effettivamente porto d'imbarco per le esportazioni agrumarie siciliane dirette per l'Australia, come lamenta la deputazione provinciale messinese in una propria petizione al governo in cui chiedeva che la valigia australiana fosse dirottata da Napoli a Messina⁶⁶⁰. Al di là dell'esito, tuttavia, l'episodio rivela come la grande compagnia di navigazione determinasse i propri noli sulla base di dinamiche che si svolgevano sulla piazza di Londra, i cui effetti si riversavano su Napoli senza che la posizione geografica interferisse granché: non va sottovalutato che la compagnia britannica – e non era l'unica – rientrava in un vasto cartello di interessi tra brokers londinesi ed armatori, una *conference* informalmente chiamata “Davis” che sin dal 1878 regolava il commercio anglo-australiano definendo tariffe e quote di commercio tra gli associati⁶⁶¹. La decisione stessa di operare il trasbordo con i sandali direttamente tra i piroscafi delle due compagnie con l'esplicito intento di non coinvolgere intermediari della piazza napoletana⁶⁶² rafforza l'immagine di un sistema degli scambi che offriva sempre meno margine alle semplici operazioni intermedie dovute al commercio di transito, cui invece tanta parte del commercio e della classe politica napoletana appone le sue speranze.

L'aumento del traffico servito dalle due compagnie aiuta in parte a comprendere perché, nel 1899, interrogata dal ministero delle Poste e Telegrafi sull'opportunità di sussidiare una linea postale con l'Australia, la Camera di Commercio napoletana si

⁶⁵⁸ ACS, PCM, Gabinetto, 1898, n.152, *cit.*; sui tentativi di rispondere alla crisi agrumaria di fine secolo attraverso la creazione di consorzi cfr. S. LUPO, *op.cit.*, pp.159-183.

⁶⁵⁹ Cfr. l'intervento del ministro delle Poste e Telegrafi Nasi alla Camera, in Atti Parlamentari, Discussioni della Camera, XX Legislatura, tornata del 17 dicembre 1898, p.1102.

⁶⁶⁰ ACS, PCM, Gabinetto, 1903, f.12.2/1, prot.351, *servizi marittimi*, cat.12, fasc.5/1, *valigia australiana*.

⁶⁶¹ F. HARCOURT, *op.cit.*, pp.79 segg.

⁶⁶² ACS, PCM, Gabinetto, 1898, n.152, *Esportazione degli agrumi, Roma, 31 maggio 1898*.

esprimesse negativamente, sottolineando come una linea postale, di per sé, non avrebbe consentito di superare altri ostacoli – lontananza del mercato, relativa inesperienza dei commercianti nostrani, differenze di abitudini, modi e forme d’imballaggio, di spedizione, vendita – che ancora rendevano modesto il commercio con il possedimento britannico. Invitando il ministero a favorire il commercio con altri e non meglio precisati espedienti, la Camera napoletana esprimeva chiaramente il timore che l’istituzione di una nuova linea avrebbe potuto indurre le compagnie già attive sulla stessa linea «a ritirarsi da un campo in cui non [fosse stata] più messe da raccogliere o scarsa e non remuneratrice, ed allora il commercio di esportazione, senza godere dei benefici vantaggi della concorrenza, avrebbe scapitato quello che attualmente gli [era] assicurato»⁶⁶³.

Nel complesso, più che all’espansione del commercio, la valigia australiana concorse in quegli anni a nutrire il flusso di stranieri che quotidianamente sbarcavano sulle banchine napoletane per la gioia di albergatori e negozianti. Non a caso il municipio napoletano, da sempre sensibile a tale cespite dell’economia cittadina⁶⁶⁴, si mobilitò in difesa dell’approdo della valigia australiana non appena ebbe sentore che la compagnia fosse intenzionata, in occasione del rinnovo della convenzione postale con il governo britannico, a trasferire l’approdo a Marsiglia a causa del tempo eccessivo impiegato dalla valigia postale per arrivare in Gran Bretagna una volta sbarcata a Napoli⁶⁶⁵. Il ministero Zanardelli si dimostrò oltremodo sollecito nel venire in contro alle richieste del sindaco Miraglia, essendo d’altronde anch’esso interessato a che la valigia non fosse dirottata a Marsiglia: il ministro delle Poste e Telegrafi Galimberti, di concerto con i colleghi dell’Interno e dei Lavori Pubblici, dispose l’esenzione della visita sanitaria sui piroscafi, la realizzazione di un braccio ferroviario sul nuovo molo trapezoidale perché i piroscafi dell’*Orient Line* potessero scaricare la valigia postale direttamente sui vagoni ferroviari con cospicuo risparmio di tempo, e soprattutto l’istituzione di un treno speciale che da Napoli corresse a Modane, sul confine francese⁶⁶⁶.

⁶⁶³ CCAN, *tornata del 28 luglio 1899*, in «La Rivista Economica e bollettino dei protesti cambiarii», 23 (1899), 21 agosto, p.273.

⁶⁶⁴ Il consigliere comunale Tarantini, promotore di una mozione a favore della valigia postale, stimava che la città ne ricavasse un guadagno di 4 milioni di Lire; *Atti del Consiglio comunale di Napoli*, cit., sessione ordinaria, tornata del 20 dicembre 1902, pp.858-859.

⁶⁶⁵ *Ibid.*

⁶⁶⁶ ACS, PCM, Gabinetto, 1903, f.12.2/1, prot.351, *servizi marittimi, cat.12, fasc.5/1, valigia australiana*.

3.3. Oltre Suez. Napoli e il corno d'Africa

La poderosa spinta espansionistica delle principali potenze occidentali, cui l'ultimo quarto di secolo dell'Ottocento funse da palcoscenico, fu indubbiamente gravida di conseguenze per il commercio internazionale⁶⁶⁷.

Con l'acquisto della baia di Assab, il 15 marzo 1880, il Regno d'Italia muoveva i primi passi nella propria controversa avventura coloniale in Africa orientale. Formalmente proprietà dell'armatore ligure Raffaele Rubattino, che tuttavia agiva da volenteroso prestanome del governo italiano, la piccola località dancala, distesa sul lato occidentale del mar Rosso, fu ufficialmente ceduta al Regno d'Italia il 10 marzo 1882⁶⁶⁸, cui sarebbe seguita, il 5 febbraio 1885, l'occupazione della ben più importante città portuale di Massaua.

In un clima generale d'entusiasmi e perplessità che permeava l'intera penisola⁶⁶⁹, l'incipiente avventura coloniale alimentò speranze ed ambizioni crescenti tra molti esponenti delle classi dirigenti napoletane, che parvero contagiare, almeno agli inizi, anche gli strati più umili della popolazione: come riportato da Nicola Labanca, ad esempio, già alla fine del 1882, a pochi mesi dall'occupazione di Assab, la Camera di Commercio napoletana aveva informato il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio che una prima pattuglia di circa duecento tra agricoltori, minatori, falegnami e contadine avrebbe potuto recarsi ad Assab per un esperimento di colonizzazione⁶⁷⁰; solo qualche anno dopo, tuttavia, il Prefetto riferiva al ministero come l'occupazione di Massaua e dei territori circostanti non avesse suscitato entusiasmo alcuno tra i napoletani, convinti anzi che l'operazione fosse «di danno anzi che di vantaggio» al paese, per quanto

⁶⁶⁷ Sul ruolo dell'imperialismo tardo-ottocentesco sui mercati globali cfr. R. FINDLAY, K. H. O'ROURKE, *op.cit.*, pp.444-451.

⁶⁶⁸ Un primo infelice tentativo di acquistare la baia di Assab, in cui Rubattino fu chiamato a svolgere il ruolo di prestanome, risaliva tuttavia già al 1869; sulla vicenda cfr. G. DORIA, *op.cit.*, pp.129-140 e pp.219-222.

⁶⁶⁹ Per una ricostruzione del dibattito sulla stampa italiana in quegli anni cfr. V. CASTRONOVO, *La stampa italiana dall'Unità al Fascismo*, prefazione di G. QUAZZA, Bari, Laterza, 1970, pp.101-110; G. PESCOLIDO, *Alle origini del colonialismo italiano: la stampa italiana e la politica coloniale dell'Italia dal rifiuto di intervento in Egitto alla vigilia dell'occupazione di Massaua (1882-1884)*, in *Fonti e problemi della politica coloniale italiana*, atti del convegno Taormina-Messina, 23-29 ottobre 1989, Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, Ufficio Centrale per i Beni Archivistici, Roma, 1996, vol. I, pp.566-599; ID., *Opinione pubblica e colonie: la stampa italiana e l'occupazione di Massaua*, in *Alla ricerca delle colonie (1876-1896)*, a cura di P. L. BALLINI e P. PECORARI, Venezia, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 2007, pp.275-322; sul dibattito parlamentare cfr. F. CAMMARANO, *La questione coloniale alla Camera (1885-1896)*, ivi, pp.187-273.

⁶⁷⁰ N. LABANCA, *In marcia verso Adua*, Torino, Einaudi, 1993, p.153n.

l'opinione pubblica napoletana avesse accolto favorevolmente le motivazioni addotte dal governo a sostegno di un'ulteriore spedizione in Eritrea⁶⁷¹. Comunque fosse, è indubitabile che Napoli funse, nell'ultimo ventennio dell'Ottocento, da avamposto delle posizioni africaniste⁶⁷², che trovarono la più compiuta manifestazione nell'opera propagandistica della *Società Africana d'Italia*, sorta a Napoli nel 1882, erede del più raccolto *Club Africano* fondato due anni prima⁶⁷³.

La città, d'altronde, era stata chiamata da subito a svolgere un ruolo di primo piano nelle operazioni coloniali: Napoli infatti era il porto di imbarco di materiali e truppa destinate alla primigenia colonia, ed ospitava altresì il deposito centrale della colonia eritrea⁶⁷⁴. La funzione di porto d'approvvigionamento coloniale consentì a diversi fornitori napoletani di garantirsi commesse per i più diversi servizi necessari al possedimento sul mar Rosso⁶⁷⁵, a partire dalla stessa acqua potabile⁶⁷⁶, passando per appalti più cospicui come gli arredi portuali⁶⁷⁷ o i primi tronconi ferroviari per

⁶⁷¹ Rapporto del Prefetto del 18 febbraio 1888, riportato in A. SCIROCCO, *Dall'unità alla prima guerra mondiale*, cit., p.114, n.71; le relazioni prefettizie di quegli anni riferiscono costantemente dell'indifferenza diffusa per i grandi eventi politici; oltre a Scirocco, cfr. pure P. MACRY, *Borghesie, città e Stato. Appunti e impressioni su Napoli, 1860-1880*, «Quaderni storici», 56 (1984), n.2, pp.339-383.

⁶⁷² Talora le istanze africaniste napoletane si manifestarono nella forma deteriorata di un vieto impasto di istanze conservatrici, quando non apertamente reazionarie, e venate di risentimenti regionalistici, oppure inclini ad identificare la questione africana con la questione meridionale; esempio eloquente ne fu l'opera di Edoardo Scarfoglio, per cui si rimanda a ID., *Abissinia, 1888-1896. Studi di Tartarin durante la prima Campagna d'Africa*, Roma, Edizioni Roma, 1935-1936, 2 voll.; cfr. le considerazioni in V. CASTRONOVO, *op.cit.*, pp.108-110; cfr. pure R. SCRIVANO, *Letteratura e colonialismo*, in *Fonti e problemi della politica coloniale italiana*, cit., vol. II, pp.645-668; sul più generale rapporto tra Mezzogiorno e colonialismo fondamentali le considerazioni di Pasquale Turiello e Leopoldo Franchetti, per cui vedi P. TURIELLO, *Governo e governanti*, a cura di P. BEVILACQUA, Torino, Einaudi, 1980, e L. FRANCHETTI, *Mezzogiorno e colonie*, con saggio storico di U. ZANOTTI-BIANCO, Firenze, La Nuova Italia, 1950; cfr. pure N. LABANCA, *op.cit.*, pp.84-87.

⁶⁷³ Malgrado i riferimenti alla SAI siano diffusi nella storiografia coloniale, ad oggi manca ancora uno studio complessivo sull'operato della società; si veda comunque F. SURDICH, *Le società geografiche e coloniali*, in *Fonti e problemi della politica coloniale italiana*, cit., vol. II, pp.485-487; G. MONINA, *Il consenso coloniale. Le Società geografiche e l'Istituto coloniale italiano (1861-1914)*, Roma, Carocci, 2002, pp.36-43; pur se incentrato sul periodo fascista, cfr. pure V. DEPLANO, *Educare all'oltremare. La Società Africana d'Italia e il colonialismo fascista*, «RiMe. Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea», 9 (2012), pp.81-111; utili riferimenti anche in D. NATILI, *op.cit., passim*.

⁶⁷⁴ Sul deposito, e sull'allegria gestione da parte del ministero della Guerra cfr. N. LABANCA, *op.cit.*, pp.264-266.

⁶⁷⁵ L'*Esploratore Commerciale* ad esempio riferiva che le stesse case da erigersi a Massaua fossero prefabbricate a Napoli, per essere poi semplicemente montate in colonia, risparmiando così sul costo di materiali e manodopera; cfr. «L'Esploratore Commerciale. Organo ufficiale della Società d'Esplorazione Commerciale in Africa», 4 (1889), n.3, p.91.

⁶⁷⁶ N. LABANCA, *op.cit.*, p.159.

⁶⁷⁷ Luigi De Rosa ad esempio riporta che quattro gru a vapore installate nel porto di Massaua furono realizzate dalla Pattison; cfr. L. DE ROSA, *Iniziativa e capitale straniero nell'industria metalmeccanica del Mezzogiorno 1840-1904*, cit., p.155.

Massaua⁶⁷⁸. Eloquente è la vicenda della *Società Anonima della Ghiacciaie e Neviere Napoletane*: fondata nel 1885 con lo scopo di vendere neve e ghiaccio artificiale⁶⁷⁹, la società si era ritrovata in difficoltà sin da principio, scontrandosi con la diffidenza dei sorbettieri napoletani per il ghiaccio industriale, e con gli eccessivi costi di trasporto ferroviario del ghiaccio; nel 1887, tuttavia, la società ottenne l'appalto per la fornitura di ghiaccio artificiale a Massaua - fino a quel momento rifornita per mezzo di piroscafi fatti venire dalla Norvegia - offrendosi d'installare in quella città un proprio impianto e di rifornire la colonia di ghiaccio al prezzo ben più economico di 200 Lire la tonnellata. Il macchinario utilizzato diede però più d'un problema, al punto che il ministero della Marina minacciò la rescissione del contratto⁶⁸⁰. La società riuscì comunque a siglare con l'amministrazione coloniale un ulteriore contratto per la fornitura di ghiaccio alla città, cui aggiunse poi la fornitura di farina, impiantando un proprio mulino. Gli impianti di Massaua si rivelarono l'unica vera fonte di guadagno, a fronte dell'atonìa, ed anzi delle perdite, registrate a Napoli, dovute ad investimenti intempestivi in patria come l'acquisto di una quota delle ghiacciaie di Taranto⁶⁸¹. La disfatta di Adua, tuttavia, colpì immancabilmente gli interessi della società⁶⁸², persuadendo il consiglio d'amministrazione a cedere gli impianti di Massaua ad un'altra società locale una volta scaduto il contratto con l'amministrazione coloniale⁶⁸³.

Al di là di appalti e concessioni per le forniture militari, per quanto remunerativi, in molti guardarono alla colonia soprattutto come opportunità per inserirsi in nuovi traffici commerciali. Promotrice instancabile di ogni impresa commerciale cittadina nel corno

⁶⁷⁸ L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche di Castellammare, diretta dall'energico Alfredo Cottrau, realizzò nel 1887 tre ponti politetragonali, diciotto ponti e ponticelli e otto vasche di varia forma per le ferrovie di Massaua; cfr. IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONE METALLICHE, *Assemblea generale ordinaria del 31 marzo 1888*, Napoli, Tip. A Trani, 1888, p.15.

⁶⁷⁹ ASN, Tribunale civile, bilanci e altri atti di società, v.13, 1885, cc.426-449; la società, dotata di un capitale sociale di 225.000 Lire, poi portato a 250.000 Lire, vede come azionista di maggioranza ed amministratore delegato della società Alessandro Betocchi; altri azionisti di rilievo sono Ludovico Arduin e Michele Castelli; all'impianto di Massaua partecipa per 60.000 Lire anche la Società di Credito Meridionale.

⁶⁸⁰ Vedi l'interrogazione dei deputati Toaldi e Solimbergo al ministro della Marina, in Atti Parlamentari, Discussioni della Camera dei deputati, XVI Legislatura, seconda tornata del 16 luglio 1888, pp.4911-4914; vedi pure l'interrogazione di De Zerbi al ministro della Marina, ivi, prima tornata del 7 giugno 1889, pp. 2247-2251.

⁶⁸¹ Per ulteriori notizie cfr. F. PICCINELLI, *Le società industriali italiane per azioni*, Milano, U. Hoepli, 1902, pp.338-343.

⁶⁸² ASN, Tribunale civile, bilanci ed altri atti di società, v.15, 1897, cc.503-509.

⁶⁸³ Ivi, v. 18, 1900, cc.479-485; il contratto scade a dicembre del 1899; dall'operazione sarebbe nata la *Società delle Ghiacciaie Riunite dell'Eritrea*.

d’Africa fu la *Società Africana d’Italia*, che già nel proprio statuto aveva proclamato tra i propri scopi quello di «studiare e promuovere quanto possa interessare l’Italia nei suoi rapporti coll’Africa e coi paesi d’oltremare» non soltanto nelle sue ricadute immediatamente scientifiche, bensì anche commerciali⁶⁸⁴. La Società annoverava tra i fondatori, accanto a studiosi come Giovan Battista Licata e Ferdinando Borsari, ed esploratori come Alfonso Maria Massari, esponenti di spicco dell’élite politica ed economica cittadina quali il direttore del Banco di Napoli Enrico Arlotta, il primario e senatore Salvatore Tommasi, i deputati Francesco Della Valle, Giovanni Florenzano, Carlo Turi, Errico Dini e Vincenzo Flauti⁶⁸⁵, il commerciante e consigliere della Camera di Commercio Aniello Mazza, il pittore Camillo Miola e l’avvocato ed affarista Giuseppe Carerj, a lungo tra i più energici animatori delle attività sociali⁶⁸⁶. Negli anni successivi il numero dei soci s’accrebbe vistosamente, tracimando i bordi della città e spandendosi un po’ ovunque nel paese e all’estero⁶⁸⁷, per quanto il fulcro della società restasse sostanzialmente napoletano: scorrendo l’elenco dei soci pubblicato nel 1888 si rintracciano i nomi di eminenti industriali e commercianti cittadini come Lodovico Arduin, Girolamo Giusso, Emilio Hirsch, il presidente della Camera di Commercio Luigi Petriccione, Antonio Schucany, Angelo Spadoni, insieme ad un nutrito numero di parlamentari tra cui Marziale Capo, Giorgio Curcio, Giovanni Della Rocca, Pietro Valva D’Ayala, Domenico Morelli, Achille Nardi, presidente del *Circolo del Commercio*⁶⁸⁸, Enrico Pessina, Pietro Rocco, Alfonso Sanseverino Vimercati, Alfonso Vastarini Cresi. L’interesse di molti esponenti del tessuto commerciale e finanziario napoletano per le cose africane era d’altronde comprovato dallo stanziamento di sussidi annui al sodalizio africanista da parte sia della Camera di Commercio che del Banco di Napoli⁶⁸⁹. Tra gli

⁶⁸⁴ «Bollettino della SAI», 1 (1882), n.1, p.1.

⁶⁸⁵ Al momento della fondazione della società Francesco della Valle e Vincenzo Flauti erano consiglieri provinciali, e sarebbero stati eletti deputati solo nella successiva legislatura; l’elezione del capitano di vascello Carlo Turi fu annullata dalla Camera, ed anch’egli dovette attendere la XVI Legislatura per accedere all’emiciclo parlamentare, come pure Giovanni Florenzano.

⁶⁸⁶ G. MONINA, *Il consenso coloniale*, cit., pp.36-37; si veda la composizione del primo consiglio direttivo della Società in «Bollettino della SAI», cit.

⁶⁸⁷ *Relazione sul movimento della SAI per l’anno 1884*, ivi, 4 (1885), 1, pp.8-11.

⁶⁸⁸ Vicepresidente del Circolo del Commercio era invece Giovanni Florenzano; cfr. *Annuario napoletano Bronner. Grande guida commerciale storico-artistica, scientifica, amministrativa, statistica, industriale e d’indirizzi di Napoli e provincia redatta per cura e spese di Augusto M. Lo Gatto*, 1886, cit., p.262.

⁶⁸⁹ *Atti della Società*, in «Bollettino della SAI», 3 (1884), n.1, p.1; il Banco di Napoli accordò alla SAI un sussidio di 2000 Lire annue, il MAIC di 1000 Lire e la Camera di Commercio di 500 Lire; altri sussidi erano accordati alla SAI dal ministero della Pubblica Istruzione e dal ministero degli Affari Esteri;

associati non napoletani spiccano i nomi dell'armatore Ignazio Florio e del direttore generale della NGI, il siciliano Giovanni Laganà, già residente a Napoli nell'omonimo villino a corso Vittorio Emanuele⁶⁹⁰: Laganà, egli stesso presidente della *Società Africana* a partire dal 1888, aveva incoraggiato sin dal principio l'ambiente africanista napoletano⁶⁹¹, congeniale agli interessi della NGI che nel trasporto di truppa e materiali, e nel servizio postale della colonia, riusciva a garantirsi lauti guadagni⁶⁹².

I primi progetti esplorativi promossi dalla *Società Africana* risalgono alla fine del 1880, quando l'allora *Club Africano* stabilì d'inviare Pietro Serra Caracciolo ad Assab nei primi mesi del nuovo anno, allo scopo di saggiarne le potenzialità commerciali; dopo una prima comunicazione più ottimista, Serra Caracciolo si dimostrò nel complesso piuttosto scettico sulle possibilità commerciali del possedimento, riferendo come alla primigenia colonia italiana fossero indispensabili importanti investimenti, soprattutto nelle infrastrutture, cui allo stato attuale delle cose il governo difficilmente avrebbe provveduto, e trovando anzi più proficuo come insediamento il vicino villaggio di Margabelah⁶⁹³; l'unico commercio da cui ci si poteva aspettare qualche successo, secondo Serra Caracciolo, avrebbe potuto essere quella delle perle⁶⁹⁴. Nel settembre dello stesso anno, una commissione mista composta da membri della Camera di Commercio e del *Club Africano*⁶⁹⁵, incaricata di rispondere ad una circolare del ministero di Agricoltura, Industria e Commercio sull'opportunità di promuovere la pesca della madreperla per

cfr. A. AQUARONE, *Il Congresso dell'Asmara e la fondazione dell'Istituto coloniale italiano*, in ID., *Dopo Adua: politica e amministrazione coloniale*, a cura e con saggio introduttivo di L. DE COURTEN, Roma, Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, 1989, pp.275-276.

⁶⁹⁰ «Bollettino della SAI», 7 (1888), n.1-2, pp.15 segg.

⁶⁹¹ Giancarlo Monina, ad esempio, riporta che nel 1883 la NGI promosse a Napoli la fondazione del periodico colonialista «L'Esploratore. Rassegna quindicinale delle conquiste geografiche e degli interessi italiani in tutti i punti del globo», i cui direttori erano, neanche a dirlo, Giovan Battista Licata e Ferdinando Borsari; G. MONINA, *La Grande Italia marittima. La propaganda navalista e la Lega navale italiana 1866-1918*, cit., p.86.

⁶⁹² Sul fondamentale rapporto tra NGI e politica coloniale crispinina cfr. G. BARONE, *Lo Stato e la Marina Mercantile in Italia (1881-1894)*, cit., pp. 624-659.

⁶⁹³ P. SERRA CARACCILO, *Assab, Il commercio ad Assab*, in *Rivista Nuova di Scienze, Lettere ed Arti. Diretta da Carlo Del Balzo*, anno III, 1881, Napoli, Tip. Fratelli Carluccio, 1881, pp.281-286 e 307-313.

⁶⁹⁴ ID., *Il commercio di Assab*, ivi, pp.124-127.

⁶⁹⁵ Compongono la commissione Alessandro Betocchi, Mariano Cacace, Aniello Mazza e Luigi Polese da parte della Camera di Commercio, Ludovico Arduin, Giuseppe Carerj, Errico Dini e Carlo Turi da parte del Club Africano.

opera di italiani ad Assab, si espresse sfavorevolmente, arrivando a conclusioni anche più pessimistiche di quelle del Serra Caracciolo⁶⁹⁶.

Sorprendentemente, a nemmeno un anno da che la commissione aveva pubblicato le proprie considerazioni, nel luglio del 1882 la *Società Africana* si fece promotrice di una *Società Commerciale Italo-Africana*. Il progetto era un'idea di Antonio Rizzo, a lungo compagno di viaggi di Giuseppe Sapeto lungo le coste del Mar Rosso, e che aveva esercitato per alcuni anni una «fattoria commerciale» a Massaua, dove si era stabilito sin dal 1854⁶⁹⁷. Rizzo, che per la verità non si dissimulava le difficoltà che ogni impresa economica avrebbe incontrato ad Assab, riteneva che una società dotata di un forte capitale e di un direttore esperto del commercio eritreo non avrebbe mancato di riuscire. Una casa commerciale napoletana prestò orecchio alle considerazioni di Rizzo, e inviò nuovamente ad Assab il Serra Caracciolo, che dovette questa volta ritornare sulle opinioni espresse l'anno precedente; quindi, alcuni commercianti napoletani decisero di metter mano al progetto della società, presentandola ad una riunione della *Società Africana*, tenutasi il 4 novembre, cui partecipò «buona parte dell'alto commercio napoletano» e a cui conferirono Luigi Petriccione, Serra Caracciolo e Rizzo. La Società, il cui capitale sociale avrebbe dovuto essere di 500.000 Lire, con la possibilità che fosse aumentato fino ad un milione, si prefiggeva un amplissimo ventaglio di operazioni sociali:

- « a - Incettare le merci che scendono dall'Abissinia, Bogos, Tigré, e smerciarla nei grandi mercati europei;
- b - incettare le grandi quantità di madreperla che si pescano nelle isole adiacenti ad Assab, e l'ottima tartaruga che ivi trovasi in grande quantità;

⁶⁹⁶ CCAN E CLUB AFRICANO DI NAPOLI, *Relazione della commissione della Camera di Commercio e del Club Africano di Napoli. Sulla pesca della Madreperla da iniziarsi dagli Italiani ad Assab*, Napoli, Tip. Michele Capasso, 1881.

⁶⁹⁷ A. RIZZO, *Per Assab*, in «Bollettino della SAI», 1 (1882), n.3, pp.33-38; lo stesso Cavour ebbe uno scambio di lettere con Rizzo tra il 1859 ed il 1861 per saggiare l'opportunità di stabilire a Massaua un consolato sardo, in vista dell'apertura del canale di Suez; Rizzo, secondo quanto riporta Sapeto, fu fatto prigioniero insieme alla moglie intorno al 1861 dal negus Teodoro, poiché il rivale di quest'ultimo, il giovane ras del Tigré Negussié, lo aveva nominato governatore dell'Asmara; liberati grazie al pagamento del riscatto per opera del napoletano monsignor De Jacobis, Rizzo e la moglie poterono riparare a Bologna. Sul carteggio intercorso tra Cavour e Rizzo cfr. CAMERA DEI DEPUTATI, ATTI PARLAMENTARI, XVI Legislatura, *Documenti diplomatici presentati al Parlamento Italiano dal Presidente del Consiglio Ministro ad interim degli Affari Esteri (Crispi)*. Etiopia. Seduta del 17 dicembre 1889, Roma, Tip. della Camera dei Deputati, 1890, pp.12-19; cfr. altresì G. SAPETO, *Etiopia. Notizie raccolte dal Prof. Giuseppe Sapeto ordinate e riassunte dal comando del Corpo di Stato Maggiore*, Roma, Voghera Carlo, 1890, pp.362-363.

c - importare in Africa tutto quanto a bisogna agli indigeni come riso, granaglie, ferri, tessuti di cotone bianco, verde, giallo, specchi, vetri, saponi, conterie di Venezia;
d - intraprendere le costruzioni che il Governo intende eseguire ad Assab, come il porto, le banchine, i fabbricati, le strade, ottenendo dal governo la preferenza a parità di condizioni;
e - assicurarsi della fornitura delle navi che stazionano nella rada di Assab e di qualunque siasi altra fornitura governativa e privata»⁶⁹⁸.

In cambio, la Società avrebbe chiesto al governo un sussidio annuo, oppure una garanzia sull'interesse del capitale. L'assemblea approvò il progetto, ne affidò la cura a Petriccione, incaricandolo di nominare il comitato promotore che, riunitosi il 13 settembre, stabilì di chiamare la costituenda impresa *Società Commerciale Colonizzatrice per Assab*, e di far pratiche presso il ministero degli Affari Esteri per garantirsi le concessioni e l'appoggio necessario⁶⁹⁹.

Malgrado la *Società Africana* salutasse entusiasticamente la costituzione della società come segnale di un acquisito interesse coloniale del commercio napoletano⁷⁰⁰, il comitato promotore era in verità ben lungi dall'aver raccolto capitale sufficiente⁷⁰¹. Ai primi di marzo del 1883, su mandato del comitato, Giovan Battista Licata si recò ad Assab per ulteriori studi⁷⁰²; rientrato a Napoli a fine ottobre, Licata riportò notizie confortanti⁷⁰³. Ancor prima del ritorno di Licata, tuttavia, un'assemblea di commercianti napoletani, riunitasi presso la sede della *Società Africana* tra il 22 ed il 23 di ottobre, stabilì d'inviare ad Assab un commerciante della città perché intercettasse l'arrivo di una carovana che - secondo quanto aveva riferito l'esploratore Antonelli, di passaggio nella città al rientro

⁶⁹⁸ *Bollettino di Notizie Commerciali*, 1883, n.13, 20 luglio, p.220.

⁶⁹⁹ *La nuova Società Commerciale Italo-Africana di Napoli*, in «*Bollettino della SAI*», 1 (1882), n.3, pp.42-43.

⁷⁰⁰ *Ibid.*, p.42: «È una società che sorge con seri intendimenti, senza parole troppe, con un programma definito e sottoscritto da persone che rappresentano quanto Napoli di meglio in fatto di commercio. Era tempo che Napoli, acquistata coscienza della sua posizione geografica, iniziasse un commercio serio coll'Africa».

⁷⁰¹ Il 22 febbraio del 1883, Giovanni Florenzano teneva una conferenza al Circolo del Commercio per convincere il ceto commerciale napoletano a concorrere alla Società Commerciale Colonizzatrice per Assab; cfr. *L'Esploratore*, I (1883), fasc. 4, 28 febbraio 1883, p.114.

⁷⁰² *Ibid.*, fasc. 5-6, p.129.

⁷⁰³ «*Bollettino della SAI*», 2 (1883), n.5, pp.108-110; Licata tenne una conferenza presso la Società Africana il 2 dicembre, quindi ritornò per qualche mese ad Assab; prese poi parte, come delegato della Società Africana, alla sfortunata spedizione esplorativa nell'Harar, capitanata da Gian Pietro Porro, che fu massacrata nella piana di Artù, presso Gildessa, il 9 aprile 1886.

da Assab - avrebbe dovuto arrivare dalla Scioa⁷⁰⁴: si trattava, come osservò Carerj, di «poter assodare, con una prova di fatto, se [convenisse] oppur no di acquistare certe mercanzie sui luoghi d'origine»⁷⁰⁵. L'urgenza era evidentemente suggerita dall'angoscia di essere ancora una volta superati dal commercio dell'Italia settentrionale, e di essere in qualche modo esclusi dal traffico carovaniero che Antonelli era riuscito a far deviare, pur solo a titolo di esperimento, ad Assab⁷⁰⁶. Fu infine deciso di inviare Francesco Lubrano, agente del banchiere nonché socio Vincenzo Arnese; al Lubrano fu aperto un credito di 25.000 Lire e gli fu affidata da un altro commerciante napoletano, Ferdinando Pennarola, un po' di paccottiglia da rivendere alle popolazioni locali. Lubrano restò ad Assab alcuni mesi, facendo ritorno ai primi del 1884 con alcuni campioni di pelli e di caffè, per poi recarsi nuovamente ad Assab⁷⁰⁷.

Né il progetto della *Società Commerciale Colonizzatrice per Assab* né il viaggio di Lubrano ebbero reali conseguenze pratiche; al di là della maggiore o minore propensione al rischio rintracciabile nel ceto commerciale napoletano – che d'altronde, nel caso specifico del commercio con Assab, non si discostava dalla diffidenza dimostrata un po' ovunque nella penisola⁷⁰⁸ – un ostacolo non da poco stava nel capitale troppo esiguo per imprese di simile portata⁷⁰⁹.

La *Società Africana* non si lasciò scomporre, animata com'è era, anzi, da un entusiasmo rinnovatosi all'indomani dell'occupazione della ben più importante Massaua, e del successo conseguito con il convegno coloniale tenuto a Napoli tra l'8 ed il 13

⁷⁰⁴ La notizia era stata diramata anche dal MAIC con circolare alle camere di commercio di Torino, Venezia, Genova, Napoli, Milano e Livorno; cfr. D. NATILI, *op.cit.*, pp.198-199.

⁷⁰⁵ «Bollettino della SAI», 2 (1883), n.5, p.81.

⁷⁰⁶ *Ibid.*; eloquenti, a questo proposito, le parole del vicepresidente della Società Africana, Nicola Lazzaro, che ricordava all'assemblea come Genova e Milano mandassero ben ventotto rappresentanti ad Assab, Livorno dodici e Napoli neanche uno; sulla missione di Antonelli ad Assab cfr. D. NATILI, *op.cit.*, pp.186 segg.

⁷⁰⁷ «Bollettino della SAI», 3 (1883), n.1, supplemento, p.4; l'anno successivo Arnese espose le merci acquistate ad Assab all'Esposizione Generale Italiana di Torino; R. MOSCHITTI, *op.cit.*, pp.287-288.

⁷⁰⁸ Cfr. *Ibid.*, pp.197-208.

⁷⁰⁹ In un rapporto stilato nel dicembre del 1884 che il commissario civile ad Assab, Giovanni Branchi, inviò al ministro degli Affari Esteri Mancini su richiesta del ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, si ha traccia del secondo viaggio, risultato un fallimento, del Lubrano: «riferisco quali sieno gli arrivi in Assab dei negozianti tanto preconizzati dai giornali. Essi si limitano a due. Uno quello del signor Francesco Lubiano [sic] di Napoli rappresentante della *banca Armise* [sic] e di moltissimi altri istituti. Il capitale però da lui posseduto si limitava a £ 2.000 oltre una cassetta di forbici e nastri vari colla quale forse gli Istituti d'Italia credono si possono comprare le carovane dell'Abissinia. Il signor Lubiano stesso, non mancando a quanto pare di buon senso nota la ridicolezza della cosa è ripartito col Corriere passato senza lasciar traccia di sé [...]». Il rapporto è citato in D. NATILI, *op.cit.*, p.204.

novembre 1885⁷¹⁰. Nel 1888 si presentò alla Società la possibilità di concorrere ad un nuovo progetto di una società commerciale nel corno d’Africa: promotore n’era questa volta il noto esploratore Luigi Pennazzi, che aveva delineato il progetto di una società per il commercio con l’Harar e aveva costituito a Napoli un Comitato di propaganda commerciale con l’Africa⁷¹¹; Pennazzi presentò personalmente il proprio progetto al consiglio della *Società Africana* il 9 dicembre⁷¹², quindi tenne alcune conferenze al *Circolo del Commercio* ed all’Hotel Des Etrangers per guadagnare consenso all’impresa⁷¹³. Dapprima favorevole, dopo alcuni mesi, il consiglio direttivo della SAI, sulla base delle considerazioni espresse da Carerj, decise tuttavia di non sostenere ulteriormente il progetto Pennazzi⁷¹⁴.

Il cambio di rotta del consiglio direttivo si spiega considerando che solo qualche giorno dopo Giovanni Laganà, eletto l’anno precedente nuovo presidente della Società⁷¹⁵, presentò al consiglio un proprio progetto per una società commerciale da tentarsi nel corno d’Africa. Il consiglio, pur rimarcando l’impossibilità per la SAI di esservi coinvolta direttamente, approvò all’unanimità il progetto, affidando a Carerj il compito di compilare una bozza del progetto da sottoporre al consiglio⁷¹⁶.

La società si sarebbe chiamata *Compagnia Italo-Africana di Commercio, Industria e Colonizzazione*, avrebbe avuto sede a Napoli, una succursale a Massaua e agenzie ad Assab, Zeila e Keren, oltre che nell’entroterra là dove la società l’avesse ritenuto utile; il capitale sociale avrebbe dovuto essere non inferiore ai dieci milioni di Lire, con azioni di piccolo taglio, non superiori alle 50 Lire l’una, allo scopo di rendere possibile il concorso anche di piccoli investitori; la società si sarebbe occupata sia del commercio che dell’esercizio del credito fondiario nelle colonie, dell’appalto di lavori e servizi pubblici e dell’impianto di un sistema di trasporto dall’entroterra alla costa - forse in riferimento

⁷¹⁰ SAI, *Conferenza coloniale riunita a Napoli dall’8 al 13 novembre 1885. Atti, relazioni e voti*, Napoli, alla sede della società, 1886.

⁷¹¹ L. PENNAZZI, *Commerci ed industrie dell’Africa orientale. Sudan orientale, Harar, Kilimangiaro*, Napoli, L. Pierro, 1888.

⁷¹² SAI, *Atti*, tornata del 9 dicembre, in «Bollettino della SAI», 7 (1888), n.11-12, pp.251-252.

⁷¹³ *Ibid.*, pp.290-291.

⁷¹⁴ SAI, *Atti*, tornata del 5 maggio, *ivi*, 8 (1889), n.5-6, pp.97-98.

⁷¹⁵ A seguito della morte del vecchio senatore Tommasi, presidente della Società Africana sin dalla fondazione, avendo l’intero ufficio di presidenza rassegnato le dimissioni, il 26 ottobre 1888 l’assemblea generale della SAI elesse presidente Giovanni Laganà, vicepresidente Giovanni Florenzano e segretario generale Giuseppe Carerj; essendo Laganà spesso assente ed impegnato in altre attività, le funzioni di presidente furono svolte, de facto, da Florenzano; cfr. SAI, *Assemblea generale dei soci*, in «Bollettino della SAI», 7 (1888), n.11-12, pp.253-255.

⁷¹⁶ SAI, *Atti*, tornata del 16 maggio, *ivi*, 8 (1889), n.7-8-9-10, p.153.

ad una ferrovia⁷¹⁷. Nell'idea di Laganà e Carerj, la società avrebbe dovuto essere una vera e propria *chartered company*, intesa a monopolizzare tutti gli aspetti dell'economia e dell'amministrazione coloniale in cambio di alcune concessioni territoriali⁷¹⁸. Ancora una volta, tuttavia, l'impresa non andò oltre lo stadio di mero progetto⁷¹⁹.

Che progetti di più vasto respiro facessero a decollare non implicava necessariamente un disinteresse del tessuto economico napoletano per i traffici africani. Un esempio interessante è riportato dal console italiano nel Congo, Giuseppe Corona, che intenzionato a favorire lo sviluppo di traffici tra i due paesi, si era rivolto a fabbricanti e commercianti di quei prodotti che, secondo i suoi studi, avrebbero potuto tentare l'esportazione per il Congo con un certo margine di successo, tra i quali vi erano principalmente il corallo, le perle e le conterie veneziane, vini, liquori, medicinali, generi alimentari quali le paste, i salumi, il tonno e le sardine e il burro, cappelli di feltro e di paglia, spedendo più di duecento lettere, alle quali però solo una parte dei destinatari rispose. Tra questi, i più entusiasti si rivelarono i produttori di corallo di Torre del Greco:

«Tutti [...] avrebbero voluto mettersi a mia disposizione per offrirmi campioni e depositi per il commercio al Congo e nelle coste limitrofe. In seguito a ciò mi portai a Torre del Greco, ove, grazie alla intromissione dei deputati Della Rocca e Vastarini-Cresi, potei studiare a fondo la manifattura dei coralli in quel paese, e abboccarmi coi principali produttori. Naturalmente, era impossibile per me l'accettare le offerte che tutti a gara andavano facendo; dovetti quindi scegliere fra essi, senza che alcuno se l'avesse a male»⁷²⁰.

⁷¹⁷ *Progetto di società commerciale in Africa sulla proposta dell'on. Presidente comm. G. Laganà fatta nella tornata del 16 maggio 1889*, ivi, pp.155-158.

⁷¹⁸ Laganà e Florenzano, in un colloquio avuto a Roma con Crispi, chiesero effettivamente se fosse esistita la possibilità di ottenere una concessione territoriale, ottenendo tuttavia una risposta evasiva da parte del presidente del Consiglio, che si schermì dietro la necessità, prima di ogni decisione, di far redigere delle carte accurate dei possedimenti africani; SAI, Atti, tornata del 16 agosto 1889, ivi, p.155.

⁷¹⁹ Nel 1891 Florenzano informava il consiglio direttivo che Laganà aveva inviato due suoi figli rispettivamente a Massaua e a Zanzibar per saggiare il terreno, ma la cosa non ebbe altre conseguenze; in un articolo in cui esponeva un progetto d'impresa commerciale delineato da Scarfoglio, Carerj, richiamando la similare proposta della Società, concludeva amaramente: «Ho voluto informare i lettori del Bollettino del progetto del sig. Scarfoglio [...] anche perché, molte buone idee di questo progetto furono esposte dalla Società Africana d'Italia all'on. Crispi, allora presidente del Consiglio, e che rimasero come tante altre cose d'iniziativa sociale...»; G. CARERJ, *Piano di un'azienda commerciale nell'Etiopia occidentale e meridionale*, in «Bollettino della SAI», 10 (1891), n.5, p.119.

⁷²⁰ G. CORONA, *Risultati commerciali della missione consolare al Congo*, in «Bollettino della SAI», 10 (1891), n.1, p.17.

La risposta delle case torresi fu talmente entusiasta che il console dovette biasimare le eccessive spedizioni di corallo su quella piazza, con il conseguente suo deprezzamento⁷²¹. Tra le molte case italiane che pure risposero all'appello del console figurarono, tra i napoletani, anche Giuseppe Scala per i vini⁷²² e Alfonso Forte per le paste⁷²³. D'altronde, soprattutto il corallo aveva avuto già modo di saggiare il mercato congolese: come lo stesso console aveva raccontato in una precedente conferenza tenuta a Roma presso la *Società Geografica Italiana*, da diversi anni due avventurosi commercianti originari della provincia di Salerno, Francesco Sibillia e Francesco Nicola Munziana, avevano preso a recarsi in Congo ogni anno dopo aver fatto incetta di merci a Napoli, soprattutto coralli e conterie veneziane⁷²⁴. Paste e vini incontravano una maggiore domanda, anche più del corallo: in un studio sul commercio sudafricano, pubblicato dall'Esploratore Commerciale, organo della milanese *Società d'Esplorazione Commerciale in Africa*⁷²⁵, l'autore inseriva tra le potenziali case che avrebbero potuto tentare l'esportazione per la colonia britannica i napoletani Giuseppe Scala e Antonio Manzi per i vini, e Raffaele De Simone, di Torre Annunziata, per le paste⁷²⁶, quest'ultime già importate in Sud Africa da case commerciali britanniche, esattamente come accadeva per le esportazioni dirette per l'Australia⁷²⁷.

Ritorna costantemente, negli scritti e nelle relazioni del tempo, la denuncia dell'ostacolo, talora esiziale, costituito dalla scarsità dei collegamenti marittimi, o dal

⁷²¹ *Ibid.*, p.18.

⁷²² *Ibid.*, p.20; Corona annotava che il Lacryma Cristi ed il Capri, sia bianco che rosso, avevano incontrato ottima accoglienza.

⁷²³ *Ibid.*, pp.20-21; titolare di un pastificio di Nocera Inferiore, Alfonso Forte si mostrò particolarmente disponibile, tuttavia la prima spedizione andò perduta poiché la pasta, contenuta nelle consuete confezioni di cartone, non resse al lungo viaggio e fu invasa dagli insetti. Corona suggerì al Forte di ritentare usando confezioni di latta secondo l'uso delle case di Marsiglia.

⁷²⁴ *Conferenza Corona*, in «Bollettino della SAI», 7 (1888), n.5-6, pp.141-142; particolarmente votata a questo commercio errante risultava la popolazione di Castelnuovo di Conza, piccolo comune della provincia salernitana i cui abitanti, sia in proprio, sia come agenti di case commerciali, si spingevano ovunque, dall'Africa all'Australia al sud America; cfr. G. BUONOMO, *Il fenomeno commerciale di Castelnuovo di Conza*, ivi, 20 (1901), n.1-2, pp.10-15.

⁷²⁵ Sulla Società d'Esplorazione Commerciale in Africa cfr. G. MONINA, *Il consenso coloniale*, cit., pp.32-35.

⁷²⁶ G. D. COCODA, *Sud-Africa commerciale ed industriale. Meraviglie commerciali dovute alla scoperta dei campi d'oro del Transvaal. Breve studio sulle condizioni economiche, industriali e commerciali delle colonie e stati di Sud Africa, con proposta per la creazione di una società commerciale di esportazione di prodotti italiani nell'Africa centrale ed australe*, supplemento al Bollettino di gennaio 1890 della Società di Esplorazione Commerciale in Africa, Milano, 1890, pp.55-56.

⁷²⁷ *Ibid.*, p.71.

monopolio esercitato dalle compagnie estere, spesso a danno dei porti italiani. Il sostanziale insuccesso delle estenuanti trattative fatte dal console Corona con diverse società di navigazione, italiane quanto estere, per cercare di allacciare una linea tra l'Italia ed il Congo, e l'impossibilità per molti prodotti italiani di reggere la concorrenza dei similari prodotti stranieri, favoriti da collegamenti diretti, n'è un esempio significativo⁷²⁸.

Il problema si poneva, paradossalmente, anche con i possedimenti italiani sul mar Rosso, benché essi avrebbero dovuto essere le chiavi d'accesso privilegiate al commercio etiope. L'esigenza di collegare l'Italia alla costa eritrea con un servizio postale diretto era stata percepita sin dall'occupazione di Assab, ma in un primo momento la volontà dei ministeri di coinvolgere il meno possibile il Parlamento nelle questioni coloniali aveva impedito di affrontare la questione⁷²⁹. Il traffico tra l'Italia e la colonia poteva farsi, in sostanza, solo per via indiretta attraverso il trasbordo ad Aden, collegata ad Assab da un servizio sussidiato di vaporette della NGI, tutt'altro che affidabile o comodo per i commercianti: ai primi del 1884, in un proprio memorandum indirizzato al governo, la SAI chiedeva tra le altre cose che fossero presi accordi con la NGI perché si ovviasse all'inconveniente per cui, nei mesi invernali, quando il commercio tra l'India e l'Europa si intensificava, i piroscafi postali della compagnia italiana partivano da Calcutta e Bombay già carichi e rifiutavano di imbarcare le merci eritree ad Aden⁷³⁰.

Con l'occupazione di Massaua la necessità di provvedere ai collegamenti postali si fece anche più urgente, soprattutto per la forte concorrenza di commercianti greci ed austriaci, già da tempo attivi sulla piazza. Trieste, in particolare, intratteneva scambi considerevoli con Massaua, rappresentando una peculiare difficoltà per il commercio napoletano sia perché Trieste esercitava un vero e proprio monopolio del commercio della madreperla nel porto eritreo, sia perché vi esportava, tra gli altri prodotti, quantità non disprezzabili di pasta, favorita com'era dal collegamento assicurato dal *Lloyd Austro-*

⁷²⁸ G. CORONA, *op.cit.*, pp.15-17; la soluzione migliore alla fine risultò essere quella di spedire le merci al porto di Amburgo via ferrovia, e da lì imbarcarle coi piroscafi della compagnia Woermann, ma se questo poteva risultare fattibile per gli esportatori dell'Italia settentrionale, difficilmente poteva dirsi lo stesso per gli esportatori meridionali.

⁷²⁹ Cfr. B. CADIOLI, *Il problema delle comunicazioni postali fra Italia ed Eritrea dall'insediamento in Assab all'occupazione di Massaua (1879-1885)*, in *Fonti e problemi della politica coloniale italiana*, cit., vol. II, pp.959-996.

⁷³⁰ «Bollettino della SAI», 3 (1884), n.1, p.3.

*Ungarico*⁷³¹. A questo proposito, un articolo apparso su La Rivista Economica, organo di stampa della Camera di Commercio napoletana, commentava:

«Niuno ignora che il commercio della colonia eritrea è per tre quarte parti in mano a negozianti di Trieste i quali, mercé la frequenza di viaggi diretti, possono facilmente scambiare le manifatture e le derrate europee con i prodotti dell'Abissinia e delle regioni circostanti. Per contrario, la piazza di Napoli, che ha una importanza speciale, sia perché in essa si concentrano tutte le derrate ed i materiali che le Amministrazioni Governative spediscono a Massaua, sia perché è il porto italiano principale che trovasi più prossimo al continente nero, ed ove non sono mancati arditi tentativi di stabilire relazioni di affari con la colonia, sino al punto di impiantare colà alcune filiali, è messa in condizione da non poter operare lo scambio delle merci!»⁷³².

Una prima convenzione tra il governo e a le NGI per il servizio postale del mar Rosso, concordata sin dal 1885, fu alla fine approvata dal Parlamento solo nel luglio del 1888⁷³³. Non si trattava ancora di una linea diretta, bensì della congiunzione di due linee, rispettivamente la Genova-Alessandria d'Egitto, con approdi a Livorno, Napoli e Messina, e la Suez-Aden con approdi a Suakim, Massaua ed Assab, unite per mezzo di trasbordi e dell'uso della ferrovia tra Alessandria e Suez⁷³⁴, sistema che, frutto delle esigenze di bilancio, risultava sostanzialmente inutile al commercio⁷³⁵, soprattutto per l'alto costo dei noli richiesti dalla NGI⁷³⁶. Accanto al servizio postale così concepito

⁷³¹ *Rapporti commerciali fra Trieste e Massaua. Relazione del R. Console a Trieste*, in MAIC, *Bollettino di Notizie Commerciali*, 1888, n.38, 16 settembre, pp.786-792; sulla concorrenza triestina ai pastifici napoletani cfr. *Sui rapporti commerciali fra l'Italia e il distretto finanziario di Zara del 1888. Studio dell'avv. Nob. Gherardo dei principi Pio di Savoia, R. vice console a Fiume*, in *Bollettino del Ministero degli Affari Esteri*, 1889, II, p.853; a proposito del migliore collegamento tra Trieste e Massaua servito dal Lloyd cfr. S. SONNINO, *L'Africa italiana. Appunti di viaggio*, in *Nuova Antologia di Scienze, Lettere ed Arti*, serie III, 25 (1890), n.3, p.455.

⁷³² *Le comunicazioni tra Napoli e Massaua*, in «La Rivista Economica» e bollettino dei protesti cambiari», 13 (1890), n.36, p.394.

⁷³³ Tra 1885 e 1887 furono presentati alla Camera dei Deputati due progetti di convenzioni, rispettivamente il DDL n.383 del 2 dicembre 1885, ed il DDL n.170 del 18 aprile 1887, ma entrambi furono ritirati prima di poter essere discussi.

⁷³⁴ Legge 30 luglio 1888, n.5597.

⁷³⁵ Cfr. G. BARONE, *Lo Stato e la Marina Mercantile in Italia*, cit., pp.636-637.

⁷³⁶ Cfr. la relazione della Camera di Commercio napoletana in ACS, MC, DGMM, ISM, b.175, f.9133, *linea diretta tra l'Italia e Massaua, estratto dal verbale delle deliberazioni della Camera di Commercio di Napoli, tornata 15 gennaio 1890*: «Grave è la condizione delle cose quando trattasi di spedire merci. Oggidì è vano parlare di invii su vapori ordinarii, perché altro mezzo non c'è che i vapori che ogni 20 giorni partono per Aden, ove le merci si trabalzano per Massaua, sopra un vapore della medesima "Navigazione". la tariffa nominale è carissima, scoraggiante: 45 lire la T; però, nella pratica, sembra che si

restava il servizio diretto da Napoli a Massaua per mezzo di due piroscafi della NGI, noleggiati dal ministero della Marina per le necessità militari e amministrative della colonia; di tanto in tanto i piroscafi in servizio governativo imbarcavano gratuitamente anche alcune partite di merci per conto di privati, a discrezione delle autorità⁷³⁷. Molti commercianti preferivano perciò tentare l'imbarco con i piroscafi governativi, per il minor dispendio di tempo e di denaro, ma la natura aleatoria degli imbarchi mal s'adeguava a traffici costanti. Nell'aprile del 1890 una importante casa napoletana, la Cutolo e figli, avendo aperto una propria agenzia a Massaua, si rivolse al Ministero di Agricoltura Industria e Commercio perché persuadesse il collega della Marina a rendere fisso l'imbarco delle merci sui piroscafi governativi ogni volta vi fosse stato lo spazio sufficiente, pur in cambio di un nolo modesto che concorresse alle spese. La richiesta trovò favorevoli il ministro di Agricoltura Industria e Commercio Miceli ed il ministro delle Poste e Telegrafi Lacava, ma si scontrò con il reciso rifiuto da parte del ministero della Marina: il sottosegretario Morin rispose dichiarando la cosa incompatibile con le esigenze dell'amministrazione coloniale, e ricordando d'altronde che a breve il problema sarebbe stato risolto grazie alla nuova linea postale tra l'Italia e Massaua⁷³⁸.

La linea a cui si riferiva il sottosegretario Morin era stata in effetti posta allo studio di una commissione interministeriale nei primi mesi del 1890, ma le crescenti difficoltà del bilancio, ed il rifiuto opposto alla spesa da Giolitti, in quel momento ministro delle Finanze nel secondo ministero Crispi, condussero ad un progetto più modesto, che prevedeva l'alternanza tra una linea diretta quindicinale tra Genova e Massaua, con approdi a Livorno, Napoli e Messina, ed il servizio già esistente, anch'esso quindicinale, che prevedeva appunto il trasbordo e l'uso della ferrovia tra Alessandria ed Aden⁷³⁹. Sebbene la notizia della nuova linea fosse accolta positivamente dal commercio napoletano, suscitò tuttavia le proteste della Camera di Commercio, allarmata dalla

possano convenire tariffe più miti. Il peggio è che le tariffe sono irrazionalmente stabilite; perché da Suez a Massaua si paga così caro nolo, come da Napoli; poiché se talvolta occorre provvedersi da Alessandria di Egitto, se ne sarebbe scoraggiati; pel forte dispendio del trasporto, aggravato da quanto si paga per il percorso ferroviario».

⁷³⁷ *Ibid.*

⁷³⁸ ACS, MC, DGMM, ISM, b.175, f.111700, *Commercio con Massaua. Istanza della Ditta Cutolo di Napoli.*

⁷³⁹ Sui lavori della commissione cfr. ACS, MC, DGMM, ISM, b.175, f.9133, *Linea diretta tra l'Italia e Massaua*; sul conflitto tra Giolitti e Crispi per la linea africana cfr. G. BARONE, *Lo Stato e la Marina mercantile in Italia*, cit., pp.637-638.

possibilità che la testa di ponte dei collegamenti con la colonia fosse spostata altrove⁷⁴⁰. Pur rassicurata che la nuova linea, semplice frutto dell'allaccio delle due linee preesistenti, non avrebbe danneggiato gli interessi napoletani⁷⁴¹, la Camera dovette nuovamente protestare presso il ministero per l'inefficienza del nuovo servizio, i cui piroscafi risultavano alla partenza già completamente carichi delle merci necessarie all'amministrazione coloniale⁷⁴²; il nuovo collegamento risultò inoltre, almeno agli inizi, anche più lento del servizio con trasbordo, ed i noli praticati dalla NGI eccessivamente alti, un problema che sarà lamentato ancora ai primi del Novecento⁷⁴³.

Benché manchino statistiche specifiche sull'interscambio tra Napoli ed i porti eritrei, almeno per gli anni Ottanta, nel complesso esso dovette rimanere modesto, oscillando a seconda delle maggiori o minori necessità dell'amministrazione coloniale e delle forze armate presenti nella colonia, con una crescita circoscritta al culmine del conflitto con l'Etiopia, tant'è che dopo Adua il traffico tra Napoli e Massaua si ridusse a poche centinaia di tonnellate annue. Lo scarso interscambio con la colonia, d'altronde, non era una peculiarità solo del porto napoletano: le speranze di quanti videro nel possedimento eritreo una «testa di ponte per la penetrazione economica nella vicina e più promettente Etiopia» ed un «passaggio obbligato dei traffici di quest'ultima con buona parte del mondo esterno»⁷⁴⁴ rimasero ben presto deluse, soprattutto per la crescente capacità di porti inglesi di Port Sudan e di Suakim da un lato, e del porto francese di Gibuti dall'altro, di deviare il transito commerciale eritreo per mezzo della ferrovia⁷⁴⁵.

⁷⁴⁰ CCAN, Atti, tornata del 7 marzo 1890, in «La Rivista Economica» e bollettino dei protesti cambiari», 13 (1890), n.12, 24 marzo, pp.127-128.

⁷⁴¹ *Comunicazioni*, ivi, pp.195-196.

⁷⁴² *Le comunicazioni tra Napoli e Massaua*, cit.; successivamente il MAIC informò la Camera di Commercio che la NGI si era detta pronta ad assicurare sui propri piroscafi lo spazio sufficiente alle spedizioni dei commercianti napoletani; cfr. *informazioni*, ivi, p.442.

⁷⁴³ Sulle difficoltà de collegamenti postali si soffermò anche la commissione d'inchiesta sulla colonia Eritrea presieduta dal senatore Borgnini; cfr. *Relazione generale della R. Commissione d'Inchiesta sulla colonia Eritrea*, Roma, Tip. delle Mantellate, 1891, pp.155-156; sul problema del caro noli durante il governatorato di Martini cfr. pure L. DE COURTEN, *La marina mercantile italiana nella politica di espansione (1860-1914). Industria, finanza e trasporti marittimi*, cit., pp.209-216.

⁷⁴⁴ A. AQUARONE, *La ricerca di una politica coloniale dopo Adua. Speranze e delusioni fra politica ed economia*, in *Dopo Adua: politica e amministrazione coloniale*, cit., p.59.

⁷⁴⁵ Sul "magro interscambio" tra Italia e colonie cfr. N. LABANCA, *Oltremare. Storia dell'espansione coloniale italiana*, Bologna, Il Mulino, 2002, pp.267-286.

TABELLA 3.2		
Porto di Napoli		
Merci sbarcate ed imbarcate per Massaua		
anni	Tonnellate di merci	
	Arrivi	Partenze
1891-92	286	2.287
1895	650	6.496
1896	294	25.206
1897	101	1.659
1898	61	1.071
1899	110	752
1900	93	858
1901	189	420
1902	51	986
1903	368	1.323
1904	36	952
1905	190	342

Fonte: per l'anno fiscale 1891-1892 NGL. SOCIETÀ RIUNITE FLORIO RUBATTINO, *Statistica generale delle operazioni in merci e passeggeri effettuati dalla società durante l'esercizio 1891-1892*, cit.; per gli altri anni MF. DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, *Movimento della navigazione nei porti del Regno*, ad annum, rielaborazione.

Con la proclamazione del protettorato italiano su sultanati di Obbia e dei Migurtini, si accrebbe nell'ambiente africanista l'attenzione per la costa somala. La *Società Africana* volle concorrere attivamente alla penetrazione italiana in Somalia offrendo il proprio supporto materiale alla spedizione che il noto esploratore Luigi Robecchi-Bricchetti compì, per oltre duemila chilometri, da Obbia ad Alula⁷⁴⁶. La *Società Africana* guardava con interesse a tutta quella parte della costa orientale africana, in teoria soggetta al sultano di Zanzibar, ma nei fatto interessata dalla crescente penetrazione inglese e tedesca⁷⁴⁷. A questo scopo la *Società Africana* si rivolse ai ministeri competenti,

⁷⁴⁶ SAI, *Atti*, tornata del Consiglio del 2 febbraio 1890, in «Bollettino della SAI», 9 (1890), n.1-2, pp.2-3; G. CARERJ, *Luigi Bricchetti-Robecchi esploratore del sultanato di Opia*, ivi, pp.4-5; la SAI equipaggiò Bricchetti-Robecchi, su sua richiesta, con armi, tende, vestiario, medicinali, strumenti scientifici ed altro, per un peso di diciassette quintali, oltre ad un campionario assortito fornito da diverse case commerciali napoletane.

⁷⁴⁷ Nel 1884 un esploratore tedesco, Karl Peters, anche a nome della Gesellschaft für deutsche Kolonisation, era riuscito ad ottenere delle concessioni dai potentati locali, formalmente tributari del sultano di Zanzibar; nel 1887 fu fondata la Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft, una chartered company ampiamente sostenuta dal governo imperiale tedesco, causando non poche frizioni diplomatiche con gli inglesi, che già esercitavano un protettorato su Zanzibar, finché nel 1890 un primo accordo anglo-tedesco non individuò le rispettive sfere d'influenza. Nel 1891, a seguito di una sollevazione delle popolazioni locali contro la società tedesca, il governo imperiale decise di intervenire direttamente nell'amministrazione

chiedendo il supporto dei municipi di Napoli, Genova e Messina, perché si costituisse una linea che da Napoli toccasse diversi approdi dello Zanzibar arrivando a Delagoa Bay, allora possedimento portoghese⁷⁴⁸, scontrandosi tuttavia con le obiezioni della NGI al progetto⁷⁴⁹.

Tuttavia, già da qualche tempo alcune linee estere dirette a quelle plaghe toccavano Napoli. Sin dal 1888 la *British India Steam Navigation* aveva stabilito un collegamento tra Londra e Port Said, con scalo a Napoli, in coincidenza con la linea, servita dalla stessa società, che da Suez toccava Geddah, Suakim, Massaua, Hodeia, Aden, Lamu, Mombas, Zanzibar, ed altri approdi lungo le coste dell’Africa orientale⁷⁵⁰. A partire dal 1891, inoltre, Napoli fu collegata direttamente agli scali del sultanato dello Zanzibar grazie agli approdi della *Deutsche Ost-Afrika Linie*, società di navigazione amburghese che, nell’ambito del potenziamento dei collegamenti marittimi tra l’Impero tedesco e i suoi nuovi possedimenti africani, aveva cominciato ad esercitare il servizio postale tra la Germania ed i porti dell’Africa orientale tedesca - ma anche portoghese ed inglese – lungo un itinerario che, partendo da Amburgo, originariamente prevedeva di toccare Rotterdam, Lisbona, Napoli, Port Said, Aden, Zanzibar, Dar es Salaam, Mozambico e la baia di Delagoa⁷⁵¹, itinerario che tuttavia sarebbe cambiato nel tempo, secondo una strategia di capillarizzazione dei collegamenti postali, anche per mezzo di linee secondarie locali, come rileva nel 1898 il console italiano a Zanzibar in una propria comunicazione:

«La Navigazione Germanica della Deutch [sic] Ost Africa Linie di Amburgo, con una sovvenzione di soli novecentomila marchi ossia di franchi 1.120.000 ha trovato ogni maggiore suo interesse col principio di quest’anno:

A rendere quindicinale il servizio della sua linea principale da Amburgo a Durban (Natal-Sud Africa) toccando Amsterdam o Anversa alternativamente, Lisbona,

della nuova colonia, estendendone progressivamente l’area verso l’interno; cfr. D. K. FIELDHOUSE, *Economics and Empire 1830-1914*, London, Weidenfield and Nicolson, 1973, pp.362-383; W. D. SMITH, *The German Colonial Empire*, The University of North Carolina Press, 1978, cap.7.

⁷⁴⁸ Anche nota come Baia di Lourenço Marques, oggi baia di Maputo, è situata nell’estremità meridionale del Mozambico.

⁷⁴⁹ SAI, *Atti*, tornata del Consiglio del 3 aprile 1890, in «Bollettino della SAI», 9 (1890), n.3-4, p.50; tornata del Consiglio del 18 aprile 1890, p.51; tornata del 17 giugno 1890, ivi, p.93; tornata del 31 gennaio 1891, ivi, 10 (1891), n.3, pp.57-58.

⁷⁵⁰ «Bollettino della SAI», 7 (1888), n.7-8, p. 197.

⁷⁵¹ Cfr. S. RAINERI, *La marina mercantile germanica*, in *La Rivista Marittima*, 25 (1892), II trimestre, pp.225-228;

Napoli, Port Said, Suez, Aden, Mombasa, Tonga, Zanzibar, Dar-es-Salam, Mozambico, Beira, Delagoa Bay – e viceversa.

Ad estendere le sue diramazioni toccando anche una volta al mese Majunga e Nossi Bé nel Madagascar.

A rendere sempre più regolare il servizio mensile tra Zanzibar-Tonga e Bombay, avendovi aggiunto gli scali di Mombasa e Lamu.

A mantenere la linea quindicinale tra Zanzibar e Dar es Salam e la costa germanica alternativamente o quella a Nord di Dar es Salam, ovvero quella a Sud.

A mantenere un servizio speciale sulla costa dell’Africa orientale Portoghese tra Mozambico e Beira, toccando Chiude e Quilimane con coincidenza in Beira con la linea principale.

Le altre linee di Bombay e della costa Germanica hanno tutte coincidenza in Zanzibar con la linea principale, epperò due volte al mese si ha lo spettacolo sulla rada di Zanzibar di tre belli piroscafi germanici che qui si fermano due giorni in media per uno»⁷⁵².

Sin dai primordi del proprio servizio, la *Deutsche Ost Afrika Linie* prospettò alla Camera di Commercio napoletana la possibilità di intercettare una nuova corrente di transito tra l’Europa e le coste africane, chiedendone il sostegno presso le autorità italiane perché le fosse concesso di concentrare, in un magazzino individuato presso il Punto Franco, le merci tanto nazionali quanto estere, provenienti da altri scali del Mediterraneo, che da Napoli avessero voluto raggiungere l’Africa orientale sui piroscafi tedeschi; ancora una volta, tuttavia, la malintesa natura del Punto Franco portò il ministero delle Finanze a negare una concessione che ammettesse la commistione di merci diverse, pur accordando alla società il permesso di avere un proprio magazzino nei locali del molo S. Gennaro⁷⁵³. Nondimeno, è improbabile che dalle agevolazioni richieste dalla compagnia tedesca sortissero i benefici di un transito considerevole, almeno per le merci provenienti da altri scali del Mediterraneo, se solo si considera che la stessa tratta era servita anche dalle francesi *Messageries Maritimes*, con testa di linea a Marsiglia, dalla *British India*,

⁷⁵² ACS, MC, MC, DGMM, ISM, b.194, f.209206, *NGI. Vie di comunicazione fra l’Italia e Zanzibar, copia del rapporto n.415, in data 10 luglio 1898, del R. Console Generale in Zanzibar al R. Ministro degli Affari Esteri.*

⁷⁵³ La vicenda è riportata in L. ARAMU, *op.cit.*, p.106; per il voto della Camera di Commercio a favore della società tedesca cfr. CCAN, Atti, tornata del 26 giugno 1891, in «La Rivista Economica» e bollettino dei protesti cambiari», 27 luglio 1891, pp.326-327.

che pure toccava Napoli ogni ventotto giorni, e da altre società che, come la *Peninsular & Oriental*, operavano il trasbordo ad Aden.

A partire dal febbraio del 1899 la compagnia tedesca cominciò a titolo di esperimento una linea che, partendo da Zanzibar con destinazione Bombay, toccasse i porti di Brava, Merca e Mogadiscio nel Benadir⁷⁵⁴, avamposti della primigenia penetrazione italiana nella Somalia. Gli scali somali, privi di ogni arredo portuale, erano stati dati in concessione alla *Società Anonima Commerciale del Benadir*⁷⁵⁵, che aveva cercato di garantire i collegamenti marittimi rispettivamente con Aden e Zanzibar, accordando dei sussidi postali ad una società anglo-indiana di Aden, la *Cowasjee Dinshaw*, e alla piccola flotta di vapori dello stesso sultano di Zanzibar, collegamenti serviti peraltro con pessimo materiale⁷⁵⁶. In assenza di collegamenti diretti assicurati dalla marina nazionale, la linea servita dalla *Deutsche Ost-Afrika Linie* diveniva il collegamento più importante tra l'Italia ed i possedimenti somali, accentuando ulteriormente il ruolo strategico del porto napoletano nel sistema nazionale dei collegamenti coloniali. Il servizio, tuttavia, non sembrò rispondere granché alle necessità del commercio nazionale: Ennio Alemanni, agente del milanese *Consorzio Industriale Italiano per il Commercio con l'Estremo Oriente*⁷⁵⁷ ed unico commissionario italiano presente sulle coste dell'Africa orientale⁷⁵⁸, in una propria nota al console italiano a Zanzibar lamentava infatti la gravezza del nolo richiesto a Napoli, più che doppio rispetto al nolo pagato dalle merci imbarcate ad Amburgo, rendendo in buona sostanza impossibile agli esportatori italiani ogni concorrenza con le merci tedesche⁷⁵⁹; inoltre, dal momento che i piroscafi tedeschi partivano spesso da Amburgo con le stive già piene, si rendeva necessario prenotare l'imbarco presso l'agenzia napoletana della società con un anticipo di almeno venti giorni, pregiudicando perciò spesso le speculazioni, e con il rischio, in caso di contrattempi, di vedere le merci giacere presso la dogana di Napoli per

⁷⁵⁴ *Commerci col Benadir*, in *Bollettino del Ministero degli Affari Esteri*, 1898, pp.779-780; *commerci col Benadir*, *ivi*, 1899, pp.26-27.

⁷⁵⁵ Cfr. G. L. PODESTÀ, *Il mito dell'Impero. Economia, politica e lavoro nelle colonie italiane dell'Africa orientale 1898-1941*, Torino, Giappichelli Editore, 2004, pp.89 segg.

⁷⁵⁶ Sul problema dei collegamenti marittimi del Benadir cfr. L. DE COURTEN, *op.cit.*, pp.216-222.

⁷⁵⁷ Cfr. *infra*, p.246.

⁷⁵⁸ Un'altra agenzia, come informa lo stesso Alemanni, era presente a Johannesburg, in Sud Africa.

⁷⁵⁹ Per il prospetto dei noli per merci e passeggeri richiesti dalla società tedesca cfr. *Commerci col Benadir*, in *Bollettino del Ministero degli Affari Esteri*, 1898, pp.779-780; cfr. pure E. ALAMANNI, *I commerci italiani allo Zanzibar*, in «*Bollettino della SAI*», 18 (1899), n.1-2, pp.16-19.

oltre quaranta giorni, dal momento che solo uno dei due piroscafi mensili accettava di caricare le merci italiane⁷⁶⁰. Alemanni, che riteneva più utili i collegamenti serviti dalle *Messageries Maritimes* e dalla *British India*⁷⁶¹, invano avrebbe impetrato presso i ministeri competenti perché la *Navigazione Generale Italiana* assumesse l'esercizio dei collegamenti tra Aden e Zanzibar, scontrandosi con il disinteresse della società italiana per quei traffici⁷⁶².

Malgrado le difficoltà, la linea dette origine ad un movimento di merci contenuto, ed oscillante, ma non disprezzabile. Si riproponeva la dicotomia, già segnalata sulla rotta australiana, tra la bandiera inglese, in buona sostanza indifferente ai traffici che potevano far capo a Napoli, e la bandiera tedesca, che invece arrivò ad esercitare una sorta di monopolio, per lo meno nella navigazione diretta⁷⁶³.

TABELLA 3.3						
Porto di Napoli						
Tonnellate di merci imbarcate dalla <i>Deutsche Ost-Afrika Linie</i> destinate a:						
Anno						
	Dar es Salaam	Durban	Lourenço Marques	Mozambico	Tanga	Zanzibar
1897	12	49	83	-	-	581
1898	-	102	26	-	-	790
1899	-	31	2	-	49	297
1900	-	-	-	-	-	483
1901	-	-	-	-	-	1.041
1902	-	872	-	-	-	-
1903	-	480	-	-	-	766
1904	-	-	-	-	-	1.388
1905	-	-	-	-	-	874

Fonte: MF. DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, *Movimento della navigazione nei porti del Regno*, ad annum, rielaborazione.

⁷⁶⁰ ACS, MC, MC, DGMM, ISM, b.194, f.209206, *NGI. Vie di comunicazione fra l'Italia e Zanzibar, Zanzibar, giugno 1898*, E. Alemanni, *Comunicazioni e linee marittime fra Zanzibar e l'Italia. Osservazioni e proposte*.

⁷⁶¹ Nel settembre 1901 Alemanni scrisse a diverse Camere di Commercio italiane, compresa quella di Napoli, perché appoggiassero il suo voto presso il ministero per far pratiche presso le *Messageries Maritimes*, in modo da convincerle a far scalo a Napoli, come pure presso la *Peninsular & Oriental* perché la linea per Aden toccasse anche Genova e Napoli; cfr. CCAN, Atti, tornata del 3 settembre 1901, in «La Rivista Economica» e bollettino dei protesti cambiari», 16 settembre, p.299, e 23 settembre, p.303.

⁷⁶² L. DE COURTEN, *op.cit.*, p.229.

⁷⁶³ Cfr. *supra*, pp.176-177.

TABELLA 3.4						
Porto di Napoli						
Tonnellate di Merci sbarcate dalla <i>Deutsche Ost-Afrika Linie</i> provenienti da:						
Anno						
	Dar es Salaam	Durban	Lourenço Marques	Mozambico	Tanga	Zanzibar
1897	9	251	152	88	-	1.048
1898	105	140	250	96	-	304
1899	69	180	122	182	6	105
1900	2	103	98	25	-	937
1901	-	0	0	0	0	1.135
1902	-	1.690	0	0	0	0
1903	-	558	-	-	-	1.700
1904	-	-	-	-	-	1.117
1905	-	-	-	-	-	886

Fonte: MF. DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, *Movimento della navigazione nei porti del Regno*, ad annum, rielaborazione.

3.4. *Aprirsi la via a nuovi mercati. Napoli e le convenzioni postali e commerciali marittime del 1893*

L'esito tutto sommato modesto dei tentativi di avviare nuovi traffici con quei mercati che pure erano stati raggiunti dal piroscafo dimostra come la semplice esistenza di un collegamento assicurato da una compagnia di linea non fosse, di per sé, condizione necessaria e sufficiente all'intercettazione di un nuovo sbocco per le esportazioni locali. Allo stesso tempo, tuttavia, l'atteggiamento tenuto delle compagnie britanniche dimostrava a sua volta come il commercio locale non potesse fare completo affidamento sulla bandiera estera: a differenza delle navi volandiere, costantemente alla ricerca di un carico, le compagnie di linea sussidiate non rispondevano semplicemente alla legge della domanda e dell'offerta, perché il sistema stesso dei sussidi e dei premi, e gli interessi nazionali che vi soggiacevano, come pure la proliferazione di accordi tra le società, le famigerate *conferences*, tendevano a distorcere il mercato dei trasporti marittimi⁷⁶⁴, il

⁷⁶⁴ Su questi aspetti sono fondamentali le considerazioni di Giulio Mellinato; cfr. ID., "Constructing" the First Maritime Globalization, cit.; cfr. pure P. N. DAVIES, *The development of the liner trades*, in *Ship and Shipbuilding in the North Atlantic Region*, ed. K. MATTHEWS e G. PANTING, St. John's, Memorial University of Newfoundland, 1978, pp.173-206; per una posizione dubitativa sull'impatto delle conferences, per lo meno per gli armatori britannici, cfr. R. G. GREENHILL, *Competition or Co-operation in the Global Shipping Industry: The Origins and Impact of the Conference*

tutto quando non intervenivano veri e propri fattori politici a sviare le compagnie estere dai porti nazionali, com'era stato il caso delle ostilità diplomatiche e commerciali italo-francesi che, conducendo ad un inasprimento delle tasse marittime e alla chiusura del cabotaggio al chiaro scopo di colpire la bandiera francese, ne aveva allontanato la marina mercantile dal Paese.

Come ha messo in rilievo Andrea Cafarelli, negli anni compresi tra 1881 e 1914 nei porti italiani «in media solo il 40% della merce giungeva con navi battenti bandiera italiana, mentre oltre il 60% delle merci in uscita viaggiava su bastimenti nazionali»⁷⁶⁵. Se si considera la indiscutibile prevalenza sulla marina mercantile italiana della flotta della NGI, la più grande società di navigazione nazionale, lautamente sussidiata dallo Stato per eseguire i servizi postali e commerciali marittimi, se ne può dedurre che l'importanza dei collegamenti sussidiati, per lo meno per le esportazioni, fosse considerevole. Ovviamente, la natura dei traffici, il tipo e la quantità di merci prevalenti lungo una rotta, le considerazioni di natura politica – ad esempio ambizioni coloniali – incidevano sull'opportunità di un collegamento servito da una compagnia di piroscafi postali, oppure da navi volandiere, o *tramp ships*, o ancora da velieri⁷⁶⁶.

È in controluce a tale fitta trama di fattori economici, tecnologici e politici agenti sullo sfondo che dev'essere letta l'evoluzione della geografia degli scambi del porto napoletano – come pure, va da sé, dell'intera penisola – e che può essere intercettata ricostruendo la domanda di collegamenti sussidiati da parte del commercio napoletano. Come già precedentemente sottolineato, tra 1881 e 1905 la bandiera estera non concorre che a 1/3 delle merci imbarcate nel porto di Napoli, per cui il ruolo della bandiera italiana, che intercetta i restanti 2/3, è determinante.

System for British Shipowners before 1914, «Research in Maritime History», 14 (1998), pp.53-80; per una ricostruzione attenta alla realtà italiana cfr. L. DE COURTEN, *op.cit.*, pp.196-208.

⁷⁶⁵ A. CAFARELLI, *Il movimento della navigazione nei porti del Regno d'Italia (1861-1914)*, cit., pp.304-305.

⁷⁶⁶ Già Epicarmo Corbino, analizzando il traffico marittimo dei porti italiani nel primo ventennio del Novecento, aveva osservato come nel 1901 la marina a vapore libera concorresse bensì solo al 30% della stazza totale dei piroscafi approdati nel Regno, tuttavia concorreva a poco meno del 90% delle merci in arrivo, e invece a meno del 60% per le merci in partenza, che preferivano le navi di linea; cfr. ID., *Movimento della navigazione e traffico marittimo in Italia*, «Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica», 62 (1922), n.6, p.266; purtroppo, le statistiche ministeriali non consentono di retrodatare l'analisi di Corbino ai decenni precedenti; sul processo di specializzazione dei piroscafi cfr. pure S. VILLE, *Transport and the Development of the European Economy, 1750-1918*, New York, St. Martin's Press, 1990, pp.54-57.

TABELLA 3.5	
Porto di Napoli	
Merci imbarcate su piroscafi postali (1876-1890)	
Anno	Merci imbarcate
1876	37.418.800 Kg
1877	28.105.251 Kg
1878	38.793.130 Kg
1879	40.600.761 Kg
1880	52.213.735 Kg
1881	55.825.919 Kg
1882	35.363.534 Kg
1883	50.673.238 Kg
1884-1885	37.571.896 Kg
1885-1886	39.240.504 Kg
1886-1887	49.738.233 Kg
1889-1890	66.142.389 Kg
FONTE: <i>Relazione sul servizio postale in Italia</i> , Roma, Eredi Botta, 1876-1887; <i>NGI. SOCIETÀ RIUNITE FLORIO-RUBATTINO, Statistica generale del traffico merci e passeggeri</i> , Palermo, Stab. Tip. Virzì, anni sociali 1884-1885, 1885-1886, 1889-1890.	

Ovviamente la bandiera nazionale non coincideva soltanto con le compagnie di linea. Le cifre che si possono raccogliere sulla quantità di merci imbarcate da piroscafi postali nel corso degli anni Ottanta, nel complesso, delineano un certo aumento, che però non va oltre $\frac{1}{5}$ delle esportazioni totali⁷⁶⁷.

Eppure, è proprio nel corso degli anni Ottanta che la domanda di collegamenti sussidiati si fa sentire con maggior forza sulla piazza napoletana. Come rilevato nei precedenti paragrafi, commercio ed istituzioni napoletane avevano guardato alle rotte per l'Oriente come opportunità per offrire all'esangue commercio cittadino nuovi mercati di smercio, il che sarebbe stato possibile solo allacciando collegamenti stabili, necessariamente serviti da vapori, con quelle plaghe situate ai bordi dell'immenso oceano Pacifico. Proprio mentre Napoli guardava con crescente interesse a quei mercati, tuttavia, fattori diversi avevano determinato l'allontanamento di alcune compagnie di navigazione estere, che comunque avevano dato prova talora di una scarsa disponibilità ad imbarcare merci nello scalo napoletano per trasportarle oltre Suez, né d'altronde quelle società, se non qualche rara eccezione, facevano scalo lungo le coste eritree, sulle quali

⁷⁶⁷ Cfr. Tabella 3.5.

l'immaginazione eccitata di molti esponenti del commercio napoletano aveva preso a concentrarsi ossessivamente. Ai collegamenti postali con la primigenia colonia guardava con interesse anche la manovalanza portuale napoletana, evidentemente confidando in un aumento del traffico portuale e della conseguente domanda di lavoro⁷⁶⁸. Né la città ignorava l'altro stretto che occlude il Mediterraneo ad occidente: il commercio napoletano – e meridionale in genere - dimostrava una fame crescente di collegamenti per gli importanti mercati sudamericani verso cui indirizzare le eccedenze non più collocabili sul mercato francese, precluso dalla rottura dei rapporti doganali⁷⁶⁹. Così, almeno per Napoli, sebbene la bandiera estera restasse fondamentale per gli scambi, ed anzi preponderante per le importazioni, la marina sussidiata risultava spesso l'unica opportunità per raggiungere alcuni mercati, come d'altronde conferma il quadro tratteggiato dal presidente della Camera di Commercio nel 1894⁷⁷⁰.

Nel 1881 la Camera di Commercio napoletana si espresse a favore della fusione delle due più grandi società di navigazioni nazionali, la Florio e la Rubattino, cui le convenzioni del 1877 avevano affidato oltre il 90% dei sussidi erogati per i collegamenti postali⁷⁷¹, creando di fatto un monopolio che la fusione, prevista già dalle stesse convenzioni e percepita come necessaria per contrastare la crescente concorrenza straniera, veniva a sanzionare formalmente⁷⁷². La posizione della Camera di Commercio, come ha giustamente posto in luce Paolo Frascani, era il risultato del prevalere, all'interno della rappresentanza commerciale, degli interessi mercantili su quelli propriamente marittimi, marginalizzati dalla progredente crisi della marina velica⁷⁷³, tant'è che l'opposizione più forte alla fusione delle due società provenne piuttosto dalla Camera di

⁷⁶⁸ Il 30 ottobre 1883, l'assemblea generale della Società di Mutuo Soccorso fra giornalieri marittimi e battellieri di Napoli approvava il seguente voto: «Encomiarsi altamente l'opera della benemerita Società Africana; farsi voti perché il Governo s'interessi onde la Società di NGI metta, nella linea che percorre i mari delle Indie, un approdo nel porto o rada di Assab. Così i negozianti italiani avrebbero una linea diretta su Assab, e non sarebbero ulteriormente costretti, come ora lo sono, a trasbordare le loro mercanzie che arrivano ad Aden, sui piroscafi inglesi o egiziani, per averle spedite ad Assab ove è l'unica nostra colonia». Il voto è riportato in «Bollettino della SAI», 2 (1883), n.5, p.83.

⁷⁶⁹ Per una ricostruzione puntuale della domanda di collegamenti sussidiati per il sud America da parte delle province meridionali ed adriatiche cfr. G. BARONE, *Crisi economica e marina mercantile nel Mezzogiorno d'Italia (1888-1894)*, «Archivio Storico per la Sicilia orientale», 1974, 1, pp.45-111.

⁷⁷⁰ Cfr. *supra*, pp.168-169.

⁷⁷¹ G. DORIA, *op.cit.*, p.196.

⁷⁷² Per una ricostruzione degli eventi che condussero alla fusione Florio-Rubattino cfr. *Ibid.*, pp.235 segg.; S. CANDELA, *op.cit.*, pp.246-270.

⁷⁷³ P. FRASCANI, *Mercato e commercio a Napoli dopo l'Unità*, in *La Campania*, cit., p.219.

Commercio di Genova, presso cui il ceto armatoriale conservava una certa preminenza⁷⁷⁴. La disparità d'opinioni tra commercianti e gente di mare napoletana emergeva chiaramente dalle risposte che la Commissione parlamentare d'inchiesta sulla Marina Mercantile raccolse a Napoli tra il 26 ed il 28 luglio, a pochi giorni cioè dall'avvenuta fusione⁷⁷⁵; nel complesso, tuttavia, in pochi tra gli esponenti dell'ambiente commerciale e marittimo napoletano, sentiti dalla Commissione, si dichiararono contrari di per sé a sussidiare le compagnie di navigazione a vapore, per quanto in molti ritenessero che il sussidio dovesse limitarsi al solo esercizio di linee espressamente postali, magari per i soli collegamenti la parte continentale del Paese e le isole⁷⁷⁶.

I servizi postali ebbero ruolo marginale nei lavori dell'Inchiesta Boselli, che in effetti si svolse in un clima di più o meno sorda ostilità nei confronti della *Navigazione Generale Italiana*, e non solo tra gli armatori di velieri, come emerse chiaramente dai lavori del Congresso delle Camere di Commercio, tenutosi a Torino nel giugno del 1884. Durante la discussione del tema sulla utilità delle sovvenzioni alle compagnie di navigazione, e sulla opportunità di riformare il meccanismo delle convenzioni postali, la NGI fu oggetto degli strali della maggioranza dei delegati camerali, che ne denunciarono in particolare l'arbitrarietà nella determinazione dei noli a danno dei porti nazionali, soprattutto di quelli sardi. La società fu difesa soltanto dai due delegati della Camera di Commercio napoletana, Petriccione e Savarese, e dal delegato della Camera di

⁷⁷⁴ Cfr. l'intervento del ministro di Agricoltura Industria e Commercio, Domenico Berti, in *Atti Parlamentari, Discussioni della Camera dei Deputati, XIV Legislatura, tornata del 5 luglio 1881*, pp.7087-7090; sulle posizioni delle diverse Camere di Commercio cfr. *Cronache delle Camere di Commercio*, «L'Economista», 8 (1881), n.372, 19 giugno, pp.392-395.

⁷⁷⁵ La partecipazione dell'ambiente commerciale, armatoriale e marittimo di Napoli e del suo golfo ai lavori della commissione parlamentare è consistente, disputando in sostanza a Palermo il secondo posto dopo Genova per numero di contributi, sotto forma di interrogazioni orali, memorie scritte e documenti; la Commissione interrogò in tutto 275 persone, e raccolse 460 tra memorie scritte, documenti, rapporti dei consoli e comunicazioni dei ministeri; a Genova furono interrogate 31 persone, e raccolti 80 tra memorie e documenti, a Napoli furono interrogate 19 persone e raccolti 30 tra memorie e documenti, a Palermo furono interrogate 18 persone e raccolti 32 tra documenti e memorie; quarta Venezia, con 17 interrogati e 18 documenti presentati. Amplissima fu la partecipazione delle comunità marittime liguri e toscane. Cfr. *Inchiesta parlamentare sulla marina mercantile (1881-1882)*, vol. I, *Riassunti dell'inchiesta orale e scritta*, Roma, Eredi Botta, 1882, p. XVI.

⁷⁷⁶ Si vedano in particolare le risposte date ai diversi quesiti raccolti sotto la categoria XIX, *Linee sovvenzionate di navigazione a vapore*, in *Inchiesta parlamentare sulla Marina mercantile (1881-1882)*, Roma, Eredi Botta, 1882, vol. IV, pp.297-302;

Commercio carrarese, Fiaschi⁷⁷⁷. Il Congresso approvò in proposito un ordine del giorno perentorio e contrario a proseguire sulla via delle sovvenzioni:

«Il Congresso delle camere di commercio del Regno constata come i sussidi speciali a determinate Compagnie di navigazione siano stati dannosi al commercio ed alla marina mercantile, epperò chiede:

1. Che tale sistema abbia a cessare allo spirale degli attuali contratti;
2. che, per evitare ogni determinazione di monopolio, vengano accordati premi alla costruzione ed alla navigazione, associandosi così alle conclusioni della Commissione Parlamentare di inchiesta, e fa voti perché questo secondo sistema venga attuato nel più breve tempo possibile, affinché abbiano a risorgere le sorti della marina mercantile;
3. che in via d'eccezione sieno accordati più larghi premi a quelle sole Compagnie di navigazione a vapore incaricate del servizio postale, sottomettendole però a tassative condizioni di celerità, periodicità, e per linee determinate di navigazione;
4. che in via d'eccezione si possa pure accordare una sovvenzione per le linee tra l'isola di Sardegna ed il continente italiano, a condizione che il limite massimo delle tariffe per le merci e per i passeggeri non debba eccedere i noli più vantaggiosi che si praticano nelle altre linee del litorale italiano, tenuto conto delle rispettive distanze;
5. che durante la decorrenza degli attuali contratti sia esercitata dal governo maggiore rigorosa vigilanza sulla osservanza dei patti contrattuali da parte delle Compagnie attualmente sussidiate, chiamando a partecipare a siffatta vigilanza le camere di commercio locali assieme agli uffici delle Capitanerie di porto;
6. che le polizze di carico delle compagnie sovvenzionate non escludono alcuna delle responsabilità prescritte dal nuovo codice di commercio.

Ritenuto che nel concetto delle linee postali da sussidiarsi con più larghi premi non furono compresi i vantaggi che trarrebbe il commercio dall'apertura di novelli sbocchi alla industria italiana con linee determinate speciali atte a mettere in

⁷⁷⁷ *Congresso delle Camere di commercio ed arti del Regno tenutosi in Torino dal 23 al 29 giugno 1884. Atti ufficiali pubblicati per cura della Camera di commercio ed arti di Torino, Torino, Stam. Gazzetta del Popolo, 1884, pp.393-419.*

comunicazione i porti d'Italia con altri porti internazionali o il commercio o non è o è poco conosciuto; il Congresso fa voti: che si accordino premi a speciali linee di navigazione le quali aprano a migliori condizioni nuovi sbocchi al commercio italiano»⁷⁷⁸.

Il problema delle tariffe della NGI fu poi ulteriormente discusso a dicembre dal Consiglio Superiore del Commercio, che raccolse un'ampia messe di veri e propri cahiers de doléances da parte delle Camere di Commercio, tra le quali d'altronde non compare quella napoletana⁷⁷⁹. La Camera di Commercio di Napoli era insomma tra le pochissime rappresentanze commerciali del Regno a sostenere le posizioni della grande società di navigazione, manifestando un atteggiamento condiscendente verso le molte mancanze che di volta in volta venivano denunciate. Difatti, come emergeva dai lavori del Consiglio Superiore del Commercio, la concorrenza delle società estere aveva posto – per il momento – Napoli al sicuro dal monopolio della NGI, e dai danni che ne conseguivano⁷⁸⁰. Il commercio napoletano sembrava inoltre trovare nella presenza stessa a Napoli del Direttore Generale della società, Giovanni Laganà, una forma di garanzia dei propri interessi. Anzi, la presenza di Laganà a Napoli elevò la città, informalmente, a rango di compartimento alla pari di Genova e Palermo, come sosteneva la stessa Camera di Commercio denunciando la successione di Erasmo Piaggio a Laganà, nel 1894, come l'ennesimo colpo inferto alla città:

«La nostra città non mancò di interessarsi ad un fatto, che, pur rientrando nelle vicende d'ordine interno d'una società privata, poteva avere speciale ripercussione delle condizioni della nostra piazza marittima. Intendiamo parlare del cangiamento avvenuto nella Direzione Generale della Società di Navigazione Generale Italiana. A questo fatto si volle attribuire un'importanza particolare per Napoli, in quanto lo si volle collegare ad un prossimo trasferimento della Direzione Generale della N.G.I. da Napoli a Roma, passando la nostra città nell'ordine di *sede*, da *compartimento* che era prima. E benché tale mutazione costituisse la semplice esecuzione del

⁷⁷⁸ *Ibid.*, pp.431-432.

⁷⁷⁹ *Atti del Consiglio dell'Industria e del Commercio. Sessione ordinaria del 1884*, in MAIC, *Annali dell'industria e del commercio*, 1885, Roma, Eredi Botta, 1885.

⁷⁸⁰ A questo proposito, Girolamo Gagliardo osservava come la NGI non si fosse assicurata il monopolio dappertutto, «perché non avrebbe potuto, per esempio, lottare sulla linea di Napoli con 4 o 5 Società straniere, come sarebbero les Messageries ed altre»; *Ibid.*, p.36.

disposto speciale del patto costitutivo della N.G.I., la nostra città, pur disinteressandosi alla questione di persone, non poteva essere indifferente alla minacciata perdita della qualità di *compartimento*, in un periodo di tempo, in cui il nostro commercio marittimo ha più che mai bisogno d'ajuto e di incoraggiamento»⁷⁸¹.

Laganà, uomo di fiducia di casa Florio, e titolare dell'omonima banca, seppe coltivare i rapporti con gli ambienti cittadini più congeniali agli interessi della società, come dimostra il suo ruolo di primo piano all'interno dell'ambiente africanista⁷⁸², come pure la partecipazione, nei primi anni Novanta, alla *Società italiana per la Emigrazione e Colonizzazione*, società napoletana fondata nel 1887 ed attiva nel settore dell'emigrazione per il continente americano, diretta dallo stesso segretario generale della *Società Africana*, Giovanni Carej⁷⁸³. Non meno importante è poi la figura di Domenico Gallotti, eminente banchiere napoletano al centro di un solido network di relazioni con l'ambiente finanziario nazionale: Gallotti ebbe modo di consolidare i propri rapporti con Ignazio Florio, sia concorrendo insieme alla fondazione di alcune società, quali la *Società della Ferrovia Sicula Occidentale* e la *Società Meridionale di telefoni e di elettricità*, sia compartecipando ad altre, come la *Società per Costruzioni in Napoli*, e soprattutto la *Società di Credito Meridionale*, nata dalla ricapitalizzazione della *Banca Napoletana*, di cui Gallotti divenne presidente nel 1889: «con la partecipazione della I. e V. Florio di Palermo al *Credito Meridionale* (con 241 azioni), si consolidarono in via definitiva i rapporti di Gallotti con Ignazio Florio»⁷⁸⁴, conducendo all'ingresso del banchiere napoletano nel consiglio d'amministrazione della NGI, diventandone presidente nel 1891, e restando in carica fino alla morte nel 1905⁷⁸⁵.

Il complesso intreccio di interessi, non soltanto commerciali, che pare emergere, non fu tale, comunque, da ridurre la rappresentanza commerciale napoletana ad una acritica subalternità alla più grande compagnia sussidiata del Paese, soprattutto quando si

⁷⁸¹ CCAN, *Relazione delle vicende economiche del Distretto camerale nel 5° bimestre 1894*, in «La Rivista Economica e Bollettino dei protesti cambiari», 18 (1894), 24 dicembre, p.572.

⁷⁸² Cfr. *supra*, par.3.3

⁷⁸³ Sulla vicenda della Società italiana per la Emigrazione e Colonizzazione cfr. A. CLEMENTE, *Il business del viaggio nella Napoli dell'emigrazione (1887-1925)*, in *Il viaggio degli emigranti in America latina tra ottocento e novecento. Gli aspetti economici, sociali, culturali*, cit., pp.36-46.

⁷⁸⁴ M. C. SCHISANI, *Dinamiche professionali e reti di relazioni di un "uomo d'affari" di successo a Napoli nel periodo della prima globalizzazione. Domenico Gallotti (1831-1905)*, cit., p.404.

⁷⁸⁵ *Ibid.*, p.405.

trattava di favorire gl'interessi del commercio cittadino, come accadde ad esempio per i collegamenti con l'Eritrea, uno degli affari più lucrosi per la NGI: la Camera di Commercio napoletana, che non aveva mancato di denunciare il cattivo servizio fatto dalla società sulla linea per Massaua, in più occasioni propose di “distribuire” il servizio postale, mercé piccoli sussidi, a quelle compagnie estere – come *l'Orient Line*, la *British India Line* e il *Lloyd Austro-Ungarico* - che, facendo scalo nei porti italiani, passavano poi in prossimità dei possedimenti italiani sul mar Rosso⁷⁸⁶.

Sebbene la commissione Boselli fosse stata ampiamente influenzata nelle proprie conclusioni da quanti denunciavano nella nuova grande compagnia di navigazione la minaccia di un monopolio, esiziale per la libera iniziativa marittima⁷⁸⁷, già durante i lavori della Commissione parlamentare, e poi durante il dibattito alla Camera del disegno di legge che ne seguì, emerse chiaramente l'opinione che il sistema delle sovvenzioni postali, così come definite dalle Convenzioni del 1877, non rispondesse più allo scopo per il mutare del contesto in cui la navigazione a vapore era chiamata a confrontarsi⁷⁸⁸. Avvicinandosi intanto il termine di scadenza delle convenzioni siglate nel 1877, Francesco Genala, già ministro dei Lavori Pubblici nei mesi in cui la legge sui provvedimenti per la Marina mercantile fu approvata, e chiamato a reggere nuovamente lo stesso dicastero nei diversi ministeri che si alternarono negli anni successivi, convocò, con decreto ministeriale del 30 gennaio 1887, una nuova commissione incaricata di «Prendere in esame il problema della navigazione sussidiata dallo Stato» nella sua duplice funzione postale e commerciale⁷⁸⁹. Benché il mandato della Commissione prevedesse un campo di studio ben più ristretto rispetto alle indagini dell'Inchiesta Boselli, tuttavia la materia della navigazione sussidiata, e i vari aspetti collegati – opportunità delle

⁷⁸⁶ ACS, MC, DGMM, ISM, b.175, f.9133, *linea diretta tra l'Italia e Massaua, estratto dal verbale delle deliberazioni della Camera di Commercio di Napoli, tornata 15 gennaio 1890*; CCAN, *Relazione su' servizi postali commerciali marittimi (approvata dalla Camera nella Tornata del 21 Ottobre 1890)*, Napoli, Tip. Commerciale, 1890, pp.13-16.

⁷⁸⁷ G. BARONE, *Lo Stato e la Marina Mercantile in Italia (1881-1894)*, cit., pp.625-626.

⁷⁸⁸ Si vedano gli ordini del giorno proposti dai deputati Palizzolo e Pais in Atti Parlamentari, Discussioni della Camera dei Deputati, XV Legislatura, tornata del 29 aprile 1885, e l'intervento del ministro dei Lavori Pubblici, Genala, ivi, tornata del 5 maggio 1885, pp.13389.

⁷⁸⁹ *Riordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi. Atti della Commissione nominata con decreto del ministro dei Lavori Pubblici in data 30 gennaio 1887*, Roma, Eredi Botta, 1888, vol. I, pp.5-9.

sovvenzioni, distinzione tra natura postale e commerciale delle linee⁷⁹⁰, individuazione delle linee interne ed internazionali, modo con cui le sovvenzioni avrebbero dovuto essere erogate, tipo di materiale navigante da preferirsi, modalità di appalto delle linee, opportunità dell'ingerenza governativa nelle tariffe, obblighi delle società concessionarie in casi eccezionali come lo stato di guerra o le quarantene - si rivelò materia di non facile studio.

La Commissione, nota anche come Commissione Maldini dal nome del suo vicepresidente, il deputato veneziano Galeazzo Maldini⁷⁹¹, impiegò poco meno di tre anni per svolgere i propri lavori: dopo aver formulato un questionario, infatti, la Commissione lo sottopose ad una platea amplissima di interrogati, partendo dai ministeri e dai direttori generali delle poste e delle ferrovie per arrivare ai prefetti, i consoli all'estero, i municipi, le Camere di Commercio, le società di navigazione, le associazioni di categoria, gli stabilimenti industriali marittimi. Da Napoli risposero al questionario la Camera di Commercio ed il Municipio, come pure la *Società Napoletana di Navigazione a Vapore*, la piccola società che esercitava la navigazione postale tra Napoli, le isole del golfo e le pontine.

Occorse poco meno di un anno perché i questionari potessero essere nuovamente raccolti e riassunti, quindi studiati dalle sottocommissioni in cui la Commissione si articolò⁷⁹², ed infine discussi complessivamente nei vari punti. La Commissione riassunse

⁷⁹⁰ Come già era emerso dai lavori dell'Inchiesta Boselli, la distinzione tra linea postale e linea commerciale era tutt'altro che pacifica; in linea di massima il servizio postale imponeva alte velocità ed assoluta regolarità dei viaggi, mentre la navigazione commerciale, anche se periodica, ammetteva velocità minori e un più ampio margine di tempo per la sosta negli scali.

⁷⁹¹ Per la storia dei lavori della commissione si rimanda alla relazione dei lavori; Cfr. *Riordinamento dei servizi postali-commerciali marittimi. Relazione della commissione istituita con decreto del ministro dei Lavori Pubblici (30 gennaio 1887)*, Roma, Eredi Botta, 1889.

⁷⁹² Componevano la commissione i senatori Brioschi, Ricci e Della Verdura; i deputati Boselli, Caetani, De Zerbi, Ellena, Giusso, La Porta, Maurogonato, Novi Lena, Salaris, Vigna e Palizzolo, il direttore della R. scuola navale di Genova prof. Fasella, il direttore generale delle Poste Tantesio, il direttore generale della Marina Mercantile Comandù ed il capo divisione del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio Monzilli; segretario della Commissione fu il capo divisione per i servizi marittimi presso la Direzione Generale delle Poste, Salivetto. Boselli, eletto vicepresidente, rassegnò le dimissioni dal ruolo di commissario essendo stato nominato ministro della Pubblica Istruzione, per cui al suo posto fu aggiunto l'armatore e deputato Edilio Raggio, mentre vicepresidente fu creato Galeazzo Maldini.

Le sottocommissioni, nel numero di tre, furono così costituite:

- 1 – Sottocommissione per determinare le linee di navigazione da sovvenzionare, composta da Maldini, De Zerbi, La Porta, Maurogonato, Palizzolo, Tantesio e Salivetto;
- 2 – Sottocommissione per il materiale navigante, composta da Vigna, Raggio e Fasella;
- 3 – Sottocommissione per gli aspetti legati alla vigilanza sulle tariffe, sui casi di guerra e sulle quarantene, composta da Giusso, Comandù, Monzilli e Salivetto.

l'esito dei propri lavori in una relazione compilata nel settembre del 1889, e consegnò al governo gli atti dei lavori solo nel gennaio del 1890.

La relazione restituiva un affresco del Paese alquanto diverso da quello tratteggiato dall'Inchiesta Boselli, o emerso dai voti del Congresso di Torino, arrivando a conclusioni talora affatto opposte: «Al quesito principale, se dovesse lo Stato continuare ed anzi potenziare il sistema delle sovvenzioni, su un complesso di 94 risposte ricevute, ben 83 furono affermative e soltanto 5 incerte e sei contrarie»⁷⁹³.

Ovviamente, al di là dell'unitarietà di principi, i questionari lasciavano intravedere il complesso sistema di interessi contrapposti, talora nell'ambito delle stesse città, e che la commissione riuscì a sintetizzare solo a fatica, talora a costo di aspre discussioni. In sintesi, la commissione dichiarava indispensabile la sovvenzione statale alle linee di navigazione, tanto postali quanto commerciali; tuttavia, mentre riteneva opportuno sussidiare le linee postali tanto interne quanto internazionali, riguardo le linee cosiddette commerciali la Commissione formulava il voto che non fossero sussidiate linee commerciali interne, né che fossero sussidiate le linee commerciali internazionali là dove già operava con profitto la marina mercantile libera; la Commissione ammetteva la navigazione di scalo per i piroscafi impiegati sulle linee commerciali internazionali, ma non il cabotaggio, a meno che il diritto fosse stato esteso a qualche compagnia di linea estera⁷⁹⁴. La Commissione si dichiarò a favore della remunerazione dei servizi postali e commerciali mediante sovvenzioni per lega, ammettendo una somma forfettaria annua per le linee minori⁷⁹⁵; approvò l'ordine del giorno, proposto dal commissario Palizzolo, secondo cui si auspicava l'appalto dei servizi postali, sia interni che internazionali, a più società «purché il frazionamento non [fosse] tale da non farci avere un forte organismo capace di rivaleggiare coi colossi esteri», affidando ad una società i collegamenti con le isole, le coste del Mediterraneo ad est di Tunisi e dei paesi oltre Suez, ad un'altra società la Corsica, la Spagna, il Marocco ed i paesi oltre Gibilterra, ed infine ad una o più società locali i servizi minori⁷⁹⁶.

⁷⁹³ G. BARONE, *Lo Stato e la Marina Mercantile in Italia (1881-1894)*, cit., p.640.

⁷⁹⁴ *Riordinamento dei servizi postali-commerciali marittimi. Relazione della commissione istituita con decreto del ministro dei Lavori Pubblici (30 gennaio 1887)*, cit., p.27.

⁷⁹⁵ *Ibid.*, p.68.

⁷⁹⁶ *Ibid.*, p.223; la Commissione aggiunse anche che in caso la NGI avesse stabilito di esercitare le linee del Mediterraneo orientale e dell'Oriente, essa avrebbe dovuto ritirarsi dalle linee sudamericane; inoltre, il governo avrebbe dovuto impedire per contratto che le società concessionarie si fondessero. Come ha giustamente osservato Barone, tuttavia, a tali precauzioni liberiste da parte della Commissione faceva

La Commissione aveva tra i propri compiti anche quello di individuare un prospetto di massima dei collegamenti, tanto interni quanto internazionali, che il governo avrebbe dovuto subsidiare. Tra le molte risposte pervenute su questo specifico aspetto, le osservazioni della Camera di Commercio napoletana - che tra quelle delle altre Camere di Commercio erano, insieme con la consorella di Venezia, le più approfondite - sono particolarmente interessanti perché offrono un quadro delle esigenze e delle ambizioni commerciali della piazza napoletana. Limitatamente ai collegamenti postali e commerciali internazionali, la Camera napoletana proponeva le seguenti linee:

- «1 - Linea settimanale dall'Italia ad Alessandria, Smirne e Beyrouth, con partenza alternata da Genova, Napoli e Venezia;
- 2 - Linea quindicinale tra Porto Said e Salonicco, toccando Beyrouth, Smirne, regolando la coincidenza a Porto Said con l'Italia. Volendo sopprimersi Smirne, non dovrebbe essere trascurato qualche punto intermedio sulla costa Siriaca, come San Giovanni d'Acri o Giaffa. Forse non dovrebbe essere negletta Candia, mettendola in coincidenza colle linee greche;
- 3 - Linea mensile tra Napoli, Genova, Banano-Congo, toccando Barcellona, San Vincenzo al Capo Verde, Sierra Leone, Lagos, Cameroon, Fernando Po, San Tomaso e Libreville;
- 4 - Linea quindicinale Napoli-Anversa, toccando Genova e i porti d'Inghilterra e del Mar del Nord;
- 5 - Linea mensile tra Genova, Bombay, Calcutta, toccando Napoli;
- 6 - Linea mensile tra Genova, Porto Said, Colombo, Singapore, Hong-Kong, Shanghai, Giappone, toccando Napoli;
- 7 - Linea mensile tra Genova, Porto Said, Colombo, Singapore, Batavia, Sidney, Melbourne, toccando Napoli;
- 8 - Linea quindicinale tra Napoli, Genova, Tangeri, Rio Janeiro e Santos, Montevideo e Buenos Aires;
- 9 - Linea quindicinale, e possibilmente settimanale, tra Napoli, Genova, New York, Filadelfia;

riscontro l'assenza di qualsiasi società nazionale che fosse equiparabile alla NGI, d'altronde ampiamente tutelata nei suoi interessi all'interno della Commissione da uomini di fiducia qual erano Palizzolo, De Zerbi, Della Verdura e Raggio; cfr. G. BARONE, *Lo Stato e la Marina Mercantile in Italia (1881-1894)*, cit., p.643.

La Camera di Commercio non incluse i collegamenti adriatici, ritenendo opportuno lasciarne l'individuazione alle piazze marittime di quel mare. Nel complesso, Napoli ambiva a collocarsi al centro di un fascio poderoso di collegamenti marittimi, che dal Mediterraneo si dispiegassero per l'interno globo. Alcune proposte, come i collegamenti per l'India e gli scali asiatici del Pacifico, non facevano che confermare i collegamenti postali già garantiti dalle Convenzioni del 1877, al massimo proponendo alcune modifiche, come il prolungamento ai porti australiani della linea postale per le Indie olandesi; molte linee proposte, invece, rispondevano ad esigenze bensì consolidate, ma fino ad allora lasciate alla libera concorrenza, e per le quali già da tempo il commercio napoletano aveva manifestato l'auspicio che fossero servite dai piroscafi postali: è il caso dei collegamenti per il Mediterraneo orientale, e segnatamente per le coste siriane e palestinesi, importanti per i rifornimenti di grano, per i quali la Camera di Commercio aveva chiesto che fossero serviti da una linea sussidiata sin dal 1879⁷⁹⁸, e dei collegamenti per l'America meridionale, importante mercato di sbocco per i vini meridionali soprattutto dopo la rottura dei rapporti commerciali con la Francia, ma che vedeva gli esportatori del Mezzogiorno, a causa della scarsità dei collegamenti, costretti a far imbarcare le merci a Genova a addirittura ad affidarsi ai velieri⁷⁹⁹. Due collegamenti proposti, invece, erano in qualche modo inediti, ovvero il collegamento per l'Europa settentrionale, i cui traffici, che in parte si svolgevano per mezzo delle ferrovie, erano monopolio delle compagnie estere, ed il collegamento mensile alla costa occidentale dell'Africa, mercato per il quale, come rilevato più innanzi, il commercio napoletano aveva mostrato un certo interesse, frustrato per l'appunto dall'assenza di collegamenti

⁷⁹⁷ *Riordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi. Atti della Commissione nominata con decreto del ministro dei Lavori Pubblici in data 30 gennaio 1887*, cit., vol. II, p.574.

⁷⁹⁸ Si vedano i voti delle Camere di Commercio di Napoli e Livorno allegati in Atti parlamentari, Camera dei Deputati, Documenti. Progetti di legge e relazioni, Legislatura XIII, N.110-A, *Relazione della commissione composta dai deputati Borghi, Menotti Garibaldi, Comin, Merzario, Del Vecchio Pietro, Baratieri, Favale, Di Sambuy e Ponsiglioni sul progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici di concerto col ministro delle finanze e con quello di agricoltura, industria e commercio nella tornata del 26 novembre 1878: Convenzione addizionale a quella del 4 febbraio 1877, approvata per legge del 15 successivo giugno, n°3880 (serie 2^a), per estendere fino a Cipro la navigazione settimanale fra Genova ed Alessandria d'Egitto*; la Camera rigettò la proposta nella seduta del 14 marzo 1879.

⁷⁹⁹ G. BARONE, *Crisi economica e marina mercantile nel Mezzogiorno d'Italia (1888-1894)*, cit., pp.49-51.

diretti. La Camera di Commercio suggeriva infine che Napoli divenisse la testa di ponte delle rotte atlantiche.

Un complesso così grandioso di collegamenti difficilmente avrebbe potuto essere accolto dalla Commissione, non tanto per un eccessivo dispendio di risorse - che pure fu presente tra le considerazioni della Commissione, ma la cui risoluzione fu demandata, in sostanza, al momento del rinnovo delle convenzioni stesse – quanto perché, in parte, alcune delle linee proposte contrastavano con il principio fatto proprio dalla Commissione di non sussidiare linee su cui la marina nazionale fosse stata già attiva, come accadeva, almeno in teoria, sulle rotte del sud America, e in parte per la preminenza, che non poteva essere contestata, che Genova e Venezia avevano quali principali porti del Regno⁸⁰⁰; tuttavia, non è men vero che la Commissione derogò talora agli stessi principi che s’era imposti, com’era avvenuto con la decisione di indicare come linea postale-commerciale anche quella per New York, sulla quale in effetti era già attiva proprio la NGI⁸⁰¹. In sintesi, dai lavori della Commissione Napoli non solo non fu particolarmente favorita, ma

⁸⁰⁰ Cfr. *Riordinamento dei servizi postali-commerciali marittimi. Relazione della commissione istituita con decreto del ministro dei Lavori Pubblici (30 gennaio 1887)*, cit., pp.60-134.

I collegamenti postali-commerciali internazionali proposti dalla Commissione furono i seguenti:

1. Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Corfù-Patrasso-Pireo-Salonicco-Costantinopoli-scali danubiani, *quindicinale*;
2. Genova-Livorno-Napoli-Messina-Pireo-Smirne-Costantinopoli-Odessa, *quindicinale*;
3. Smirne-Scio-Mersina-Alessandretta-Cipro-Beyrouth-Giaffa-Porto Said-Alessandria d’Egitto, *quindicinale*;
4. Venezia-Brindisi-Corfù-Patrasso-Pireo, *settimanale*;
5. Venezia-Trieste-Rovigno-Zara-Ancona-Tremiti-Bari-Antivari-S. Giovanni di Medua-Durazzo-Brindisi, *settimanale*;
6. Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Alessandria d’Egitto, *settimanale*;
7. Genova-Livorno-Napoli-Messina-Alessandria d’Egitto, *settimanale*;
8. Marsiglia-Genova-Livorno-Cagliari-Tunisi, *bisettimanale*;
9. Palermo-Trapani-Favignana-Tunisi, *settimanale*;
10. Tunisi-Susa-Monastir-Medhia-Sfax-Gabès-Gerba-Tripoli-Malta, *settimanale*;
11. Messina-Catania-Siracusa-Malta, *tre corse settimanali*;
12. Genova-Livorno-Bastia-Porto Torres, *settimanale*;
13. Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Port Said-Suez-Aden-Bombay, *quindicinale*;
14. Genova-Livorno-Napoli-Messina-Port Said-Suez-Aden-Bombay, *quindicinale*.
15. Bombay-Colombo-Singapore, *quindicinale*;
16. Singapore-Hong Kong-Shangai-Yokohama, *quindicinale*;
17. Singapore-Batavia-Sidney, *quindicinale*;
18. Colombo-Calcutta, *quindicinale*;
19. Suez-Massaua-Assab-Aden, *settimanale*;
20. Genova e Palermo, alternativamente-Barcellona-Tangeri-Cadice-Lisbona-New York, *mensile*;
21. Genova e Palermo, alternativamente-Barcellona-Tangeri-Cadice-Portorico-Caracas-Colon-Santiago-Avana-Vera Cruz-New Orleans, *mensile*;
22. Buenos Aires-Callao, *mensile*.

⁸⁰¹ Proprio per quest’ordine di considerazioni, nella seduta del 13 dicembre 1889 Rocco De Zerbi propose di decurtare la linea del nord America dalle linee proposte; *ibid.*, pp.403-407.

anzi fu semmai ulteriormente danneggiata nei collegamenti atlantici, poiché la Commissione le preferì Palermo come testa di linea meridionale per l'America centrale e settentrionale⁸⁰².

La Commissione Maldini licenziava una proposta per le venture convenzioni poco meno che faraonica: su un totale di 1.071.080 leghe annue previste, la spesa complessiva preventivata ascendeva a 17.047.096 Lire, vale a dire circa sei milioni di Lire in più di quanto non fosse già iscritto a bilancio annualmente per i servizi postali marittimi⁸⁰³. La Commissione non si nascondeva le enormi difficoltà che avrebbero impedito al Parlamento di votare un onere di tale portata per il bilancio dello Stato, per cui prevede la possibilità di sopprimere diversi tronchi, arrivando ad una spesa che superava il bilancio attuale di “soli” due milioni di Lire annui⁸⁰⁴. Anche con simili economie, tuttavia, difficilmente il progetto della Commissione avrebbe potuto essere attuato nella sua interezza, stante il crescente disavanzo dei conti pubblici, a lungo celato con trucchi contabili dal ministro Magliani, titolare dei due dicasteri del Tesoro e delle Finanze, la cui insostenibilità era divenuta, nel 1888, evidente, conducendo dapprima alle dimissioni di Magliani, e poi dello stesso ministero Crispi il 28 febbraio 1889. Benché il Re riconfermasse Crispi nel suo incarico, quest'ultimo non poté più eludere la necessità di ridurre drasticamente la spesa pubblica⁸⁰⁵.

Il nuovo ministro delle Poste e Telegrafi⁸⁰⁶, il calabrese Pietro Lacava, pubblicò bensì i capitoli per le nuove convenzioni postali sulla base del progetto formulato dalla Commissione Maldini, ma con l'intenzione di non oltrepassare le cifre già messe a bilancio per l'esercizio finanziario 1890-1891, vale a dire sussidiando con circa undici milioni di Lire un sistema di collegamenti che ne prevedeva diciassette. La gara, com'era

⁸⁰² *Ibid.*, pp.119-122; cfr. altresì il verbale della seduta del 26 novembre 1888, *ibid.*, pp.297-301; nella seduta dell'11 dicembre 1889, il napoletano Girolamo Giusso espresse il voto che le linee dell'America centrale e settentrionale in partenza da Palermo e Genova toccassero anche gli altri scali del Tirreno; *Ibid.*, pp.399-401.

⁸⁰³ G. BARONE, *Lo Stato e la Marina Mercantile in Italia (1881-1894)*, cit., p.643.

⁸⁰⁴ *Riordinamento dei servizi postali-commerciali marittimi. Relazione della commissione istituita con decreto del ministro dei Lavori Pubblici (30 gennaio 1887)*, cit., p.160.

⁸⁰⁵ G. MORANGIU, *La politica fiscale dell'Italia liberale dall'Unità alla crisi di fine secolo*, prefazione di G. PESCOLIDO, Firenze, L. S. Olschki Editore, 2010, pp.255-266.

⁸⁰⁶ Il Ministero delle Poste e Telegrafi fu istituito con R.D. 10 marzo 1889 n.5973, accorpando le due direzioni generali delle Poste e dei Telegrafi, fino ad allora dipendenti dal Ministero dei Lavori Pubblici; cfr. G. ARCURI, *Il Ministero delle poste e telegrafi: l'istituzione*, in ISTITUTO PER LA SCIENZA DELL'AMMINISTRAZIONE PUBBLICA, *Le riforme Crispine*, Milano, Giuffrè, 1990, vol. I, *amministrazione statale*, pp.487-518.

prevedibile, andò deserta, costringendo il ministro a presentare nuovi capitolati il 12 ottobre, suscitando a sua volta l'aspra censura degli ambienti economici che si ritennero colpiti dalla proposta Lacava⁸⁰⁷. Tra le critiche si levò la voce anche dalla Camera di Commercio napoletana, che con tono severo constatò come il gioco al ribasso sulle condizioni prescritte per velocità e capacità dei piroscafi da adibirsi ai servizi sovvenzionati annullasse buona parte dei benefici che ci si poteva aspettare, e che, data al momento l'impossibilità che un'altra società nazionale potesse scalzare la NGI dal proprio monopolio, meglio sarebbe stato piuttosto rimandare ad altro momento il rinnovo delle convenzioni, rinnovando le attuali per un periodo non superiore ai dieci anni. Quanto ai collegamenti proposti, la Camera si espresse a favore dell'abolizione inclemente di tutti quei collegamenti che non rispondessero ad esigenze puramente postali, ed al contempo avessero scarsa utilità commerciale, com'era il caso della linea tra l'Italia e Costantinopoli, ed invitando bensì a conservare la linea per Bombay, ma ammettendo l'opportunità di tagliare i prolungamenti verso la Cina e l'Australia; semmai, secondo quanto proponeva la consorella milanese, meglio sarebbe stato abolire la progettata linea Venezia-Bombay, sostituendola con una linea quindicinale Genova-Port Said-Aden-Colombo-Singapore-Hong Kong-Shanghai, servita con ottimo materiale, cui Venezia avrebbe dovuto essere raccordata estendendo la linea Venezia-Alessandria d'Egitto fino a Port Said. Quanto alla linea tra l'Italia e Massaua, indubbiamente postale, la Camera ricordava le critiche già mosse⁸⁰⁸, ed invitava a considerare la possibilità che una delle corse tra Genova e Bombay toccasse Massaua. Quanto alle linee per il continente americano, «trattate come figliastre ne' capitolati d'oneri», la Camera le censurava non certo perché inutili, ma perché individuate come facoltative e perciò prive di sussidio, lasciandole in balia delle società concessionarie con gli esiti, per il commercio, facilmente prevedibili.⁸⁰⁹

⁸⁰⁷ G. BARONE, *op.cit.*, pp.643-645.

⁸⁰⁸ Cfr. *supra*, pp.191-194.

⁸⁰⁹ CCAN, *Relazione su' servizi postali commerciali marittimi (approvata dalla Camera nella Tornata del 21 Ottobre 1890)*, cit.; si vedano le considerazioni piuttosto critiche del sottosegretario di Agricoltura, Industria e Commercio Amadei, e la risposta apertamente piccata di Lacava alle osservazioni della rappresentanza commerciale napoletana, in ACS, MC, DGMM, ISM, b.178, f.134583bis, *riordinamento dei servizi marittimi. Offerte, trattative, desideri*, s.f. 53, *Napoli*; Lacava, in particolare, non condivideva l'idea di affidare a compagnie estere qualcuno dei servizi postali: «[...] La Camera di Commercio di Napoli vorrebbe, sembra, limitare la sovvenzione a pochi servizi, affidando forse il commercio internazionale verso l'Oriente a navi estere mediante modesti sussidi. In questa via non la potrebbe seguire il Governo in quanto che con ciò si verrebbe a distruggere la potenzialità della marina mercantile, e non solo si impedirebbe [sic] di dare al paese nuovi sbocchi pel suo commercio, ma si

Comunque sia, anche la seconda asta vide l'assenza di proposte per le linee internazionali ed alcuni collegamenti minori, costringendo Lacava a venire a trattative private con la NGI. Una convenzione fu effettivamente siglata tra il ministero e la NGI il 29 gennaio 1891, ma l'opera di Lacava fu interrotta dal precipitare degli eventi alla Camera dove, in un clima di inedita tensione, Crispi fu sfiduciato, dopo un infuocato alterco tra il presidente del Consiglio e l'opposizione moderata, il 31 gennaio⁸¹⁰.

Il nuovo ministero, guidato dal marchese Di Rudinì, nato in seno all'opposizione anticrispina, si diede come obiettivo programmatico il risanamento del bilancio attraverso le più severe economie⁸¹¹, il che, com'era prevedibile, ebbe ricadute immediate sulle trattative per il rinnovo delle convenzioni: il nuovo ministro delle Poste e Telegrafi, Ascanio Branca, esponente di spicco degli agrari meridionali, concordò con la NGI una nuova convenzione che introduceva tagli nettissimi alle spese a scapito di collegamenti e qualità dei servizi: il progetto Branca infatti riduceva le leghe annue previste da 766.657 a 671.401, ribassando la sovvenzione annua complessiva da 11.425.446 a 9.472.886 Lire attraverso lo stralcio di diverse linee internazionali, ed in particolare delle linee per l'estremo Oriente, oltre che riducendo il sussidio medio per lega, ma soprattutto cassando molti degli obblighi prescritti alle società concessionarie dalle precedenti convenzioni proposte, eliminando tanto i miglioramenti su velocità e portata dei piroscafi quanto l'obbligo di far costruire i piroscafi postali nei cantieri nazionali. La reazione fu immediata e durissima in tutto il Paese.

Non vi fu città commerciale che non protestasse per l'abolizione delle linee dell'estremo Oriente, Napoli inclusa⁸¹². Durante i lavori degli uffici della Camera, chiamati ad eleggere i membri della commissione parlamentare che avrebbe dovuto studiare ed eventualmente modificare il progetto Branca, i deputati napoletani Capo, Di

chiuderebbero quelli che seppero aprirsi con qualche sacrificio». La risposta di Lacava, rivista e censurata in alcune sue parti, fu sottoposta alla Camera dal sottosegretario Amadei il 13 dicembre 1890.

⁸¹⁰ Lo scontro, suscitato dalle risposte astiose di Crispi alle critiche di Ruggiero Bonghi, vide il presidente del Consiglio accusare i leader della Destra storica d'aver potuto garantire la tenuta dei bilanci, nel primo decennio dell'Unità, al costo del disarmo nazionale e dell'asservimento agli interessi di Nazioni estere, provocando l'indignata reazione della Camera, e la defezione della maggioranza; l'evento passò alla Storia come seduta «delle sante memorie»; Cfr. F. CAMMARANO, *Storia dell'Italia liberale*, Roma-Bari, Laterza, 2011, pp.127-129.

⁸¹¹ G. MORANGIU, *op.cit.*, pp.262-267; per un quadro sulla maggioranza e sulle opposizioni che andavano coagulandosi dentro e fuori la Camera cfr. F. CAMMARANO, *op.cit.*, pp.130-137.

⁸¹² Un'ampia raccolta di voti e proteste di Camere di Commercio, rappresentanze elettive e associazioni commerciali è in ACS, MC, DGMM, ISM, b.178, f.134583bis, *riordinamento dei servizi marittimi. Offerte, trattative, desideri*, come pure in ASCD, Camera Regia, DPLIC, vol.542, DDL 139 e 139bis, *Convenzioni per la concessione di servizi postali e commerciali marittimi*.

San Donato, Di Martino e Flauti difesero la linea sussidiata dell'estremo Oriente, mentre De Zerbi si espresse per la sua abolizione, verosimilmente su esortazione della NGI, interessata a concludere quanto prima i contratti⁸¹³. Flauti, in particolare, a sostegno della linea per Bombay sottopose agli uffici un prospetto con le medie delle importazioni a Napoli tra il 1886 ed il 1889, dimostrandone l'importanza tanto per l'importazione di cotone quanto dei cereali e dei cuoiami⁸¹⁴.

TABELLA 3.6					
Porto di Napoli					
Merci importate dalle Indie nel quadriennio 1886-1889					
(tonnellate)					
Merci	1886	1887	1888	1889	Totale
Avena	0	668	0	187	855
Caffè	0	5	140	60	205
Cannella	0	0	0	3	3
Cotone	5.330	5.545	5.234	4.035	20.144
Cuoiami	696	780	608	871	2.955
Farine	11	400	80	0	491
Gomma	180	114	200	0	494
Granaglie	1.008	1.200	144	0	2.352
Grano	39.000	44.600	24.400	13.400	121.400
Iuta	246	0	0	0	246
Pepe	0	0	180	0	180
Riso	0	860	325	90	1.275
Zucchero	0	0	680		680
Totale	46.441	54.172	31.991	18.896	151.280

FONTE: ASCD, Camera Regia, DPLIC, vol.542, DDL 139 e 139bis, *Convenzioni per la concessione di servizi postali e commerciali marittimi*, cc.194-195. Rielaborazione.

Il tessuto produttivo partenopeo trovava ulteriore motivo di sconforto nell'abolito obbligo per le società sovvenzionate di commissionare i propri piroscafi all'industria nazionale, obbligo sostituito dalla clausola, già vigente le per società ferroviarie, di dare preferenza ai connazionali a parità di condizioni con le offerte estere. Sebbene la provincia di Napoli non disponesse di cantieri in grado di costruire grandi piroscafi in acciaio – con l'eccezione dei cantieri di Castellammare, che tuttavia lavoravano per la Regia Marina – nondimeno l'industria metalmeccanica napoletana vantava una consolidata tradizione in fatto di macchine marine, senza contare che la Pattison

⁸¹³ ASCD, Camera Regia, DPLIC, *ivi*, cc.178-199.

⁸¹⁴ *Ibid.*, cc.194-199.

disponeva effettivamente di un proprio cantiere in grado di realizzare e di riparare scafi in ferro e acciaio per bastimenti di portata contenuta, tant'è che nel 1892 la NGI le aveva affidato la riparazione del piroscafo Scilla⁸¹⁵. Oltre a ciò, la notizia diffusasi a gennaio che finalmente il ministero dei Lavori Pubblici avesse bandito l'asta per la costruzione dei bacini di carenaggio nel porto napoletano, un'esigenza che la città aveva espresso sin dal 1883, e nella cui costruzione era interessata la stessa NGI⁸¹⁶, aumentò le aspettative di quanti guardavano alla riparazione dei piroscafi postali come soluzione, almeno parziale, delle difficili condizioni della manodopera napoletana⁸¹⁷. Il 15 giugno 1891 si riunirono dunque presso il *Circolo del Commercio e degli Interessi Napoletani* i presidenti delle diverse rappresentanze operaie della città, Antonio D'Auria per la *Società Centrale Operaia*, Carlo Pesce per la *Società Generale Operaia*, e Filippo Gattola per la *Confederazione della Società di Mutuo Soccorso ed Arti e Mestieri*, per concordare un voto da sottoporre al governo e al Parlamento a tutela dell'economia cittadina. Il 20 giugno l'assemblea generale del *Circolo del Commercio* approvò i seguenti voti, formulati dal presidente Achille Nardi:

«Il Consiglio Direttivo del Circolo del Commercio, sulla relazione del suo Presidente, occupandosi in diverse riunioni del progetto di legge relativo alle convenzioni pei servizi marittimi.

Riconoscendo innanzitutto un'evidente miglioria intorno al servizio delle linee marittime, specialmente intorno alla velocità, ed alle tariffe dei noli.

- a) Fa voto che non solo sia ripristinata la linea Aden-Bombay, ma che si trovi modo di estendere ancora la linea stessa in tutto l'estremo Oriente, toccando Calcutta, Singapore, Batavia e l'Australia.
- b) fa voto caldissimo che nelle convenzioni sia inserita tassativa prescrizione alle società sovvenzionate, che tutto il materiale nautico venga costruito e riparato nei cantieri ed opifici nazionali, fissando, ove occorra, nelle convenzioni stesse un articolo, con che, a forma arbitrare, possano definirsi

⁸¹⁵ S. CANDELA, *I Florio*, cit., p.311.

⁸¹⁶ Si veda l'intervento di De Martino al consiglio provinciale di Napoli in *Atti del Consiglio provinciale di Napoli*, cit., sessione ordinaria, 12 agosto 1892, pp.34-36.

⁸¹⁷ Sul bacino di carenaggio L. ARAMU, *op.cit.*, p.69, pp.83-84, pp.109-112.

le possibili di vertenze tra le società e gli industriali nazionali nello affidamento ed esecuzione del lavoro»⁸¹⁸.

Il 27 marzo, la Camera di Commercio di Genova deliberò di convocare un congresso di tutte le consorelle rappresentanti le principali città commerciali e marittime del Regno, per discutere le nuove convenzioni e approvare di comune accordo le modifiche da sottoporre al Governo⁸¹⁹. Al congresso, tenutosi a Roma tra il 18 ed il 20 maggio, vide la partecipazione di ben ventinove Camere di Commercio, compresa la rappresentanza commerciale napoletana che vi delegò a rappresentarla Angelo Spadoni ed Emilio Giampietro, il quale, tuttavia, distolto dall'incarico parlamentare, non poté essere presente ai lavori⁸²⁰. Il Congresso emanò diversi voti tanto sulle linee che si chiedeva di subsidiare quanto sulle prescrizioni in materia di tariffe marittime, polizze di carico, disciplina dei contenziosi tra operatori economici e società, servizio cumulativo ferroviario-marittimo, obbligatorietà per le società sussidiate di rivolgersi all'industria nazionale. Limitatamente ai collegamenti richiesti, oltre alla sistemazione dei collegamenti mediterranei, il Congresso chiese la sovvenzione della linea mensile Genova-Colon, con scalo a Napoli e Livorno; Venezia-New Orleans con scalo a Bari, Napoli e Genova; Venezia-Il Plata con scalo a Barletta, Bari, Brindisi, Catania, Riposto e Napoli con toccata ad Ancona al ritorno; linea del Pacifico secondo la proposta della Camera di Commercio di Genova. Il Congresso chiese altresì la conservazione, a scadenza quindicinale, dei viaggi per il mar Rosso e le Indie⁸²¹. Come non mancò di

⁸¹⁸ *Ibid.*, cc.249-250, CIRCOLO DEL COMMERCIO E DEGLI INTERESSI NAPOLETANI, *Voto al Governo ed alla Camera dei Deputati perché nelle convenzioni marittime sia ripristinata la linea Aden-Bombay e perché tutto il lavoro di costruzione e ricostruzione del naviglio mercantile venga affidato ai cantieri ed opificii industriali italiani*. Achille Nardi (relatore), Napoli, R. Stab. Tip. G. de Angelis e Figlio, 1891, pp.10-11.

⁸¹⁹ *Invito della Camera di Genova a prender parte ad un'adunanza di delegati camerati*, in «La Rassegna Economica e bollettino dei protesti cambiari» 24 (1891), 11 maggio, p.200.

⁸²⁰ *Comunicazione del sig. Spadoni sull'adunanza dei delegati camerati per deliberare sulle convenzioni pei servizi marittimi*, *ivi*, 8 giugno, pp.245-246.

⁸²¹ *Copia a stampa delle deliberazioni prese dalla adunanza dei delegati della Camera di Commercio a Roma per le convenzioni sui servizi marittimi*, *ivi*, 22 giugno, pp.267-269; molto utile anche la consultazione della relazione trascritta dal delegato della Camera di Commercio anconitana, per cui cfr. CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI DI ANCONA, *Relazione sul Congresso delle Camere di Commercio riunite a Roma il 18, 19 e 20 maggio 1891 per trattare sulle nuove convenzioni marittime*. Approvata dalla Camera nella sua tornata dell'11 giugno 1891, Ancona, Stab. Tip. del Commercio, 1891.

rimarcare nelle proprie comunicazioni, Spadoni aveva ottenuto che Napoli fosse inclusa in tutte le linee atlantiche, sia dal Tirreno che dal Mediterraneo⁸²².

Di fronte alla resistenza ostinata del ministro Branca, tuttavia, a luglio i delegati delle Camere di Genova, Venezia, Bari e Catania si riunirono a Roma per incontrare i deputati delle rispettive regioni e studiare il modo di sbloccare le trattative. In una riunione che Spadoni tenne con alcuni deputati napoletani, si ritenne che una via d'uscita avrebbe potuto essere quella di individuare delle modificazioni ai capitolati tali da consentire delle economie su alcune linee utili a finanziare la linea per le Indie. La proposta fu presentata dallo stesso Spadoni ad una riunione con gli altri delegati camerati e i deputati coinvolti, i quali si dichiararono disposti a tenerne conto nel dibattito parlamentare⁸²³. Di fronte alle crescenti pressioni, anche in seno alla stessa maggioranza parlamentare, Branca decise di rimandare lo scontro facendo approvare una proroga semestrale delle convenzioni, che in verità introduceva già alcune modifiche alle convenzioni scadute, con un margine di risparmio di circa 844.730 Lire⁸²⁴. Branca, venendo in parte in contro alle richieste sottoposte dalle Camere di Commercio, individuò un nuovo progetto di convenzioni che ristabiliva i collegamenti orientali, ma esattamente com'era accaduto a suo tempo per le convenzioni congeniate da Lacava, il progetto non fece in tempo ad essere discusso dalla Camera poiché il ministero Di Rudinì cadde il 4 maggio 1892.

Il nuovo presidente del Consiglio, Giovanni Giolitti, sembrò in un primo momento incline ad accogliere le istanze della deputazione ligure guidata dall'ammiraglio Bettòlo, favorevole ad una vera e propria dissoluzione del sistema delle convenzioni, tuttavia, anche per l'opera persuasiva dei ministri Lacava e Finocchiaro Aprile, Giolitti si risolse a riprendere, con alcune modificazioni, l'ultimo progetto di convenzioni formulato dall'ex ministro Branca. Il percorso parlamentare del progetto fu oltremodo arduo, ed il dibattito si svolse in un clima arroventato, reso anche più cupo dalla coltre di accuse e

⁸²² *Comunicazione del sig. Spadoni sull'adunanza dei delegati camerati per deliberare sulle convenzioni per i servizi marittimi*, cit.

⁸²³ *Relazione del sig. Spadoni sulle deliberazioni e pratiche dell'adunanza dei delegati della Camera di Commercio in Roma per le convenzioni su i servizi marittimi*, in «La Rassegna Economica e bollettino dei protesti cambiari» 24 (1891), 27 luglio, pp.325-326.

⁸²⁴ G. BARONE, *Lo Stato e la Marina Mercantile in Italia (1881-1894)*, cit., p.649.

recriminazioni che s'addensava con l'emergere dello scandalo della Banca Romana, che avrebbe poi condotto alla caduta dello stesso ministero⁸²⁵.

Il dibattito, che si protrasse alla Camera dal 20 febbraio al 3 marzo, vide emergere i tanti rancori e le recriminazioni regionaliste tra un litorale e l'altro, tra una piazza mercantile e l'altra, tra un orientamento economico e l'altro⁸²⁶. Ad esclusione dell'intervento di Girolamo Giusso, che si dichiarò contrario alle convenzioni per professione di fede liberista⁸²⁷, la deputazione parlamentare napoletana rimase per buona parte del dibattito in disparte, salvo tutelare l'importante promozione a compartimento della NGI, che le convenzioni già siglate nel 1891 tra la società di navigazione e il ministero Di Rudinì avevano riconosciuto sia a Napoli che a Venezia, e contro la quale si opposero diversi deputati liguri e siciliani⁸²⁸. In effetti, da tempo si erano diffuse le voci di un possibile trasloco del compartimento marittimo da Palermo a Napoli, voci che parevano suffragate da alcuni eventi, come il trasferimento della ragioneria generale a Napoli⁸²⁹, e l'intervento della NGI nel progetto dei bacini di carenaggio partenopei⁸³⁰. Il ministro delle Poste e Telegrafi, Finocchiaro Aprile, assicurando la Camera che la NGI stessa non intendeva menomare le attribuzioni delle storiche sedi sociali di Genova e Palermo nel creare i due compartimenti di Napoli e Venezia, ottenne che gli ordini del giorno contrari, proposti dai deputati Fasce e Palizzolo, fossero ritirati⁸³¹. La questione fu posta nuovamente in discussione dal Senato che, dopo accesa discussione, nella seduta del 13 aprile approvò un emendamento formulato dal senatore Podestà, sindaco di Genova, che prescriveva alla NGI di mantenere «compartimenti in Genova e in Palermo

⁸²⁵ La discussione delle convenzioni alla Camera, iniziata il 20 febbraio 1893, fu aperta dalla commemorazione della morte di Rocco De Zerbi, morto d'infarto nel mentre pendeva su di lui l'accusa di corruzione per aver sostenuto gli interessi, tanto per mezzo della stampa che dallo scranno parlamentare, della Banca Romana. Cfr. L. STRAPPINI, *De Zerbi, Rocco*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 39 (1991).

⁸²⁶ Si rimanda alla accurata ricostruzione delle trattative e dei precari equilibri politici sottesi alla sospirata approvazione delle convenzioni in G. BARONE, *op.cit.*, pp.656-659.

⁸²⁷ Atti Parlamentari, Discussioni della Camera dei Deputati, XVIII Legislatura, tornata del 23 febbraio, pp.1649-1654.

⁸²⁸ Si vedano gli ordini del giorno dei deputati Fasce e Palizzolo, contrari alla creazione dei compartimenti di Napoli e Venezia, e dei deputati De Martino e Galli, favorevoli, *Ibid.*, tornata del 1 marzo 1893, pp.1852-1856.

⁸²⁹ *Ibid.*, p.1853.

⁸³⁰ Sui timori palermitani per il trasferimento del compartimento cfr. S. CANDELA, *op.cit.*, pp.311-314.

⁸³¹ Atti Parlamentari, Discussioni della Camera dei Deputati, XVIII Legislatura, tornata del 2 marzo 1893, pp.1894-1895 e p.1905.

nelle attuali loro condizioni ed attribuzioni, e sedi in Napoli ed in Venezia»⁸³². Il voto del Senato suscitò, com'era prevedibile, la reazione sdegnata dei deputati napoletani e del litorale adriatico⁸³³, che presentarono a loro volta un emendamento in senso contrario⁸³⁴. Tuttavia, l'intervento dello stesso Giolitti, che ammoniva la Camera a non rimandare ulteriormente le Convenzioni - che si trascinarono oramai da quattro anni - per questioni che egli liquidava come mere schermaglie semantiche sui significati di sede e compartimento, portò alla bocciatura dell'emendamento⁸³⁵.

Le nuove Convenzioni, perenne frutto di compromessi tra ristrettezze di bilancio, interessi del più grande gruppo armatoriale nazionale, ed esigenze centrifughe delle diverse realtà commerciali, industriali e marittime del Paese, finivano per scontentare un po' tutti⁸³⁶. Sebbene Napoli restasse ancora una volta delusa nelle sue richieste, subendo in qualche modo l'ingombrante vicinanza delle altre grandi città portuali tirrene, le convenzioni nel complesso non danneggiavano particolarmente gli interessi cittadini, se non nella misura in cui il persistente omaggio, almeno sulla carta, alla libera impresa – principio, beninteso, condiviso dalla stessa rappresentanza commerciale napoletana⁸³⁷ – individuando nelle rotte sudamericane una sorta di area protetta per quanto restava della marina non sussidiata, impedivano ancora una volta alla città di ottenere un collegamento sussidiato con gli scali sudamericani e di sottrarsi dalla dipendenza dal grande scalo genovese, città d'armamento delle compagnie che percorrevano la rotta dell'Atlantico

⁸³² Atti Parlamentari, Senato del Regno, discussioni, XVIII Legislatura, tornata del 13 aprile 1893, p.1028; si vedano gli interventi favorevoli alla creazione dei nuovi compartimenti dei senatori Rossi e Mezzacapo, e gli interventi contrari di Podestà, Boccardo e Delle Favare, *ibid.*, pp.1019-1028.

⁸³³ Si vedano gli interventi dei napoletani De Martino e Placido, Atti Parlamentari, Discussioni della Camera dei Deputati, XVIII Legislatura, tornata del 18 aprile 1893, pp.3097-3105.

⁸³⁴ p.3097; firmarono l'emendamento i deputati De Martino, Galli, Tiepolo, Placido, Giusso, Grippo, Nicotera, Flaùti, Tecchio, Vollaro de Lieto, Casilli, Casale, Gianturco, Zabeo, Chiaradia, Seismit-Doda, Adan de Rivera, Donati, Treves, Farina, Valli, Graziadio, Papadopoli, Sacchetti, Valle, De Bernardis, Schiratti, De Nicolò, Bonin, Bianchi Leonardo, Rizzo, Colpi, Piovene, Mel, Luzzatti, Della Rocca e Serena.

⁸³⁵ *Ibid.*, pp.3107-3108.

⁸³⁶ Cfr. M. FERRARIS, *Le convenzioni marittime davanti al Senato*, «Nuova Antologia», 28 (1893), n.5, pp.515-548.

⁸³⁷ Al primo quesito del questionario compilato dalla Commissione Maldini, in cui ai vari enti interrogati fu chiesto se fosse opportuna la sovvenzione alle linee commerciali, la Camera di Commercio napoletana rispose: «La regolarità delle linee e la frequenza o meno degli approdi, quando si tratti di linee puramente commerciali, è dettata dall'interesse stesso degli armatori, i quali agiscono secondo le loro convenienze. Per queste linee crediamo superflua la sovvenzione. Lo Stato potrebbe limitarsi a sovvenzionare in certe proporzioni, e per un certo dato tempo, le linee commerciali che, sia perché di recente stabilite, sia perché tendenti ad aprire nuovi sbocchi ai nostri prodotti, non compensano ancora i sacrifici degli armatori». Tale definizione, come si vede, mal s'attagliava ai servizi per il sud America; cfr. *Riordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi. Atti della commissione nominata con decreto del ministro dei Lavori Pubblici in data 30 gennaio 1887*, cit., vol. II, pp.415-416.

meridionale, in cui spesso era necessario far transitare le merci da imbarcare con ulteriore dispendio di costi e tempi di trasbordo. La NGI continuò ad assicurare i collegamenti tra Napoli e le Americhe per qualche tempo, ma trattandosi di servizi facoltativi, non fu tenuta ad adeguarsi alle norme previste dalle convenzioni a disciplina delle tariffe - che peraltro non impedivano alla società di operare ribassi dei noli a favore di un porto piuttosto che di un altro anche sulle linee sovvenzionate – per cui in media i noli da Genova risultavano sempre più favorevoli di quelli da altri scali nazionali, Napoli inclusa⁸³⁸. Sebbene, oltre alla NGI, vi operasse anche la francese *Société Générale des Transports Maritimes à Vapeur* sulla rotta Napoli-Buenos Aires⁸³⁹ - tuttavia dismetta nel 1899⁸⁴⁰ - nel complesso, il ruolo della navigazione sussidiata nei commerci tra Napoli e il sud America rimase marginale, benché il trasporto di merci rimanesse saldamente in mano alle compagnie minori di bandiera italiana, che riuscivano a reggere la concorrenza grazie al trasporto dei migranti⁸⁴¹, la più importante delle quali fu *La Veloce*, bene presto caduta sotto il controllo della NGI⁸⁴², e che nel 1905 ottenne a sua volta una sovvenzione per l'esercizio dei un collegamento mensile tra Genova e Colon⁸⁴³.

Le Convenzioni del 1893 presero a conservare i collegamenti con il mar Rosso, l'India e l'estremo Oriente, ma a cadenze troppo distanti, con materiale mediocre e talora con ripetuti trasbordi. Infine, Napoli fu bensì creata testa di linea di alcuni collegamenti con le coste mediterranee, grazie alle linee Napoli-Costantinopoli e Napoli-Tripoli, ma si trattava di collegamenti d'interesse secondario per la città, senza contare che la linea per Costantinopoli solo formalmente aveva come porto di riferimento Napoli, perché la NGI

⁸³⁸ Cfr. CCAN, Atti, tornata del 15 febbraio 1901, in «La Rivista Economica e bollettino dei protesti cambiari», 25 (1901), 15 aprile, p.117.

⁸³⁹ Utili informazioni sui collegamenti tra i vari porti del mondo nella seconda metà degli anni Novanta dell'Ottocento possono rintracciarsi in BUREAU OF FOREIGN COMMERCE, *Special Consular Reports*, vol. XII, *Highways of Commerce. The ocean lines, railways, canals, and other trade routes of foreign countries*, Washington, Government Printing Office, 1899.

⁸⁴⁰ Si veda l'elenco delle linee internazionali servite da compagnie di linea in MF, DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, *Movimento della Navigazione nel 1899*, cit., 1900, pp.149-151.

⁸⁴¹ Tra queste risaltano *La Veloce* e la Ligure-Brasiliana

⁸⁴² G. RONCAGLI, *L'industria dei trasporti marittimi*, in *Cinquanta anni di storia italiana. 1860-1910*, Milano, Hoepli, 1912, vol. I, pp.21-22.

⁸⁴³ MINISTERO DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI, *Relazione statistica intorno ai servizi postali, telegrafici, telefonici e marittimi per gli esercizi 1904-1905 e 1905-1906 e al servizio delle casse di risparmio postali per gli anni 1902, 1903, 1904 e 1905*, Roma, Unione Cooperativa Editrice, 1908, p.149.

era tenuta a prolungare la corsa, senza sovvenzione, a Livorno e Genova, che finiva perciò per essere la reale testa di linea⁸⁴⁴.

Il sistema dei collegamenti individuato dalle Convenzioni del 1893 rimase in vigore più o meno inalterato fino alla fine del secolo, quando alcune integrazioni concorsero ad ampliare alcuni servizi, come quelli per il Mediterraneo orientale e per la Tripolitania⁸⁴⁵, e ad istituirne di nuovi, come la linea per l'America centrale servita da *La Veloce*, e la linea Venezia-Calcutta concessa alla *Società Veneziana di Navigazione* in sostituzione del collegamento, limitato a Bombay, servito provvisoriamente dalla NGI dopo la risoluzione del contratto con la britannica *Peninsular & Oriental*⁸⁴⁶. Se le Convenzioni non danneggiarono particolarmente i traffici napoletani, nemmeno riuscirono allo scopo per cui, teoricamente, le sovvenzioni furono giustificate nei collegamenti commerciali internazionali, ovvero dare impulso a nuove correnti di traffico, o incrementare la portata di quei traffici minuti che, come piccoli rivoli, si distribuivano disorganicamente tra le piazze commerciali del mondo. Nondimeno, sebbene sul finire del secolo la bandiera estera intercettasse oramai quote prevalenti delle esportazioni per l'estero, là dove i collegamenti sussidiati furono assicurati il commercio si dimostrò propenso a preferirli.

Nell'anno 1898 le statistiche ministeriali registrano il massimo raggiunto dalla quota dei piroscafi esteri sulle esportazioni del porto napoletano, arrivando al 78% delle merci imbarcate per l'estero: tuttavia, come si può constatare dalla tabella 3.7, la bandiera estera tende ad intercettare quei flussi già consolidati e più consistenti, ovvero le esportazioni verso gli Stati Uniti, la Francia, il Regno Unito, l'Austria-Ungheria, l'Europa settentrionale, flussi che rendevano inutili i collegamenti sussidiati e dove la marina libera nazionale non si arrischiava a cimentarsi, al contrario invece della rotta sudamericana che, come già osservato, risulta monopolizzata dalla marina a vapore nazionale non sussidiata. Là dove la NGI assicurava i propri servizi – costa mediterranea dell'Africa, Mediterraneo orientale, Egitto, Aden, Eritrea, India – il commercio d'esportazione tende a servirsene,

⁸⁴⁴ *Convenzione per la concessione alla Navigazione italiana sei servizi postali e commerciali marittimi nel Mediterraneo, nel Levante, nel Mar Rosso e nell'Oceano Indiano. B. Quaderno d'oneri per i servizi di navigazione a vapore dall'Italia al Levante, all'Egitto, al Mar Rosso ed alle Indie*, art.1.

⁸⁴⁵ Legge 29 marzo 1900, n.107.

⁸⁴⁶ V. D. FLORE, *L'industria dei trasporti marittimi*, vol. II, *L'azione dello Stato tra il 1860 e il 1965*, Roma, BIM, 1970, pp.369-373; sulla Società Veneziana di Navigazione cfr. A. CAFARELLI, *Alla "riscoperta" delle Indie orientali. Il rinnovo delle convenzioni marittime e l'istituzione della linea commerciale Venezia-Calcutta (1893-1905)*, «Storia Economica», 13 (2010), n.1-2, pp.51-80.

per quanto si tratti spesso di flussi contenuti, con l'eccezione importante dell'Egitto e, in misura minore, dell'India britannica e della colonia eritrea. I mercati più distanti dell'Africa orientale e dell'Asia vedono primeggiare le compagnie di linea tedesche, che monopolizzano le esportazioni – contenute, ma non disprezzabili – che da Napoli s'indirizzano verso la costa orientale dell'Africa, l'Australia e la Cina.

TABELLA 3.7					
PORTO DI NAPOLI					
Tonnellate di merci destinate all'estero imbarcate su piroscafi					
(1898)					
Paese	Bandiera italiana		Bandiera estera		Totale
	Libera	Di linea	Libera	Di linea	
Aden	0	376	0	0	376
Africa	0	0	0	895	895
America meridionale	2.020	0	197	0	2.217
Austria-Ungheria	714	649	240	3.059	4.662
Belgio e Paesi Bassi	193	0	635	4.849	5.677
Cina	0	0	0	1.085	1.085
Costa mediterranea dell'Africa	0	458	0	0	458
Danimarca	0	0	915	0	915
Egitto	602	9.474	4.500	29	14.605
Eritrea	0	1.071	0	0	1.071
Francia	0	39	675	11.993	12.707
Germania	0	0	0	5170	5.170
Grecia	50	619	240	1.102	2.011
India	0	1.391	0	95	1.486
Malta, Gibilterra e Cipro	0	744	0	191	935
Oceania	0	0	219	1.802	2.021
Portogallo	0	0	0	45	45
Regno Unito	394	0	2.359	10.320	13.073
Romania	0	1	0	0	1
Russia (Mar Nero e Mar d'Azov)	0	910	0	0	910
Scandinavia	0	0	360	0	360
Spagna	0	0	11	200	211
Stati Uniti	0	0	6.849	23.908	30.757
Turchia asiatica	704	870	0	0	1.574
Turchia europea	50	2.253	0	0	2.303
TOTALE	4.727	18.855	17.200	64.743	105.525
FONTE: MF, DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, <i>Movimento della Navigazione nel 1898</i> , cit., 1899, pp.308-10. Rielaborazione.					

Più o meno contemporaneamente all'accidentato percorso delle Convenzioni si svolse la breve parabola di una compagnia di navigazione il cui progetto prese forma sul finire del 1889 grazie al concorso di alcuni capitalisti britannici e di esponenti della Camera di Commercio italiana a Londra, interessati ad intensificare gli scambi tra i porti meridionali e il Regno Unito, ed ai sussidi accordati, su proposta dei ministri Lacava e Miceli, dal Banco di Napoli e dal Banco di Sicilia, chiamati a surrogare l'erario nel sostegno alla nuova impresa, essendo il ministero delle Poste e Telegrafi impossibilitato dalla politica di economie imperante ad assegnare una qualsiasi sovvenzione governativa⁸⁴⁷. Il progetto sarebbe sorto dall'incontro tra il presidente della *Associazione dei Proprietari ed Agricoltori di Napoli*, Girolamo Giusso, ed il segretario della Camera di Commercio italiana a Londra, Achille Melis, recatosi a Napoli in occasione della Esposizione di prodotti italiani a Londra, al quale Giusso fece presente «quanto sarebbe stata utile una linea di navigazione diretta fra Napoli e Londra, per lo scambio dei prodotti, specialmente agricoli»⁸⁴⁸. Melis diede immediato seguito allo scambio di idee avuto con Giusso, e raccolse le adesioni di un sindacato di capitalisti, soprattutto italiani da tempo residenti a Londra, avanzando un progetto per una società di navigazione con capitale sociale di otto milioni di Lire, ed una flotta di cinque piroscafi da 3.000 tonnellate, dotati di celle frigorifere, che avrebbero dovuto eseguire il collegamento tra Napoli, Palermo e Londra ogni dieci giorni, con un nolo estremamente favorevole di 14 scellini la tonnellata per merci non oltre le due tonnellate di volume, e 18 scellini per volumi superiori⁸⁴⁹. Il progetto, pur ottenendo il sostegno dei ministri Lacava e Miceli, ed il sussidio dei due banchi meridionali⁸⁵⁰ – di cui uno, il Banco di Napoli, aveva come direttore generale lo stesso Giusso – poté decollare a fatica stante la crisi finanziaria che aveva colpito il mercato londinese, e la conseguente defezione di molti dei promotori, e il contemporaneo commissariamento dei due banchi meridionali. Remavano inoltre contro la nuova società anche l'alto costo delle costruzioni navali, e l'ostilità al progetto dei diversi settori

⁸⁴⁷ La storia della linea di navigazione Napoli-Palermo-Londra, e della società Italo-Britannica, è dettagliatamente ricostruita da Giuseppe Barone, per cui cfr. ID., *Crisi economica e marina mercantile nel Mezzogiorno d'Italia (1888-1894)*, cit., pp.80 segg.

⁸⁴⁸ Si veda l'interrogazione del deputato Di Belmonte al ministro delle Poste e Telegrafi Lacava in Atti Parlamentari, Discussioni della Camera dei Deputati, XVI Legislatura, tornata del 15 marzo 1890, pp.1852-1854.

⁸⁴⁹ *Ibid.*, p.1853.

⁸⁵⁰ La sovvenzione annua consisteva in 250.000 Lire da parte del Banco di Napoli e 100.000 Lire da parte del Banco di Sicilia.

finanziari legati alla NGI, compresi molti consiglieri del Banco di Sicilia vicini a Florio ed ostili al direttore generale, Notarbartolo⁸⁵¹. La breve vita della nuova società, che prese il nome di *Italo-Britannica Royal Italian Mail Steam Navigation Company Ltd*, si svolse tra difficoltà d'ogni sorta, inclusa l'ostilità delle Strade Ferrate Meridionali che, vedendo in essa una temibile concorrente, rifiutò di collaborare per un servizio cumulativo⁸⁵². Su voto del commercio messinese e catanese, la società ottenne di poter far scalo anche ai due importanti porti siciliani dietro aumento della sovvenzione versata dal Banco di Sicilia. La *Italo-Britannica*, d'altronde, dovette ben presto deviare dall'originario progetto di collegare solo Napoli e Palermo con Londra, per l'evidente insufficienza del flusso di merci tra questi porti, cosicché i piroscafi sociali dovettero aumentare gli approdi tanto in Italia che nel mare del Nord. Nei primi sedici mesi di esercizio, Napoli, in particolare, fu tra i porti principali che concorse meno agli imbarchi, seconda solo a Civitavecchia.

Malgrado i rinnovati aiuti che soprattutto Lacava, divenuto titolare del dicastero di Agricoltura, Industria e Commercio nel primo governo Giolitti, garantì alla *Italo-Britannica* principalmente attraverso aperture di crediti da parte del Banco di Sicilia, le condizioni finanziarie della società precipitarono, e nel luglio del 1893 l'assemblea generale degli azionisti ne deliberò la liquidazione⁸⁵³.

TABELLA 3.8	
Merci imbarcate nei porti italiani dai piroscafi della Italo-Britannica (settembre 1890-dicembre 1891)	
Porto	Tonnellate di merci
Porti siciliani (esclusa Palermo)	13.724
Livorno	12.701
Porti sardi	12.011
Palermo	10.315
Genova	7.225
Napoli	6.254
Civitavecchia	1.600
Fonte: G. BARONE, <i>Crisi economica e marina mercantile nel Mezzogiorno d'Italia (1888-1894)</i> , cit., p.93.	

⁸⁵¹ Cfr. S. LUPO, *Tra banca e politica: il delitto Notarbartolo*, «Meridiana», 7/8 (1989-1990), pp.119-155.

⁸⁵² G. BARONE, *op.cit.*, pp.88-89.

⁸⁵³ *Ibid.*, p.104.

Ancorché la *Italo-Britannica* avesse apportato indubbe agevolazioni alle esportazioni italiane verso l'Europa settentrionale, concorrendo tra l'altro a ribassare il corso dei noli su quella rotta⁸⁵⁴, essa incise in modo modesto sulle esportazioni napoletane, per quanto il risultato di oltre seimila tonnellate esportate in circa sedici mesi non fosse disprezzabile, né è implausibile che simile traffico fosse destinato ad intensificarsi. Le critiche prevalenti al progetto, d'altro canto, si fondarono proprio sul fatto che in parte i prodotti destinati al Regno Unito si instradassero già attraverso la ferrovia, nonostante da tempo diverse linee di navigazione, tanto postali quanto libere, collegassero Napoli a Londra, dimostrando l'inutilità dell'ennesimo collegamento sussidiato⁸⁵⁵. Tuttavia, che una domanda effettivamente esistesse lo provò l'istituzione, su impulso dell'importante ditta di spedizioni *F.lli Gondrand*, di una linea Genova-Londra, con scalo a Napoli e Palermo, per opera degli armatori genovesi Marino e Bricchetto⁸⁵⁶.

Nel complesso, gli sforzi profusi dal commercio e dalla classe politica napoletani per garantire alle esportazioni cittadine nuovi sbocchi per mezzo di un più ampio sistema di collegamenti non condussero a risultati apprezzabili. Anche quando i collegamenti periodici furono effettivamente allacciati, com'era accaduto per la rotta australiana attraverso l'*Orient Line*, o per la rotta del mar Rosso attraverso la NGI, o ancora per la rotta nordeuropea attraverso la *Italo-Britannica*, i benefici rimasero al di sotto delle aspettative, mentre risultati ben più consistenti si ebbero, paradossalmente, dal servizio di quelle società straniere che, come il *Norddeutscher Lloyd* sulle rotte orientali, e la *Deutsche Ost-Afrika Linie* per i collegamenti con Zanzibar, avevano spontaneamente preso a far scalo a Napoli lungo le rotte servite.

⁸⁵⁴ *Ibid.*, pp.100-101.

⁸⁵⁵ U. MAZZOLA, *La società di navigazione Italo-Britannica*, «Giornale degli Economisti», serie seconda, 1 (1890), pp.525-532; Lo stesso Mazzola osservava comunque che i noli proposti dalla Italo-Britannica fossero ben più bassi delle tariffe ferroviarie. Si veda pure il commento di Vilfredo Pareto sulla linea in V. PAREDO, *Lettere a Maffeo Pantaleoni 1890-1923*, a cura di G. DE ROSA, vol. I, 1890-1896, Roma, Edizioni di Storia e Letteratura, 1962, p.88.

⁸⁵⁶ G. BARONE, *op.cit.*, p.110; cfr. pure *Nuova linea di navigazione Genova-Londra*, «Rivista Marittima», 27 (1894), I trimestre, pp.169-170.

CAPITOLO IV UN TORPORE CRESCENTE

4.1. *La città che scende. Apogeo e crisi della «città commerciale» nel dibattito di fine Ottocento*

«Dopo il 1860 e fino al 1890, la miseria di Napoli non si manifestò mai nella forma attuale. A Napoli per molti anni si spesero tutti i risparmi fatti dal principio del secolo: vi furono anni di apparente prosperità. Si avea la illusione del domani ed erano ancor vivi i ricordi di ieri»⁸⁵⁷. Così Francesco Saverio Nitti, in uno dei suoi scritti più noti, rilevava il netto contrasto tra il primo trentennio postunitario, in cui, a suo dire, una patina di controverso progresso avrebbe celato alla vista la crisi profonda della città, e la sua impietosa manifestazione, senza più fronzoli, nell'ultimo decennio del secolo.

L'ultimo decennio del secolo, in effetti, si apre sotto i cattivi auspici di una crisi che permea tutti i settori produttivi della città, travolta d'altronde dal crollo che coglie i più importanti istituti di credito mobiliare nazionali, che si riverbera sul tessuto economico cittadino trascinando con sé il *Credito Meridionale* e la *Cassa Marittima*, mentre il Banco di Napoli, a lungo sostegno delle attività commerciali e finanziarie partenopee, già commissariato dal ministero Crispi, veniva riformato e limitato nei campi d'intervento, nel mentre che la politica di parsimonia perseguita dai diversi ministeri alternatisi al governo del Paese nel primo lustro degli anni Novanta colpiva duramente il settore metalmeccanico cittadino, fortemente dipendente dalle commesse pubbliche, e il conflitto commerciale con la Francia, pur non determinando una contrazione significativa delle esportazioni avviate attraverso il porto cittadino, imponeva ad un ceto mercantile già estenuato la ricerca di nuovi sbocchi⁸⁵⁸.

Crisi economica e crisi politica della città procedettero di pari passo. Sin dall'ascesa di Nicola Amore a capo dell'amministrazione cittadina nel 1883, deboli maggioranze cattolico-moderate avevano mantenuto, pur in una temperie perenne di conflittualità e instabilità degli equilibri consiliari, il controllo di Palazzo San Giacomo, alternandosi soltanto ai Regi Commissari che, soprattutto nel corso degli anni Novanta,

⁸⁵⁷ F. S. NITTI, *op.cit.*, p.60.

⁸⁵⁸ Cfr. *supra*, pp.59-61; cfr. pure G. BRANCACCIO, *op.cit.*, pp.71-80.

furono periodicamente chiamati a surrogare le dimissionarie giunte cittadine: tra 1890 e 1899 la città fu retta da ben quattro diversi commissari, di cui alcuni, come Giuseppe Saredo e Ottavio Serena, ebbero un ruolo tutt'altro che marginale o limitato all'ordinaria amministrazione⁸⁵⁹. Le amministrazioni cittadine, al di là di meriti e responsabilità dei singoli, furono d'altronde tutte fortemente limitate nella loro azione politica dallo stato di costante dissesto finanziario della città, per cui ben due leggi ad hoc, nel 1881 e nel 1892, se poterono in parte arginare il disavanzo, non risolsero la costante penuria di risorse che impedivano, tra le altre cose, il necessario sollievo della città dalle imposte comunali, e segnatamente dal dazio consumo⁸⁶⁰.

La constatazione dello stato di prostrazione in cui versava l'economia cittadina, il cui sintomo più eloquente era l'atonìa delle trattazioni di borsa, spinse Giovanni Carrelli, commerciante di grani e tra i più attivi consiglieri della Camera di Commercio napoletana⁸⁶¹, a proporre un'assemblea generale «fra i più autorevoli rappresentanti del commercio, del credito, dell'industria, e col concorso dei rappresentanti politici, dei delegati delle amministrazioni provinciali e comunali di Napoli, de' direttori di istituti di credito, e de' rappresentanti delle linee di navigazione e delle strade ferrate, allo scopo di studiare quanto possa valere a stimolare la vita economica del distretto camerale»⁸⁶². La giunta commerciale, pur plaudendo alla proposta, ritenne opportuno far precedere l'eventuale comizio – che d'altronde non incontrò il favore di tutti i consiglieri - da uno studio dell'economia provinciale⁸⁶³. Pubblicato nel 1895, lo studio, pur inteso come riproposizione del lavoro compiuto da Betocchi oltre vent'anni prima⁸⁶⁴, si limitava per la verità a poche considerazioni di massima sui diversi aspetti sociali ed economici della recente storia provinciale, offrendo qua e là qualche commento, ad esempio sui danni che la guerra doganale italo-francese aveva causato alle esportazioni enologiche, o sull'intempestivo intervento degli istituti di credito nel settore edile, senza andar oltre ad

⁸⁵⁹ A. SCIROCCO, *Dall'unità alla prima guerra mondiale*, cit., pp.47 segg.

⁸⁶⁰ Si tratta della Legge 14 maggio 1881, n.198, e della Legge 28 giugno 1892, n.298; sul dazio consumo cfr. F. BALLETTA, *op.cit.*

⁸⁶¹ cfr. G. LOMBARDI, *Giovanni Carrelli*, in *Dizionario biografico dei presidenti delle Camere di commercio italiane (1862-1944)*, a cura di G. PALETTA, prefazione di C. SANGALLI, introduzione di G. SAPELLI, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2005, pp.147-148.

⁸⁶² CCAN, Atti, tornata del 3 agosto 1893, « La Rivista Economica e bollettino dei protesti cambiari », 17 (1893), 21 agosto, p.368.

⁸⁶³ EAD., Atti, tornata del 5 settembre 1893, ivi, 18 settembre, pp.413-414.

⁸⁶⁴ *Movimento economico della provincia di Napoli nell'ultimo decennio*, cit., p.VI.

un elenco di dati⁸⁶⁵. Restano interessanti le considerazioni sul diminuito flusso di merci in transito presso i Magazzini Generali, che i compilatori dello studio riconducevano all'inasprimento dei dazi comunali ed alla contrazione del consumo di alcune derrate⁸⁶⁶, ed al «fenomeno patologico» della proliferazione, nel corso degli anni Ottanta, di società commerciali dedite soprattutto al credito e dotate di capitale irrisorio, spesso celandosi sotto la illusoria ragione sociale di «società a capitale illimitato», causa di ulteriore instabilità finanziaria della provincia⁸⁶⁷. Lo studio statistico della Camera di Commercio, pur importante in sé⁸⁶⁸, non ebbe al momento conseguenze pratiche, e bisognò attendere la primavera del 1899 perché l'assemblea delle forze economiche cittadine, fulcro della proposta Carrelli, avesse finalmente luogo⁸⁶⁹.

Ben altra risonanza ebbe un articolo pubblicato nel 1896 dall'ingegnere italo-francese Alfredo Cottrau, dirigente della *Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche* sita in Castellammare⁸⁷⁰. Nel proprio articolo Cottrau, attingendo ad alcuni temi ricorrenti della letteratura meridionalistica⁸⁷¹, individuava la causa principale della «crisi della città di Napoli» nell'isolamento dell'ex capitale dalle sue province, cagionato dalla politica ferroviaria nazionale che avrebbe avuto, nella ricostruzione di Cottrau, l'obiettivo precipuo di «denapolitanizzare» il Mezzogiorno continentale, sventando un'eventuale restaurazione borbonica⁸⁷². Cottrau condensava nel proprio scritto alcuni topoi della mitopoiesi napoletana: il richiamo alla tradizionale funzione di «emporio» del Mezzogiorno preunitario, il ruolo di mercato e la domanda di prodotti generata alla fastosa corte borbonica e dagli apparati amministrativi, l'importante patrimonio industriale, lo sviamento dei traffici commerciali delle province meridionali verso il Settentrione, la correttezza della classe politica napoletana e meridionale, lo scarso o nullo

⁸⁶⁵ Fa ampiamente uso dei dati riportati dallo studio camerale Giovanni Aliberti, cui si rimanda; cfr. ID., *Economia e società a Napoli dal Settecento al Novecento*, cit., pp.331 segg.

⁸⁶⁶ *Movimento economico della provincia di Napoli nell'ultimo decennio*, cit., pp. XI-XII.

⁸⁶⁷ *Ibid.*, pp. XVIII-XIX.

⁸⁶⁸ Secondo Aliberti, infatti, solo nel 1893, in concomitanza con la proposta Carrelli, «La crisi dell'industria napoletana si era posta all'attenzione del mondo politico ed economico locale come generale problema di struttura e non come riguardante questo o quel settore particolare»; cfr. ID., *La «questione di Napoli» nell'età liberale (1861-1904)*, cit., p.257.

⁸⁶⁹ CCAN, *Reclami e voti degli Industriali e Commercianti Napoletani. Conferenze tenute nella Sede della nuova Borsa. Aprile e Maggio 1899*, Napoli, Tip. Commerciale, 1900.

⁸⁷⁰ M. FATICA, *Alfredo Cottrau*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, volume 30 (1894).

⁸⁷¹ G. ALIBERTI, *op.cit.*, pp.245-246; cfr. altresì ID., *De Sanctis, il movimento liberale napoletano e l'azione di Alfredo Cottrau*, in *De Sanctis e il realismo*, introduzione di G. CUOMO, Napoli, Giannini Editore, 1978, II, pp.1500-1509.

⁸⁷² A. COTTRAU, *La crisi della città di Napoli*, «Nuova Antologia», 148 (1896), 16 luglio, p.237.

concorso dello Stato unitario nel favorire una nuova funzione urbana quale «porto commerciale di primo ordine, ossia di facile approdo e di sicuro ancoraggio, con docks, bacini di carenaggio, scali di alaggio, grue potenti, binari, ecc. ecc.»⁸⁷³, il drenaggio di risorse da parte dei comuni contermini del napoletano⁸⁷⁴. Cottrau concentrava poi i propri strali contro l'amministrazione comunale e provinciale, oggetto anzi di un corposo capo d'accusa insieme con le potenti società concessionarie dei servizi comunali, arrivando alla conclusione che l'unica cura alle piaghe della città sarebbe derivata soltanto dall'intervento straordinario dello Stato per mezzo di un Commissario dotato dei più ampi poteri⁸⁷⁵. Discorrendo del proprio articolo in una lettera inviata il 2 agosto all'allora primo ministro, marchese Di Rudinì, Cottrau soggiunse che il Regio Commissario avrebbe dovuto occuparsi di tutto quanto avesse potuto «migliorare le condizioni economiche della cittadinanza», con somma attenzione «a tutto ciò che [avesse potuto] rendere il soggiorno di Napoli sano e divertente, per aumentare sempre più la corrente dei forestieri ed allettarli a trattenersi lungamente nella città», quindi favorire l'istruzione tecnica e commerciale, il riordinamento delle Opere Pie, e «mercé opportuni agevolazioni fiscali gli impianti di nuove industrie, e specialmente di quelli attinenti all'esportazione dei prodotti del suolo»⁸⁷⁶. Al di là delle intenzioni stesse dell'autore⁸⁷⁷, l'articolo offrì una sistematizzazione di alcuni temi di fondo della crisi cittadina e della sua risoluzione – rottura dell'isolamento artificioso della città, assimilazione dei comuni vicini, intervento straordinario – che sarebbero poi ritornati costantemente nelle analisi e nelle proposte successive, come pure le proposte espresse in privato al Di Rudinì – promozione del turismo, dell'istruzione tecnica e dell'impianto di nuove industrie, soprattutto votate all'esportazione – che erano d'altronde il riflesso di un dibattito che si protraeva da tempo.

⁸⁷³ *Ibid.*, p.242.

⁸⁷⁴ Cottrau ribadiva la tesi, d'ascendenza Turielliana, che la provincia napoletana avrebbe favorito, con il denaro dei napoletani, lo sviluppo degli altri comuni del Golfo; a sostegno della tesi Cottrau cadeva d'altronde in un errore vistoso, calcolando che «sui 1.500.000.000 chilogrammi circa di merci che costituiscono il movimento annuale del golfo di Napoli, soltanto poco più di 300.000.000 di chilogrammi sono imbarcati o sbarcati a Napoli», per cui se ne deduce che ben 1.300.000 tonnellate di merci sarebbero passate negli altri porti della provincia, cifra spropositata. A mo' di esempio, dalla statistica sul *Movimento della Navigazione* risulta che nel 1895 furono mobilitate nel porto napoletano 893.216 tonnellate di merce, mentre sommando il traffico dei principali porti commerciali del Golfo – Castellammare di Stabia, Torre Annunziata, Granatello, Pozzuoli e Baia – si arriva a 400.431 tonnellate, meno della metà.

⁸⁷⁵ *Ibid.*, pp.243-253.

⁸⁷⁶ G. ALIBERTI, *De Sanctis, il movimento liberale napoletano e l'azione di Alfredo Cottrau*, cit., p.1508.

⁸⁷⁷ Secondo quanto lo stesso Cottrau scriveva a Di Rudinì, l'articolo avrebbe dovuto saggiare la reazione dell'opinione pubblica all'ipotesi del commissariamento della città; *ibid.*, pp.1506-1509.

Negli stessi mesi in cui Cottrau dava alle stampe il suo articolo, il Regio Commissario Ottavio Serena, chiamato ad amministrare temporaneamente la città ad aprile, convocava a giugno una commissione, composta da alcuni esponenti di spicco dell'ambiente economico ed amministrativo della città⁸⁷⁸, perché studiasse i «rimedi per allacciare Napoli alle grandi arterie ferroviarie nazionali e straniere ed evitarne l'isolamento», campo di studio immediatamente esteso anche ai collegamenti marittimi⁸⁷⁹. La relazione, stesa da Giusso, ruota per buona parte intorno ad un altro dei topoi fondanti della narrazione collettiva della città, ovvero la sua favorevole collocazione geografica:

«La posizione geografica di Napoli può parere ad un osservatore superficiale non esser tale da assicurarle una grande importanza, e quindi esser vano sperare che essa possa dagli scambi e dal contatto con altri popoli acquistare prosperità e ricchezza. Infatti, si dice [...] che il porto di Napoli e la città non avranno mai grande importanza, perché alle loro spalle non vi è una vasta regione da dovere approvvigionare, e quindi non vi può essere largo commercio e scambio di prodotti. La cosa è esatta sotto questo aspetto particolare; ma fortunatamente non si tien calcolo, quando ciò si afferma, delle speciali condizioni geografiche della nostra città [...]. La città di Napoli, non solo è ancora al centro morale e materiale delle province, che facevano parte dell'antico Regno, ma è altresì il centro di una vasta regione agricola [...] Napoli è la sola grande città d'Europa, che ha così vicino a sé la capitale del Regno, e questa vicinanza sarà sempre più di grande valore, quando Roma avrà col tempo raddoppiato o triplicato il numero di abitanti. Napoli poi è situata al centro del Mediterraneo, e questo solo fatto dà al suo porto grande importanza, in specie per il commercio di Levante e del Mar Nero. Ma quello, soprattutto, che dà e può dare sempre più grande importanza a Napoli ed al suo porto, è il fatto che essa si trova sulla via del grande commercio internazionale e quasi mondiale, che, attraversando lo stretto di Gibilterra, Il Mediterraneo e l'istmo di Suez, congiunge l'Atlantico con l'Oceano Indiano»⁸⁸⁰.

⁸⁷⁸ Componevano la commissione Cesare De Martinis, Luigi Petriccione, Giuseppe Orlandi, Errico Arlotta, Ernesto Zocchi, Errico Galli, Serafino Tarantini, Girolamo Giusso.

⁸⁷⁹ *Sull'importanza che può avere la città di Napoli come centro internazionale di commercio per via di mare e di terra. Relazione e proposte della Commissione nominata dal R. Commissario pel Municipio di Napoli (Relatore: Girolamo Giusso), 9 giugno 1896, cit., p.3.*

⁸⁸⁰ *Ibid.*, pp.4-5.

La posizione geografica, insiste la relazione, «se non è tutto, è però quella che determina la grandezza commerciale di una città o di una regione»⁸⁸¹. Coloro che erano stati chiamati a reggere la cosa pubblica, tuttavia, avevano talora osteggiato, invece che secondato, i favori concessi dalla geografia: il governo «con una politica doganale, illogica e liberale prima, e poi con l'aggravare le tasse di ancoraggio ed i diritti marittimi, anziché richiamare il commercio in Italia, [aveva fatto] di tutto per sviarlo ed allontanarlo»⁸⁸². Una felice eccezione era stata la mitigazione delle tasse marittime che Camera di Commercio e Municipio napoletano avevano ottenuto nel 1883 grazie alla comune azione, il cui risultato era stato l'aumento degli approdi dei piroscafi di compagnie estere⁸⁸³, fenomeno di fondamentale importanza per la città e da favorire in ogni modo, non soltanto per le merci, ma per lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri⁸⁸⁴. Obiettivo supremo doveva essere dunque quello di favorire il transito di merci e passeggeri, e perché ciò avvenisse sarebbe stato prima di tutto necessario porre rimedio all'aggravio delle tasse sanitarie e di ancoraggio introdotto dall'ultima legge concernente i provvedimenti per la Marina Mercantile, ad esempio chiedendo al governo che le grandi linee di navigazione che toccavano Napoli ne fossero esentate⁸⁸⁵. Non meno indispensabile restava garantire la sicurezza delle operazioni portuali, prolungando il molo S. Vincenzo, e dotare lo scalo dei mezzi che avrebbero dovuto facilitare le operazioni commerciali, provvedendo all'arredo delle banchine, «fornirle di binari di strada ferrata, di grue e di altre macchine per facilitare lo sbarco e l'imbarco delle merci»⁸⁸⁶, quindi costruire tettoie e ricoveri per le merci, come pure di una stazione ferroviaria marittima cui facessero capo le diverse linee che convergevano a Napoli⁸⁸⁷. Particolare cura meritava l'espansione dell'area destinata al deposito di carbone, il cui commercio avrebbe potuto essere un'importante risorsa, non solo per il rifornimento dei piroscafi, ma anche per le industrie cittadine ed il commercio in generale. Infine, dotare

⁸⁸¹ *Ibid.*, p.7.

⁸⁸² *Ibid.*, p.9.

⁸⁸³ Cfr. *supra*, par.3.1

⁸⁸⁴ *Sull'importanza che può avere la città di Napoli come centro internazionale di commercio per via di mare e di terra*, cit., p.16.

⁸⁸⁵ *Ibid.*, p.18.

⁸⁸⁶ *Ibid.*, p.19.

⁸⁸⁷ *Ibid.*, pp.32-33.

finalmente il porto dei tanto sospirati bacini di carenaggio, e rendere agevole la fornitura d'acqua alle banchine⁸⁸⁸.

Passando a trattare dei collegamenti ferroviari, la Commissione si richiamava espressamente alle considerazioni di Cottrau sullo sviamento dei traffici delle altre province meridionali altrove da Napoli⁸⁸⁹; ma se poco poteva farsi per rettificare i tracciati, rimaneva indispensabile intervenire sulle tariffe ferroviarie, che più della disposizione stessa della rete, inceppavano il commercio nel suo defluire verso il porto:

«Sembra incredibile che, non solo per brevi percorsi, ma anche per distanza di 60, 80, 100 chilometri ed anche molto dippiù, il maggior traffico colle provincie si pratica piuttosto coi carri che colla strada ferrata. Non solo Benevento, Avellino, Salerno e Terra di Lavoro, ma financo la Basilicata e la Capitanata continuano a mandare buona parte dei loro prodotti come nel tempo antico, con carri tirati da cavalli. L'elevatezza delle tariffe dei trasporti per strada ferrata, non solo rincarava straordinariamente i prodotti di queste provincie, ed in ispecie gli agricoli, ma toglie ad alcuni fra essi ogni valore; sicché ristagnano nei luoghi di produzione, mentre potrebbero essere una vera ed inesplorata ricchezza»⁸⁹⁰.

La commissione riferiva di un voto della Camera di Commercio di Capitanata perché le tariffe per il trasporto del grano da Foggia ed altri centri granari della Basilicata per il porto di Napoli fossero ribassati, costando più far arrivare a Napoli un quintale di grano da Foggia o da Cerignola che non da Chicago; per favorire il commercio napoletano restava indispensabile ridurre le tariffe per i trasporti non solo lungo l'asse longitudinale della penisola, ma anche dalle regioni interne verso il mare, secondo quanto aveva auspicato l'*Associazione dei Proprietari ed Agricoltori di Napoli*, riformando il sistema delle tariffe uniche su tutto il territorio nazionale ed, al contempo, la distorsione delle stesse attraverso gli abbuoni e le concessioni speciali⁸⁹¹. Vero sconcio da abolire restava la cosiddetta soprattassa dell'Appennino, un aumento tariffario preteso per i trasporti sulla

⁸⁸⁸ *Ibid.*, pp.20-22.

⁸⁸⁹ *Ibid.*, pp.23-24.

⁸⁹⁰ *Ibid.*, pp.25-26.

⁸⁹¹ *Ibid.*, pp.26-28; val la pena ricordare che presidente dell'Associazione di Proprietari ed Agricoltori era lo stesso Giusso.

Napoli-Foggia per la maggior spesa sopportata nel trasporto, per quanto in effetti l'Appennino incrociasse anche altri tronchi dove la soprattassa non era esatta⁸⁹².

Il lavoro della commissione, pur centrato sul paralogismo che faceva derivare dalla collocazione geografica l'immane sviluppo dei traffici cittadini una volta, beninteso, che gli ostacoli di tipo infrastrutturale e fiscale fossero stati rimossi, soprassedendo perciò sulla funzione eminentemente *passiva* che la città avrebbe comunque avuto nei confronti del commercio internazionale, aveva tuttavia il merito di offrire una coerente visione della strada da perseguire e degli interventi concreti da attuare, che tra l'altro, come si vedrà, sarebbero stati in parte realizzati nel corso degli anni successivi, e in alcuni suoi punti ripresi dalla Commissione Reale per il Risorgimento Industriale di Napoli. Detta visione acquista ancora più importanza perché in qualche modo sintesi degli interessi che promanavano dalle più importanti rappresentanze del ceto economico cittadino, vale a dire la Camera di Commercio, rappresentata nella commissione da Petriccione, l'*Associazione di Proprietari ed Agricoltori di Napoli*, rappresentata da Giusso, e l'*Associazione dei Commercianti ed Industriali*, rappresentata dal presidente Enrico Arlotta, succeduto inoltre al Giusso come direttore del Banco di Napoli⁸⁹³.

La frequenza di studi e proposte per porre un freno al declino della città andò intensificandosi di pari passo con la crisi amministrativa e l'inasprirsi della tensione sociale, sfociata, a seguito dell'aumento del costo del pane, nei moti del maggio del 1898 che, d'altronde, non risparmiarono l'intero Paese⁸⁹⁴. Il malessere era tale da rendere necessari interventi incisivi. Fu il Reale Istituto d'Incoraggiamento ad imprimere un nuovo passo alla discussione collettiva, bandendo ai primi del 1899 un concorso per una memoria che indagasse se a Napoli vi fossero o potessero crearsi «le condizioni opportune per divenire il più grande centro delle industrie del Mezzogiorno», invitando i concorrenti ad indicare altresì quali provvedimenti governo e amministrazioni locali avrebbero dovuto adottare per favorirle⁸⁹⁵. L'importanza del bando, più che nelle immediate

⁸⁹² *Ibid.*, pp.31-32.

⁸⁹³ Sull'associazionismo commerciale napoletano postunitario cfr. D. L. CAGLIOTI, *Il guadagno difficile. Commercianti napoletani nella seconda metà dell'Ottocento*, cit., pp.65-76.

⁸⁹⁴ Sul maggio del 1898 a Napoli cfr. M. MARMO, *Il proletariato industriale a Napoli in età liberale (1880-1914)*, Napoli, Guida, 1978, pp.183-200; sul contesto nazionale cfr. F. CAMMARANO, *Storia dell'Italia liberale*, cit., pp.257-272.

⁸⁹⁵ *Relazione dei lavori compiuti dal Real Istituto d'Incoraggiamento di Napoli nell'anno 1899, letta nell'adunanza dell'11 febbraio 1900 alla presenza di S. A. R. il Principe di Napoli dal segretario Luigi*

risposte, stava nell'impulso che diede all'aperta riflessione su una prospettiva industrialista⁸⁹⁶. Ai primi di gennaio, in un lungo intervento al Consiglio Comunale, il consigliere Eduardo De Siena⁸⁹⁷ si espresse a favore di un intervento dell'amministrazione cittadina a sostegno della grande industria, invitando a superare una malintesa preferenza per la piccola e media impresa, d'altronde già presente nel tessuto produttivo napoletano, la quale non poteva muovere reale concorrenza ai grandi stabilimenti, né dare vita ad esportazioni:

«È la grande industria che dobbiamo promuovere fra noi, perché coloro che sul terreno industriale ci tengono soggetti, che giungono fino nei più piccoli spacci delle nostre province a offrire e collocare la merce a mezzo di attivissimi commessi viaggiatori, non sono certamente dei piccoli industriali»⁸⁹⁸.

Perché il capitale decidesse di dare vita a nuove imprese industriali, tuttavia, necessitava di essere orientato, vale a dire di poter avere chiara conoscenza delle produzioni già esistenti, delle risorse disponibili, dei costi, dei mercati potenziali, delle mode, e così via. Qui, secondo De Siena, l'amministrazione avrebbe potuto intervenire efficacemente promuovendo un museo commerciale sul modello di quelli già esistenti da tempo a Torino e Milano⁸⁹⁹. Né ciò era l'unica misura che il Municipio poteva introdurre: lasciando perdere ogni distinzione artificiale sulla nazionalità del capitale da attrarre - «la nostra formula dev'essere: capitale mondiale e lavoro napoletano»⁹⁰⁰ - De Siena indicava due modi di attrarre nuovi imprenditori, ovvero cedere gratuitamente suoli demaniali e introdurre una forma di *drawback*, cioè di rimborso, sul dazio comunale esatto sulle materie prime impiegate nella produzione⁹⁰¹. Toccando ancora l'importanza

Miraglia, in *Atti del Reale Istituto d'Incoraggiamento di Napoli*, V serie, I, Napoli, Cooperativa Tipografica, 1899, p.6.

⁸⁹⁶ Cfr. A. BENEDETTI, *La Campania industriale. Intervento pubblico e organizzazione produttiva tra età giolittiana e fascismo*, Napoli, Edizioni Athena, 1990, pp.88-94; per un quadro degli interventi sul tema industriale cfr. G. ALIBERTI, *La «questione di Napoli» nell'età liberale (1861-1904)*, cit., pp.252 segg.

⁸⁹⁷ Già assessore ai tempi dell'amministrazione Campolattaro, espressione del sistema clientelare di Celestino Summonte, fu anch'egli travolto dalle accuse di corruzione circa le convenzioni tra il comune e le società del gas e dei tramways; cfr. *Ibid.*, pp.95-97.

⁸⁹⁸ *Atti del Consiglio Comunale di Napoli*, cit., 1899, sessione straordinaria, tornata del 10 gennaio, p.62.

⁸⁹⁹ *Ibid.*, pp.63-64.

⁹⁰⁰ *Ibid.*, p.65.

⁹⁰¹ *Ibid.*, p.66.

dell'istruzione tecnica della manodopera, De Siena concludeva ricordando l'importanza dei costi di trasporto tanto su terra che per mare, ed invitando il Municipio a sentire i principali operatori economici cittadini per raccoglierne i voti e sottoporli al governo⁹⁰².

La Camera di Commercio si occupò immediatamente dell'intervento di De Siena, anche per gelosa custodia di un campo d'azione che riteneva sua prerogativa⁹⁰³, sia accelerando le pratiche, avviate sin dal settembre dell'anno precedente, per raccogliere i voti di industriali e commercianti su tariffe ferroviarie e daziare, sia riportando in auge il progetto, formulato a suo tempo da Carrelli, di organizzare un'assemblea del mondo industriale e commerciale partenopeo, cogliendo l'occasione della ventura inaugurazione della nuova sede della Borsa⁹⁰⁴. La Camera di Commercio si occupò a sua volta del museo commerciale⁹⁰⁵, a favore del quale d'altronde il Consiglio comunale aveva espresso, su mozione del consigliere Aiello, un proprio voto⁹⁰⁶, scontrandosi con l'atteggiamento tiepido del ministero di Agricoltura, Industria e Commercio che ricordava come alla funzione di museo commerciale già fosse chiamato il Reale Istituto d'Incoraggiamento⁹⁰⁷.

Il consiglio camerale, in un primo momento intenzionato a replicare al ministero obiettando che il museo commerciale, per essere efficace, doveva operare in autonomia e non nelle forme in cui era previsto dallo statuto dell'Istituto d'Incoraggiamento, ritenne tuttavia opportuno soprassedere e trattare con i diversi enti locali interessati alla sua istituzione, ipotizzando di ospitarlo nella nuova Borsa⁹⁰⁸. L'atteggiamento pencolante del consiglio camerale intorno alla questione del museo commerciale sembra tradirne, piuttosto che un reale convincimento, l'ansia semmai di vedersi sottrarre meriti e prerogative. L'idea, d'altronde, non era stata partorita dalla Camera di Commercio, né tantomeno dall'ingegnere De Siena. A prescindere da quanto già prescritto nello statuto del Reale Istituto d'Incoraggiamento, che, in effetti, prevedeva la creazione di un museo

⁹⁰² *Ibid.*, pp.67-68.

⁹⁰³ Eloquente la discussione occorsa nel consiglio della Camera di Commercio, tra i quali vi erano anche dei consiglieri comunali quali Vincenzo Stazio e Vincenzo Aiello; cfr. CAAN, Atti, tornata del 14 gennaio, in « La Rivista Economica e bollettino dei protesti cambiari», 23 (1899), 23 gennaio, pp.26-28; tornata del 21 gennaio, *ivi*, 30 gennaio, p.33.

⁹⁰⁴ Tornata del 10 febbraio, *ivi*, 20 febbraio 1899, pp.58-61; *ivi*, 27 febbraio 1899, p.65.

⁹⁰⁵ A questo proposito si veda il voto di Vincenzo Aiello al Consiglio Comunale perché fosse messo all'ordine del giorno il concorso al finanziamento del progetto avanzato dalla Camera di Commercio; *Atti del Consiglio Comunale di Napoli*, cit., 1899, sessione straordinaria, tornata del 30 gennaio, p.160.

⁹⁰⁶ *Ivi*, tornata del 20 febbraio, pp.222-223.

⁹⁰⁷ CCAN, Atti, tornata del 9 giugno, in «La Rivista Economica e bollettino dei protesti cambiari», 23 (1899), 12 giugno, p.187.

⁹⁰⁸ Tornata del 28 luglio, *ivi*, 21 agosto 1899, pp.269-270; tornata del 25 agosto, *ivi*, 11 settembre 1899, p.295.

industriale e commerciale concepito piuttosto per l'istruzione tecnica⁹⁰⁹, la proposta di una «mostra campionaria permanente» era stata avanzata già nel 1891 come prosecuzione della «Mostra del Lavoro» organizzata dal *Circolo del Commercio e degli Interessi Napoletani* nella nuova Galleria Umberto I⁹¹⁰. Sebbene museo commerciale e fiera campionaria fossero sulla carta due concetti distinti, essendo il primo incentrato sulle informazioni utili al produttore, e la seconda sulle utili al consumatore⁹¹¹, la proposta del *Circolo del Commercio*, recuperata anch'essa all'indomani dell'intervento De Siena, veniva riformulata da Giovanni Robecchi in un progetto, estremamente dettagliato, che appunto univa insieme i due aspetti, e che sarebbe stato poi fatto proprio dalla *Legge Economica per gli Interessi di Napoli*, che altro non era se non una filiazione del *Circolo del Commercio*⁹¹².

Piccolo industriale⁹¹³, segretario dell'*Associazione dei Commercianti e Industriali di Napoli*⁹¹⁴ e socio della *Legge Economica*⁹¹⁵, Giovanni Robecchi fu autore di alcuni scritti sulla crisi nazionale e napoletana non privi di interesse⁹¹⁶. Sebbene non mancasse d'attingere al consolidato serbatoio retorico tanto saccheggiato da quanti scrivevano in quegli anni di Napoli, dall'isolamento forzoso della città alla sua fortunata posizione

⁹⁰⁹ *Relazione dei lavori accademici del R. Istituto d'Incoraggiamento di Napoli per l'anno 1889*, in *Atti del Reale Istituto d'Incoraggiamento di Napoli*, IV serie, vol. II, Napoli, Stab. Tip. Domenico De Falco e Figlio, 1889, pp.7-8.

⁹¹⁰ CIRCOLO DEL COMMERCIO E DEGLI INTERESSI NAPOLETANI, *Mostra del Lavoro. Napoli 1890. Inaugurata nella Galleria Umberto I il 9 novembre 1890 e chiusa il 4 gennaio 1891. Distribuzione dei premi agli espositori fatta nell'Istituto tecnico di Napoli il 19 aprile 1891 (Discorso del Presidente Cav. Achille Nardi)*, Napoli, Tip. B. De Angelis, 1891, p.17.

⁹¹¹ Cfr. G. TARI, *Musei commerciali*, in «La Rassegna Italiana Industriale, Agraria, Commerciale», 9 (1901), n.1, p.95: «Si dà il nome di “esposizione campionaria” ad istituzioni organizzate allo scopo di far conoscere gli articoli che i produttori desiderano collocare. Queste esposizioni sono temporanee ed in ciò soprattutto si distinguono dai “Musei Commerciali” che sono permanenti e che d'altra parte non si limitano soltanto a certe categorie di merci: si potrebbe aggiungere che i Musei Commerciali servono principalmente a tenere informati i produttori sui bisogni dell'estero e per conseguenza nel guidarli, nel tentare nuovi sbocchi, mentre le esposizioni temporanee son fatte pei consumatori a portata dei quali esse sono organizzate».

⁹¹² LEGA ECONOMICA PER GLI INTERESSI DI NAPOLI. SOCIETÀ ANONIMA COOPERATIVA CON SEDE IN NAPOLI, *Resoconto e Mostra campionaria*, Napoli, Stab. Tip. Gennaro Salvati, 1902.

⁹¹³ Si tratterebbe del titolare di un'officina, sita a Capodimonte, per i lavori in ferro, che agli inizi del secolo occupava circa una sessantina di operai, ma che non era meccanizzata; cfr. *Annuario Lo Gatto (Annuario napoletano)*, 1893, cit., p.89; CRIIN, *Cenni descrittivi e Statistica delle industrie della città e provincia di Napoli*, cit., p.139.

⁹¹⁴ A. ASCOLI, G. VICOLI, *Guida generale di Napoli e provincia. Annuario Industriale, Commerciale, Professionale, Amministrativo*, 1900, cit., p.407.

⁹¹⁵ G. ROBECCHI, *Napoli centro commerciale dell'espansione nazionale*, Napoli, tip. F. Sangiovanni, 1901, p.17.

⁹¹⁶ ID., *Perché l'Italia non ricada nei disordini. Considerazioni di un industriale*, Napoli, Tip. Monitore degli Annunzi, 1898.

geografica, Robecchi approdava spesso a conclusioni differenti, ad esempio biasimando la mancanza di una società locale di navigazione a vapore, conseguenza della locale ritrosia all'associazione di capitali, che non consentiva così di intercettare i benefici dei traffici che pure derivavano dalla collocazione della città⁹¹⁷. Partendo dall'assunto che l'industria, una volta assicuratasi un mercato di sbocco, avrebbe trovato la sua via senza bisogno di aiuti o stimoli, il commercio al contrario non poteva «affermarsi ed espandersi, neppure nelle località più agevolate, senza l'ausilio di veggenti iniziative, dell'efficacia di energie direttive, e senza la spinta che genera lo spirito di associazione»⁹¹⁸. Il discorso si attagliava particolarmente a Napoli che «per diventare città industriale, [doveva] prima affermarsi centro commerciale»⁹¹⁹. Era indispensabile che le amministrazioni locali si occupassero precipuamente del commercio, tra le altre misure, assicurando magazzini per le merci e grandi mercati periodici che offrirono facilità e certezza della vendita⁹²⁰. Napoli, osserva Robecchi, non poteva più tornare ad essere emporio delle province meridionali per la natura stessa del commercio moderno, ma poteva al contrario proporsi come piazza di vendita:

«Attorno al nome della nostra Città, è chiara ancora, se non splendente, l'aureola che la faceva centro morale e materiale delle provincie dell'ex Reame; e i più, lamentando i perduti vantaggi, che da tale supremazia ne deducevano i nostri commerci e industrie, sognano i mezzi e le proposte per riattivare, nelle antiche forme, il nostro movimento economico. Dedicarsi a tale risultato è opera vana, per effetto dei metodi odierni coi quali si esplica l'esito dei prodotti industriali. Anche le più piccole partite, vengono oggi direttamente consegnate, con facilitazione di spese ai consumatori, sia pure delle più lontane e minuscole borgate, per opera dei Commessi Viaggiatori, i quali, come gli Agenti di assicurazioni, non lasciano inesplorati neppure gli angoli più remoti; per il che, non vi è più bisogno di far capo ai grandi centri di vendita, come un giorno.

Ci è dato, invece, riconquistare il concorso delle Provincie al nostro movimento economico, con non minori vantaggi, invertendo, con efficace attrattiva, l'interesse che a noi le adduceva: surrogando cioè, il grande emporio, ove esse fluivano a

⁹¹⁷ ID., *Dell'avvenire economico di Napoli. Considerazioni da attualità*, Libreria Detken & Rocholl, 1899, p.47.

⁹¹⁸ *Ibid.*, p.66.

⁹¹⁹ ID., *Napoli centro commerciale dell'espansione nazionale*, cit., p.5.

⁹²⁰ ID., *Dell'avvenire economico di Napoli. Considerazioni da attualità*, cit., pp.90-91.

comperare, in un centro attivo, e di sicuro assegnamento, per la vendita, a miglior partito, dei superi delle loro produzioni»⁹²¹.

Ad assicurare lo scopo - convogliare le produzioni delle province vicine, coordinarle e garantirne gli sbocchi – avrebbe operato la mostra campionaria permanente, che però, per poter avere reale successo, doveva fondere insieme carattere e funzioni dei musei commerciali, ovvero «far conoscere ai negozianti nazionali i prodotti principali che si possono importare da dati punti dell'estero, e le derrate che più vi si consumano, con un'esposizione permanente di campioni e un ufficio informazioni»⁹²², e delle mostre campionarie all'estero, ovvero «mettere in evidenza e far apprezzare i prodotti nazionali, nei punti dove [hanno] maggiore probabilità di trovare smercio»⁹²³. Robecchi quindi delineava un progetto di massima dell'impianto, ragionava dei collegamenti tanto marittimi quanto ferroviari, dei mercati esteri di riferimento, mostrandosi convinto che le maggiori opportunità riposassero sui mercati asiatici, ai quali tuttavia il commercio italiano aveva difficoltà d'accesso trovandosi costretto a servirsi di compagnie di navigazione estere, che operavano a favore delle rispettive merci nazionali⁹²⁴.

Tra i molti contributi che anteponevano lo sviluppo commerciale della città a quello industriale⁹²⁵, quello di Robecchi ha il merito di porre in rilievo l'esigenza concreta degli esportatori, napoletani e non, di una più strutturata organizzazione intermediaria⁹²⁶, e di offrirne una risposta fattuale, sebbene egli guardi agli esempi dei musei commerciali di Torino e Milano con eccessivo entusiasmo, a riprova del sicuro successo della sua idea⁹²⁷, secondato in ciò dalla *Lega Economica per gli Interessi di Napoli* e dal suo

⁹²¹ ID., *Napoli centro commerciale dell'espansione nazionale*, cit., p.26.

⁹²² *Ibid.*, p.34.

⁹²³ *Ibid.*, p.35.

⁹²⁴ *Ibid.*, pp.20-26.

⁹²⁵ Tra questi vanno annoverati i contributi dell'ingegnere Francesco Paolo Rispoli e Francesco Paolo Boubée pubblicati negli Atti del Reale Istituto d'Incoraggiamento; cfr. G. ALIBERTI, *La «questione di Napoli» nell'età liberale (1861-1904)*, cit., pp.256-260.

⁹²⁶ All'esigenza degli esportatori italiani di reperire informazioni su mercati di sbocco, prodotti, affidabilità e solvibilità di case commerciali e agenti esteri e così via, sopperiva in parte il MAIC, che nel 1895 istituì un apposito Ufficio di Informazioni Commerciali; Simone Colafranceschi ha stimato che tra 1886 e 1896 il 6% delle domande di informazioni sottoposte al MAIC provennero dalla Campania, seconda, tra le regioni meridionali, solo alla Sicilia (10%), ma preceduta da tutte le altre regioni economicamente più dinamiche dell'Italia centrosettentrionale; cfr. S. COLAFRANCESCHI, *Affari nel mondo. Il MAIC e l'imprenditoria italiana di fine ottocento*, cit., p.739 e *passim*.

⁹²⁷ G. ROBECCHI, *Napoli centro commerciale dell'espansione nazionale*, cit., p.17; sui musei commerciali di Torino e Milano cfr. S. COLAFRANCESCHI, *Tra Roma, Milano e Torino. La nascita dei musei commerciali nell'Italia liberale*, in *Quello che i numeri non dicono. L'Italia nel commercio*

presidente, Achille Nardi, che in verità poneva maggiormente l'accento sull'utilità della mostra campionaria permanente come esposizione e luogo di confronto tra prodotti, e come opportunità per le forze latenti napoletane di venir fuori⁹²⁸.

Quale che fosse il reale potenziale della mostra campionaria, quello che implicitamente emerge dagli scritti di Robecchi o Nardi è la natura eccessivamente pulviscolare tanto dei produttori quanto degli intermediari orbitanti intorno alla piazza napoletana, che avrebbero dovuto piuttosto unirsi e coordinarsi per far fronte ad un sistema degli scambi profondamente cambiato. Si tratta di una constatazione ricorrente in quanti, nel corso del decennio, avevano studiato i diversi settori dell'esportazione napoletana: così, ad esempio, Giuseppe Frojo, professore di agraria e segretario del comizio agrario di Napoli, riflettendo sulle difficoltà delle esportazioni di frutta fresca per il Regno Unito, arrivava alla conclusione che il problema stesse nella scarsità di capitale e di organizzazione degli esportatori:

«Il modo di raggiungere l'indicato scopo non può essere altro che l'associazione del capitale, non potendo sperarsi in una società cooperativa di produttori, e ciò per le seguenti ragioni. La coltivazione delle frutta comunque molto estesa, pure è fatta in poderi molto divisi e tenuti in fitto da contadini, su quali non si potrebbe fare assegnamento. Le frutta sono tale prodotto che soggiace a frequenti infortuni, onde potrebbe bene avvenire che in un anno mancassero nei poderi degli associati, ed allora il commercio resterebbe interrotto. Occorre perciò il capitale per comprare i generi qualunque ne sia la provenienza, e che abbia la libertà di regolare le spedizioni in modo da evitare la plethora sul mercato di consumo»⁹²⁹.

Quanto sosteneva Frojo trovava riscontro nelle osservazioni che produttori e commercianti di frutta ed altre derrate sollevarono in occasione delle assemblee

internazionale tra '800 e '900. Istituzioni, tecniche, protagonisti, a cura di G. MORICOLA, Ariccia, Aracne Editrice, 2014, pp.117-139.

⁹²⁸ LEGA ECONOMICA PER GLI INTERESSI DI NAPOLI, *La Mostra campionaria permanente e suo rapporto con l'avvenire economico di Napoli. Conferenza tenuta dal Cav. Achille Nardi nella sala dell'Istituto di Tarsia il 23 marzo 1902*, Napoli, Stab. Tip. Salvati, 1902, p.14: «Ecco quello che manca davvero. Manca l'inventario pubblico delle nostre forze produttive e manca l'unione nello studio delle stesse. L'inventario cominceremo a tentarlo noi col migliore mezzo – l'esposizione permanente».

⁹²⁹ G. FROJO, *L'esportazione delle nostre frutta ed ortaggi in Inghilterra*, in «La Rassegna Agraria, Industriale, Commerciale», 3 (1894), n.7-8, p.504.

organizzate dalla Camera di Commercio nella primavera del 1899: in molti denunciarono come, sebbene gli esportatori si fossero riuniti in cooperativa, «per mancanza di organizzazione, le frutta, appena giunte [ai mercati ortofrutticoli di Napoli] erano accaparrate, soprattutto dai negozianti stranieri; di guisa che quel Commercio sfuggiva ad essi»⁹³⁰. La denuncia del monopolio dei vagoni refrigeranti, indispensabili al trasporto ferroviario della frutta, per opera di pochi grandi esportatori⁹³¹, sebbene fondata, e sollevata d'altronde non solo dagli esportatori napoletani⁹³², confermava tuttavia l'incapacità degli esportatori meridionali di contrapporre alle grandi società commissionarie estere o settentrionali – nella fattispecie, la società *Garavaglia e C.*, la *Fratelli Gondrand* di Milano e la *Cirio* - alcunché di simile. A tal proposito, il Regio Ispettorato delle Strade Ferrate, incline a difendere suddette grandi società, si diceva convinto che, al di là delle tariffe di favore, il vero successo nelle esportazioni di derrate alimentari stesse proprio nell'organizzazione di tali grandi case, nella fitta rete di filiali e di agenti disseminati per i mercati europei, nella capacità di incanalare le coltivazioni a seconda delle preferenze dei consumatori, di farsi intermediarie tra produttori e acquirenti, e soprattutto di anticipare agli esportatori le spese di trasporto, talora uguali se non superiori al valore della merce spedita:

«Questa organizzazione è la chiave di tutto il lavoro, e mercè sua, è stato possibile creare un'attiva esportazione di derrate relativamente povere e da regioni molto lontane, come le patate dalla Calabria e dalle Puglie, i cavoli ed altre ortaglie da Napoli e dintorni, le uve da tavola dell'estrema Puglia, gli agrumi, che invece di andare per mare in mano agli esportatori di Trieste, vanno direttamente dalle Calabrie al centro della Germania e dell'Austria. Senza un'organizzazione di questo

⁹³⁰ CCAN, *Reclami e voti degl'Industriali e Commercianti Napoletani. Conferenze tenute nella Sede della nuova Borsa. Aprile e Maggio 1899*, cit., p.69.

⁹³¹ *Ibid.*, p.70.

⁹³² *Reclami e memorie sull'applicazione della Tariffa n.55 a piccola velocità accelerata*, in MLLPP, R. ISPETTORATO GENERALE DELLE STRADE FERRATE, *Annali del Consiglio delle Tariffe delle Strade Ferrate*, 1900, Roma, Unione Cooperativa Editrice, 1901, pp.254-301; cfr. pure *Domanda di appoggio a voti degli esportatori di derrate alimentari avverso le tariffe ferroviarie di favore*, in «La Rivista Economica e bollettino dei protesti cambiari», 21 (1897), 26 aprile, pp.183-184; *Risposta a richiesta del Ministero sull'opportunità di modificare la tariffa ferroviaria speciale 55, con l'intendimento di ammettere al beneficio di essa i trasporti di derrate alimentari di modeste proporzioni*, ivi, 22 (1898), 6 giugno, pp.191-193.

genere non si vede come potrebbe reggere e prosperare l'esportazione delle derrate alimentari [...]»⁹³³.

Sono esempi che potrebbero moltiplicarsi, ma che non sembrano minimamente intaccare la fiducia che in molti riponevano nella vocazione commerciale, per virtù geografica, di Napoli. In pochi si sottraggono dal fare riferimento, nei propri discorsi e considerazioni, alla centralità dei traffici con l'Oriente e con l'Africa, e all'opportunità per Napoli di farsene porto di transito, talora con le formule più iperboliche. Inaugurando la nuova Borsa napoletana, il presidente della Camera di Commercio Petriccione dava per sicuro che «per la fortunata ubicazione della nostra città [...] pel taglio dell'istmo di Suez, completato dalla recente apertura dei porti della Cina e dell'avvenire dell'Africa» Napoli sarebbe diventata «senza fallo, il centro del commercio di tutto l'oriente»⁹³⁴. Frutto di una sorta di visione soteriologica, il commercio orientale diventava condizione ed esito a un tempo del riscatto cittadino, preconditione stessa di ogni altra opportunità. Così la giunta camerale, nel sottoporre alla *Commissione Reale per il Risorgimento Industriale di Napoli* le proprie considerazioni, non dubitava che

«Napoli nostra, fino a quando gli sbocchi dello Estremo Oriente non saranno normalmente assicurati, è fatalmente destinata ad essere un centro di consumo più che di produzione e come tale soggetta a servirsi di prodotti manifatturati che già largamente vengono ad essa forniti da altre regioni d'Italia e dall'Estero»⁹³⁵.

Quando tuttavia si passava a dover individuare i modi concreti di assicurare tale sbocco, gli argomenti si facevano fumosi. Interrogata già nel 1895 dal ministero di Agricoltura, Industria e Commercio sul modo di promuovere il commercio italiano con l'Estremo Oriente, la Camera di Commercio napoletana si limitava a suggerire di imitare l'esempio francese, organizzando l'invio sul luogo di missioni tecniche e commessi viaggiatori per conto di più case di commercio; consapevole che l'operazione avrebbe richiesto capitali consistenti, al di là della portata di molte case commerciali della

⁹³³ *Cenni sull'esportazione delle derrate alimentari italiane giunti al R. Ispettorato generale delle strade ferrate*, in MLLPP, R. ISPETTORATO GENERALE DELLE STRADE FERRATE, *Annali del Consiglio delle Tariffe delle Strade Ferrate*, 1902, cit., p.81.

⁹³⁴ *L'inaugurazione della nuova Borsa*, in «La Rivista Economica e bollettino dei protesti cambiarii», 23 (1899), 30 ottobre, p.349.

⁹³⁵ ACS, MI, DGAC, CRIIN, b.1, n.22, *Camera di Commercio ed Arti, Napoli*, 25 luglio 1902.

provincia, la giunta camerale consigliava la costituzione di una grande rappresentanza cui avrebbero dovuto concorrere tutte le case commerciali italiane, ammettendo al contempo che «questa base troppo ampia della rappresentanza commerciale che si [avrebbe potuto] inviare nell'Estremo Oriente [fosse] di tal natura da complicare alquanto la pratica attuazione del progetto per la difficoltà di porre di accordo un numero rilevante di case commerciali delle diverse regioni d'Italia»⁹³⁶. La breve esperienza del *Consorzio Industriale Italiano per il Commercio con l'Estremo Oriente*, fondato a Milano da Manfredo Camperio nel 1896 allo scopo di promuovere l'esportazione italiana sulle principali piazze dell'Asia, dell'Africa e dell'Australia⁹³⁷, sembra confermare i dubbi della Camera di Commercio napoletana: al 1897, infatti, su 122 imprese consorziate, solo due risultano essere campane, ovvero la *Società delle Cartiere Meridionali*, di Isola Liri, e la ditta Carnevali, di Napoli, specializzata in macchinari per pastifici, mulini e per l'estrazione dell'olio⁹³⁸.

Anche tra i convinti sostenitori della vocazione orientale del porto napoletano v'era chi constatava lo scarto tra l'aspirazione e la realtà dello scarso intercambio. Giovanni Carrelli, in una propria memoria sul porto di Napoli, è a questo proposito lapidario. La soluzione, nient'affatto inedita, è quella di fare di Napoli porto di transito delle merci estere. Ma come? Napoli, osservava realisticamente Carrelli, è troppo lontana dai valichi alpini per poter intercettare i traffici dell'Europa centrale sull'esempio di Genova. La soluzione, per Carrelli, proveniva dal mare stesso:

«Ma se non possiamo essere allacciati per via di terra a grandi nazioni industriali possiamo esserlo per via di mare. [...] dimentichiamo per poco gli allacciamenti verso il Nord e ritorniamo alla produzione industriale della Francia e dell'Inghilterra. Offriamo il nostro porto a queste due nazioni, e dimostriamo ad esse che nessuno scalo nel Mediterraneo si trova in posizione più favorevole del porto di Napoli per diventare l'Emporio del depositivo [sic] e del collocamento della merce per l'Oriente e per l'estremo Oriente [...] Ed infatti non sarà conveniente ai grandi piroscafi inglesi o francesi di fare il piccolo cabotaggio sulle coste del Mar Rosso o dell'Asia Minore

⁹³⁶ CCAN, Atti, tornata del 21 settembre, *Relazione della Giunta sui modi di estendere il commercio italiano nell'estremo oriente*, in «La Rivista Economica e bollettino dei protesti cambiari», 19 (1895), 30 settembre 1895, p.425.

⁹³⁷ L. DE COURTEN, *op.cit.*, p.261.

⁹³⁸ M. CAMPERIO, *Agenzie del Consorzio per il Commercio coll'Estremo Oriente*, Milano, Hoepli, 1898, pp.VII-XV.

specialmente oggi che tutte le minuterie si spediscono per pacchi; meglio che il grande piroscifo arresti la sua corsa qui nel nostro porto, riversi nei nostri docks tutta la sua merce, e da qui o per pacchi o col cabotaggio fatto da piccole navi questa merce sia distribuita ai paesi di destinazione»⁹³⁹.

Al concentramento della merce avrebbero concorso nuovi docks internazionali, non importava se finanziati dal capitale internazionale, creando tutta una catena di piccoli impianti atti alla manipolazione e imballaggio delle merci, ed infine una compagnia di navigazione locale avrebbe dovuto occuparsi dell'ulteriore trasporto delle merci inglesi e francesi⁹⁴⁰. Non dissimilmente dagli scritti di Robecchi, Carrelli univa considerazioni ragionevoli – la constatazione che Napoli non avrebbe mai potuto ambire al transito di Germania o Svizzera, ad esempio – ad altre per lo meno ingenua, come la pretesa di indicare al commercio inglese e francese i modi di prevalere nei traffici orientali: «dimostriamo - scrive Carrelli - a queste nazioni che l'unico mezzo per vincere la concorrenza tedesca sino alle coste dell'Oceano Indiano e dell'Oceano Pacifico è di avvicinarsi all'Istmo di Suez»⁹⁴¹. Né meno ingenua era l'ipotesi di trarre beneficio dall'ulteriore manipolazione e trasporto delle merci estere, attraverso un sistema malinteso di cabotaggio lungo le coste del Mediterraneo orientale o del mar Rosso, vale a dire realtà già sature delle reti di collegamenti serviti dalle grandi compagnie di navigazioni estere, reti i cui nodi erano semmai Marsiglia e Trieste, Suez ed Aden, non certo Napoli.

L'esperienza coeva, d'altronde, avrebbe dimostrato ancora una volta quanto fosse arduo costituire una compagnia di navigazione a vapore napoletana. Tra 1898 e 1899, infatti, il contrammiraglio Raffaele Corsi, deputato e già sottosegretario della Marina nei primi governi Di Rudinì e Giolitti, direttore della SAD e procuratore del Credito Italiano⁹⁴², insieme con alcuni investitori, napoletani e non⁹⁴³, si era fatto promotore di

⁹³⁹ ACS, MI, CRIIN, b. 1, *Il porto di Napoli*, dattiloscritto, pp.8-10.

⁹⁴⁰ *Ibid.*, pp.10-12.

⁹⁴¹ *Ibid.*, p.10.

⁹⁴² ASN, Tribunale civile, Contratti di Società, vol.97, c.213v.; Corsi interveniva nella società anche a nome e nell'interesse della SAD e della CREDIT; sul ruolo della CREDIT a Napoli a inizio del Novecento cfr. pure M. MARMO, *L'economia napoletana alla svolta dell'inchiesta Saredo e la legge dell'8 luglio 1904 per l'incremento industriale di Napoli*, cit., p.971.

⁹⁴³ *Ivi*, c.211; i promotori della società, oltre Raffaele Corsi, erano Giuseppe Caravita principe di Sirignano, Roberto De Sanna, Luigi Gottheil, Alfonso Saluzzo duca di Corigliano, duca Giuseppe Gandara y Plazaola, Ferdinando del Carretto marchese di Novello, Filippo Buchy e Vincenzo Casamarte.

una società di navigazione a vapore, la *Società Meridionale di Trasporti Marittimi*, con sedi dipartimentali a Napoli e Palermo e capitale sociale di dieci milioni, $\frac{4}{5}$ dei quali versati entro il 1901⁹⁴⁴, cui l'aristocrazia ed il mondo commerciale e finanziario napoletano concorsero ampiamente⁹⁴⁵. Amministratore delegato era Ignazio Florio⁹⁴⁶. Sebbene la Società si fondasse su un capitale consistente e garantito dalla partecipazione di cospicue case commerciali ed importanti istituti di credito⁹⁴⁷, nel breve volgere di un paio di anni fu mortalmente colpita dal crollo dei noli⁹⁴⁸, e posta in liquidazione nel 1902⁹⁴⁹.

La natura indefinita del concetto di «porto di transito» generava fratture artificiali all'interno del ceto commerciale anche quando si trattava di dover indirizzare concretamente lo sviluppo infrastrutturale della città, come emerge chiaramente dalle posizioni antitetiche sulla destinazione del punto franco al molo S. Gennaro, sottoposte alla *Commissione Reale per il Risorgimento Industriale di Napoli*: in una memoria presentata dalla ditta Pavoncelli, un nutrito gruppo di case commerciali, premettendo che «Napoli, divenuta un gran centro di consumo, avea maggior bisogno di tutto ciò che [avesse favorito] il commercio di deposito, mentre le cure furono rivolte a favorire il commercio di transito, il quale solo può svilupparsi in qualche città che trovisi nella posizione di Genova»⁹⁵⁰, concludeva che la città, invece di un punto franco, avrebbe avuto bisogno di Magazzini Generali Marittimi che accogliessero le merci nazionali, soprattutto derrate agricole e prodotti alimentari, destinati all'esportazione; in una successiva memoria sottoposta dalla *Unione Commerciale Umberto I*, tuttavia, si affermava che molti sottoscrittori della memoria presentata dai Pavoncelli non avevano ben compreso la questione, e che ritrattavano la propria posizione, sostenendo al contrario la necessità

⁹⁴⁴ F. PICCINELLI, *op.cit.*, p.446.

⁹⁴⁵ ASN, Tribunale civile, Contratti di Società, vol.97, cc.213 segg.; le carte 218-222 riportano l'elenco di ben 76 azionisti.

⁹⁴⁶ Ivi, c.224.

⁹⁴⁷ Vi concorre tra l'altro anche la Banca di Sconto e Sete di Torino con 800 azioni; Ivi, c.220v.

⁹⁴⁸ ASN, ivi, bilanci ed altri atti di società, vol.21, 1903, cc.30-39, *verbale dell'assemblea degli azionisti, 18 marzo 1902*; sul crollo dei noli a inizio Novecento cfr. E. CORBINO, *Economia dei trasporti marittimi. Terza edizione aggiornata*, Napoli, Istituto Editoriale del Mezzogiorno, 1966, p.185.

⁹⁴⁹ Ivi, cc.255-270; come ha posto in luce Roberto Giulianelli, Ignazio Florio ebbe un ruolo centrale nella rovina della società, sbarazzandosi della propria quota azionaria nel 1901, malgrado le vive proteste dell'ammiraglio Corsi. La flotta della società fu assorbita dalla NGI; cfr. R. GIULIANELLI, *Armatori, banche e Stato. Il credito navale in Italia dall'Unità alla prima guerra mondiale*, Bologna, il Mulino, 2017, p.49.

⁹⁵⁰ ACS, MI, CRIIN, b.10, *memoria presentata dalla ditta F. & G. Pavoncelli, Napoli, 16 dicembre 1902*.

di mantenere il punto franco proprio per favorire i transiti tra i commerci da e per l'Oriente⁹⁵¹.

Nel complesso, l'idea di Napoli come città commerciale, emporio dei traffici tra Europa ed Oriente, fondata su di una imprecisa vocazione naturale della città la cui esplicazione restava sempre di là da venire, era un'immagine ammaliante proprio perché evanescente, priva di contorni definiti, e perciò facile da declinare a seconda dei casi e degli interessi in gioco. Il commercio cittadino non riusciva ad avanzare proposte concrete che andassero oltre l'orizzonte ristretto del mercato di consumo cittadino e dei suoi problemi contingenti, o delle difficoltà consuete dei singoli settori tradizionali del tessuto produttivo urbano⁹⁵². L'eterna irrisolta questione del Punto Franco, e la posizione equivoca delle molte case commerciali precipitatesi a ritrattare il proprio voto per la sua conversione in Magazzini Generali Marittimi, dimostrava come, per quanto dall'esperienza dei singoli operatori economici potessero derivare proposte più puntuali - com'è il caso del voto suddetto, che appunto sorgeva dalle necessità di promuovere esportazioni già consolidate -, l'eterogeneità degli interessi in gioco impedisse di giungere ad una visione condivisa, se non depotenziata per mezzo di artifici retorici, come le parole "transito" ed "oriente", tanto più innocue quanto più impalpabili.

Ancora ai primi del 1899, comunque, mentre incalzavano gli interventi, gli studi e le proposte, nessuno avrebbe potuto prevedere gli eventi che, alla fine dell'anno, intervennero a mutare radicalmente il contesto istituzionale della città, influenzando fortemente l'opinione pubblica e modificando l'orizzonte delle soluzioni concrete d'intervento sulla città. Stagnazione economica e insussistenza di stabili maggioranze amministrative avevano favorito «la trasformazione dell'attività politica in gestione clientelare e "camorristica" della cosa pubblica»⁹⁵³. Negli ultimi mesi del 1899 i socialisti

⁹⁵¹ Ivi, *Unione Commerciale Umberto I all'Ill.mo Signor Presidente della Reale Commissione per l'Incremento Industriale e Commerciale di Napoli, Napoli, 10 maggio 1903.*

⁹⁵² Si vedano a proposito le considerazioni di Aliberti in ID., *La «questione di Napoli» nell'età liberale (1861-1904)*, cit., pp.257-258. L'eccessiva attenzione alla città come mercato di consumo per molti settori emerge chiaramente dalle assemblee di commercianti ed industriali convocate dalla Camera di Commercio; più attenti ai mercati esteri per consolidata tradizione sono gli operatori attivi nel commercio dell'olio, ma anche tra quest'ultimi esistono forti disparità di posizioni ed interessi tra produttori e commercianti; cfr. CCAN, *Reclami e voti degli Industriali e Commercianti Napoletani. Conferenze tenute nella Sede della nuova Borsa. Aprile e Maggio 1899*, cit., pp.47-51.

⁹⁵³ F. BARBAGALLO, *Stato, Parlamento e lotte politico-sociali nel Mezzogiorno 1900-1914*, Napoli, Arte Tipografica, 1976, p.70.

napoletani, attraverso il proprio organo di stampa, *La Propaganda*, diedero inizio ad una campagna di denuncia degli illeciti e delle collusioni che promanavano dall'amministrazione di Celestino Summonte, succeduto al marchese di Campolattaro dopo che questi fu liquidato all'indomani dei moti del maggio del '98. «La Propaganda» individuava nel deputato Alberto Aniello Casale, parlamentare di riferimento di Summonte, il fulcro del sistema clientelare e personalistico, oltretutto permeabile all'ambiente camorristico, di gestione del municipio napoletano⁹⁵⁴. La denuncia di Casale nei confronti de *La Propaganda* si ritorse contro di lui per l'ampia messe di testimonianze che confermavano le accuse dei socialisti napoletani. L'esito del processo e le conseguenti dimissioni di Casale da deputato e consigliere provinciale suscitarono il più profondo scalpore, spingendo il ministero Saracco a sciogliere il comune napoletano ed a nominare, l'8 novembre 1900, una commissione d'inchiesta sull'amministrazione della città, la cui presidenza fu affidata al senatore e presidente del Consiglio di Stato Giuseppe Saredo, già Regio Commissario del comune di Napoli⁹⁵⁵. La Commissione, i cui lavori si svolsero tra l'ostilità crescente dei molti ambienti politici ed economici colpiti, ed una spesso deteriorata campagna giornalistica in cui spiccava il «Mattino» di Scarfoglio, implicato nel sistema clientelare di Summonte e Casale⁹⁵⁶, presentò la propria relazione nell'ottobre del 1901. Al di là del quadro desolante che essa restituiva della gestione personalistica, collusa e spregiudicata dell'amministrazione e della vita politica napoletana, la relazione insisteva con forza sul ruolo del degrado morale permeante l'amministrazione, e la negligente indifferenza dello Stato, come ostacolo all'iniziativa economica, e contemporaneamente sul ruolo del degrado economico come presupposto a sua volta del degrado morale⁹⁵⁷. La Commissione, recependo alcune istanze già formulate dal commercio napoletano, indicava nell'espansione del porto, nel suo migliore raccordo ferroviario e nella creazione di una zona franca gli interventi indispensabili alla mitigazione del grave stato di prostrazione economica di Napoli⁹⁵⁸.

⁹⁵⁴ ID., *Introduzione*, in R. COMMISSIONE D'INCHIESTA PER NAPOLI, *Relazione sulla amministrazione comunale*, ristampa anastatica, a cura di S. MAROTTA, prefazione di L. VIOLANTE, introduzione di F. BARBAGALLO, Napoli, Vivarium, 1998, pp. XVI-XVII.

⁹⁵⁵ *Ibid.*, p. XVIII.

⁹⁵⁶ *Ibid.*, pp. XXII segg.

⁹⁵⁷ *Ibid.*, pp.82-83.

⁹⁵⁸ *Ibid.*, pp.220-224.

Ad un mese dalla pubblicazione della Relazione, Francesco Saverio Nitti dava alle stampe i primi esemplari del suo *La città di Napoli*, sintesi di studi che l'accademico lucano conduceva oramai da anni, e pubblicato in una prima forma condensata per poter intervenire prontamente nel dibattito che ci si aspettava sarebbe scaturito dall'Inchiesta Saredo, tant'è che l'anno seguente ne avrebbe pubblicata la seconda edizione, *Napoli e la questione meridionale*⁹⁵⁹. Nitti, è noto, sgomberando il campo dalle ipotesi fantasmagoriche della Napoli città-emporio, città-turistica o città-museo, ch'egli definiva senza mezzi termini «illusioni pericolose»⁹⁶⁰, propugnò la necessità di interventi straordinari a favore dell'industrializzazione come unica possibilità di riscatto dallo stato di prostrazione in cui la città era precipitata, pur recependo, sotto l'aspetto delle proposte, alcune suggestioni che provenivano da un dibattito pluridecennale⁹⁶¹. Gli scritti nittiani s'imposero da subito all'attenzione del dibattito pubblico, citati, ad esempio, da Luigi Luzzatti alla Camera durante la nota discussione sulle condizioni di Napoli⁹⁶². Esito concreto del nuovo clima generato dai lavori della Commissione Saredo, e dal dibattito conseguente, fu la istituzione, da parte del ministero Zanardelli, della Reale Commissione per l'Incremento Industriale di Napoli, presieduta dal nuovo sindaco della città, il senatore Luigi Miraglia. La Commissione fu composta di esponenti del mondo imprenditoriale tanto locale quanto settentrionale, e di alti funzionari le cui competenze tornassero utili all'azione della Commissione stessa⁹⁶³. L'influenza nittiana sulla

⁹⁵⁹ *Prefazione*, in F. S. NITTI, *Scritti sulla questione meridionale*, a cura di M. R. DORIA, Roma-Bari, Laterza, 1978, vol. III, XXI-XXX; Nitti aveva già anticipato alcune delle sue posizioni in articoli pubblicati su «La Riforma Sociale» e «La Tribuna».

⁹⁶⁰ F. S. NITTI, *Napoli e la questione meridionale*, in ID., *Scritti sulla questione meridionale*, cit., pp.107-116.

⁹⁶¹ Lo sottolinea espressamente Augusto De Benedetti, per cui cfr. ID., *La Campania industriale. Intervento pubblico e organizzazione produttiva tra età giolittiana e fascismo*, cit., pp.100-103; per le tesi nittiane, oltre alle opere dello stesso Nitti già citate, cfr. pure *Prefazione*, in F. S. NITTI, *Scritti sulla questione meridionale*, cit., pp. XXV-XXX.

⁹⁶² A. SCIROCCO, *Dall'unità alla prima guerra mondiale*, cit., p.74.

⁹⁶³ Cfr. M. MARMO, *Il dibattito sull' "avvenire industriale" e l'opera della Reale Commissione per l'incremento industriale di Napoli*, in *Lo Stato e il Mezzogiorno a ottanta anni dalla legge speciale per Napoli*, Atti del Convegno di studi storici svoltosi a Napoli dal 10 all'11 dicembre 1984, a cura di G. ACOCELLA, Napoli, Guida, 1896, pp.37-49; oltre al sindaco Miraglia componevano la commissione gli industriali napoletani Salvatore De Luca e Giulio Aselmayer, poi sostituito dall'armatore sorrentino Francesco Ciampa, gli industriali settentrionali Angelo Salmoiraghi e Giovan Battista Pirelli, il direttore delle officine ferroviarie di Savigliano Ottavio Moreno, il professore di elettrotecnica Luigi Lombardi, il direttore capo di divisione al ministero delle Finanze Ludovico Luciolli, il direttore generale del Demanio al ministero delle Finanze Giovanni Solinas Cossu, il direttore del Banco di Napoli Nicola Miraglia ed il capitano del porto di Napoli Augusto Witting.

Commissione fu indubbia⁹⁶⁴, tuttavia essa non fece affatto tabula rasa di quanto era andato formulandosi negli anni precedenti, attingendo anzi ampiamente alle pubblicazioni ed agli studi che ne precedettero i lavori, pur se depurati di quegli orpelli concettuali e retorici chiaramente in contrasto con l'indirizzo "industrialista" che informava l'azione della Commissione⁹⁶⁵. Così la Commissione, sulla scorta delle considerazioni nittiane, liquidava bensì uno dei pilastri teorici della vocazione commerciale della città, osservando che «la posizione topografica di Napoli è [...] poco favorevole allo svolgimento del commercio di transito, non avendo dietro di sé rilevanti estensioni di paese da alimentare»⁹⁶⁶, tuttavia allo stesso tempo – ed è quanto qui preme sottolineare – mostrava di non voler trascurare aspetti più propriamente commerciali, e legati allo sviluppo del traffico portuale non solo – com'è in Nitti – quale veicolo e conseguenza a un tempo dell'aumento della produzione, ma come fonte anch'esso di attività correlate e opportunità di guadagno:

«Benché poco o nulla sia stato fatto in Italia per trarre profitto dell'efficacia dalla grandiosa opera [dell'apertura del canale di Suez] pure ne è derivato, qual naturale risultato, la scelta del porto di Napoli come primo punto di approdo per imbarco e sbarco di posta e passeggeri delle più importanti linee postali. [...] Bisogna riconoscere che se tale movimento non dà origine ad uno scambio di mercanzia considerevole o almeno proporzionato al tonnellaggio delle navi che frequentano il porto, è fonte senza dubbio di immense risorse economiche, e, sopra tutto, dà vita al commercio del carbone e ad una quantità di piccole industrie, senza delle quali la nostra popolazione si troverebbe in condizioni anche più misere»⁹⁶⁷.

Fondandosi sul convincimento che «un grande risveglio industriale [fosse] per sé stesso inseparabile da una più potente attività commerciale»⁹⁶⁸, la Commissione costituì al proprio interno una sottocommissione, presieduta dal comandante del porto di Napoli,

⁹⁶⁴ *Prefazione*, in F. S. NITTI, *Scritti sulla questione meridionale*, cit., p. XXX; Nitti avrebbe più volte rivendicato il proprio contributo centrale nella stesura della Legge speciale.

⁹⁶⁵ Così, ad esempio, la Commissione cita direttamente l'articolo di Cottrau e la relazione della commissione voluta dal Commissario straordinario Serena nel 1896; cfr. *Relazione della Reale Commissione per l'incremento industriale di Napoli*, cit., pp.165-166.

⁹⁶⁶ *Ibid.*, p.176.

⁹⁶⁷ *Ibid.*, p.177.

⁹⁶⁸ *Ibid.*, p.7.

Augusto Witting, incaricata di studiare alcuni temi ricorrenti del dibattito già delineato, dalle infrastrutture portuali ai trasporti per terra e per mare⁹⁶⁹.

4.2. *I nodi al pettine. Infrastrutture e traffici nei lavori della Commissione Reale per l'Incremento Industriale di Napoli*

La sottocommissione presieduta dal capitano Witting era chiamata ad indagare una materia eterogenea, esito di un processo di sedimentazione di interventi ed attriti dal quale è sorta talora l'immagine distorta di una staticità decennale del porto di Napoli. Gli anni Ottanta, al contrario, avevano assistito ad una prima importante trasformazione dello scalo partenopeo. Seppur con tempi più lunghi di quanto sperato, tra il 1883 ed il 1887 il vecchio molo San Gennaro aveva visto completati gli impianti del nuovo Punto Franco, mentre diversi lavori di sistemazione delle banchine interne ai vari moli del porto vecchio erano stati portati a compimento, come pure l'ulteriore avanzamento del molo San Vincenzo. Nel 1883 erano inoltre finalmente iniziati i lavori per la sistemazione e l'ampliamento del porto finanziati dalla legge 23 luglio 1881. Il progetto prevedeva la realizzazione del molo orientale, la sistemazione del litorale compreso tra il vecchio ed il nuovo porto, articolato in due calate divise dal nuovo molo trapezoidale, e diversi lavori d'arredamento, tra i quali l'importante allaccio ferroviario⁹⁷⁰. Il continuo agitarsi delle acque del porto per effetto delle correnti di traversia rese ancora una volta manifesta la necessità di prolungare ulteriormente il molo S. Vincenzo, per cui i rappresentanti delle compagnie di navigazione espressero nuovamente il voto che i lavori del molo orientale fossero subordinati al prolungamento del molo S. Vincenzo⁹⁷¹. Oltre a ciò, l'aumentato traffico portuale per effetto della crescente emigrazione generò la necessità di un bacino di carenaggio e soprattutto di una stazione passeggeri, tutte esigenze a cui si volle far fronte con lo stanziamento di nuovi cospicui fondi nel 1889⁹⁷². In effetti, agli inizi degli anni Novanta buona parte dei lavori risultavano già in stato avanzato, ma se i metri lineari di banchine utili al commercio erano certamente aumentati, ancorché gli arredamenti

⁹⁶⁹ *Ibid.*, p.13; componevano inoltre la sottocommissione Nicola Miraglia, Francesco Ciampa e Ludovico Luciolli.

⁹⁷⁰ Cfr. MLLPP, *Notizie sui porti marittimi italiani raccolte dagli Ingegneri del Genio Civile E. Coen-Cagli e O. Bernardini*, Milano, Tip. L. di G. Pirola di Enrico Rubini, 1905, pp. 106 segg.

⁹⁷¹ CCAN, «La Rivista Economica e bollettino dei protesti cambiari», 6 agosto 1888.

⁹⁷² Legge 14 luglio 1889, n.6280.

fossero ben lontani dall'essere realizzati, le condizioni stesse di sicurezza delle operazioni portuali erano peggiorate. Portata la questione all'attenzione della giunta camerale napoletana da uno dei suoi componenti, il commerciante di grani Angelo Spadoni, la Camera di Commercio costituì una apposita commissione per studiare l'argomento⁹⁷³. La commissione, oltre che dal presidente della Camera Petriccione e dai consiglieri Spadoni e Pavoncelli, era costituita anche da esponenti del ceto marittimo e commerciale napoletano e da funzionari del porto perché ne coadiuvassero i lavori⁹⁷⁴. Nella tornata del 2 aprile la commissione riferì alla giunta camerale le proprie conclusioni, che in pratica ribadivano la necessità di prolungare ulteriormente, per un totale di 600 metri, il molo S. Vincenzo, e di proseguire la scogliera ai Granili, oltre che di migliorare la segnalazione luminosa⁹⁷⁵. Sottoposto un voto al ministero dei Lavori Pubblici per mezzo del ministero di Agricoltura Industria e Commercio, la Camera ne ricevette una risposta a un tempo conciliante ed evasiva: il ministero, ritenendo esagerate le condizioni del porto lamentate dalla commissione, non stimava opportuno per il momento modificare i progetti già approvati, invitando perciò ad attendere la conclusione dei lavori già in atto al molo S. Vincenzo, pur garantendo che avrebbe affidato all'Ufficio dei Porti e Fari lo studio di ulteriori opere eventualmente necessarie alla maggiore tranquillità delle operazioni portuali⁹⁷⁶. Tali scambi di voti e risposte tra la Camera e i ministeri si sarebbero ripetuti negli anni seguenti in buona sostanza con le stesse argomentazioni. Più che nella buona volontà dei singoli ministri, o nello stanziamento dei fondi, la difficoltà di fondo stava nel complesso intreccio di competenze e interferenze tra organi collegiali e funzionari governativi a vario titolo coinvolti nel processo decisionale, intreccio spesso difficile da districare. Nel marzo del 1894 il prefetto di Napoli informava la Camera di Commercio che diverse economie si erano fatte sulla cifra stanziata dalla legge del 14 luglio 1889 per i lavori del porto, in parte grazie ai ribassi d'asta per l'appalto dei lavori al molo S. Vincenzo, in parte perché un previsto ponte di ferro atto ad ospitare la nuova stazione

⁹⁷³ CCAN, Atti, tornata del 21 marzo, in «La Rivista Economica e bollettino dei protesti cambiari», 14 aprile 1890.

⁹⁷⁴ Presero parte ai lavori della commissione l'ingegnere capo dell'Ufficio dei Porti e Fari Achille Villani, i capitani Paratore e Cacace per la NGI, i capitani Francesco Starace, Mariano Cacace, Pietro Maresca, Michele Cacace, il direttore della Mutua Sorrentina Michele Russo, il direttore dei Magazzini Generali Arturo Batelli, il direttore della Società Napoletana di Navigazione a Vapore Arcangelo Manzi e i rappresentanti di società d'assicurazione Francesco Dresda e Nicola Poppi.

⁹⁷⁵ CCAN, Atti, tornata del 2 aprile, *ivi*, 28 aprile 1890, pp.184-185.

⁹⁷⁶ *Ibid.*, 4 agosto 1890, p.340.

passaggeri era stato cassato dal progetto, ritenendosi preferibile installare la stazione al nuovo molo trapezoidale. La cifra risparmiata, 1.100.000 Lire, avrebbe dovuto essere impiegata per l'arredamento delle banchine. Un nuovo progetto era stato delineato dall'Ufficio del Genio Civile per i lavori marittimi sin dal marzo del 1893, ed approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 6 maggio, quindi discusso da una commissione locale presieduta dallo stesso prefetto e composta dagli ingegneri dell'ufficio del Genio Civile e dell'ufficio dei Lavori Pubblici del municipio, la quale a sua volta approvava il progetto e deliberava di sottoporlo per approvazione agli enti cointeressati, primo fra tutti il comune di Napoli. Ottenuta l'approvazione del municipio, in quel momento tra l'altro retto da un commissario straordinario, il progetto fu quindi discusso il 29 gennaio 1893 da un'altra commissione composta dagli enti locali interessati ai lavori. La sequela di funzionari e commissioni favorevoli al progetto tuttavia era interrotta, il 4 marzo, dall'Ufficio Superiore d'Ispezione del 13 Compartimento del Genio Civile, il cui dirigente in effetti, considerate le condizioni del porto, obiettava se non fosse stato il caso piuttosto di impiegare la cifra risparmiata, in parte o interamente, per un ulteriore prolungamento del molo S. Vincenzo. Il ministero dei Lavori Pubblici, udita la relazione, ritenne perciò di sentire nuovamente la commissione locale per le opere marittime, vale a dire la commissione presieduta dal prefetto e composta dai rappresentanti degli uffici tecnici e degli enti interessati ai lavori portuali. Come si vede, un ampio giro di valzer aveva impiegato oltre un anno per riportare la questione, per sommo sconcerto della giunta camerale, al punto di partenza⁹⁷⁷. La giunta camerale s'era convinta che al momento sarebbe stato maggiormente necessario procedere all'arredamento delle banchine, persuasa in ciò anche dal giudizio degli uffici tecnici competenti, convinti che per il proseguo dei lavori al molo S. Vincenzo sarebbero stato necessario un nuovo stanziamento di circa sette od otto milioni. La questione era ulteriormente complicata dalle molteplici esigenze dello scalo, che andavano dall'allaccio ferroviario all'edificazione di una nuova dogana, dall'interramento del vecchio bacino del Mandracchio alla costruzione di nuove tettoie e magazzini, tutte questioni che chiamavano in causa, per le rispettive prerogative, anche il ministero delle Finanze. Malgrado la commissione locale per i lavori portuali, nella propria seduta del 28 maggio, confermasse il voto di impiegare tutti i fondi avanzati per l'arredamento delle banchine,

⁹⁷⁷ CCAN, ivi, 16 aprile 1894, pp.164-165.

ancora a novembre nulla era stato deciso dai ministeri competenti, come riferiva alla Camera Giovanni Carrelli, successore del defunto Spadoni quale rappresentante camerale nelle diverse commissioni portuali⁹⁷⁸. Esasperata dal temporeggiamento ministeriale, su esortazione del consigliere Carrelli il 12 marzo 1895 la Camera convocò un'assemblea di tutte le rappresentanze cittadine, dal Municipio alla deputazione parlamentare, per dar forza al voto già formulato all'inizio del mese perché i ministeri si convincessero finalmente a procedere all'arredamento delle banchine. L'assemblea deliberò di costituire una commissione che avrebbe dovuto sostenere, presso i ministri, il voto camerale. Ad esortare maggiormente l'opera persuasiva dei parlamentari napoletani, la Camera di Commercio diede alle stampe un memorandum che ripercorrendo sommariamente le vicende degli ultimi anni, riepilogava i voti formulati dalla Camera, confidando «nell'opera solerte e patriottica della rappresentanza politica napoletana» perché i suoi voti avessero finalmente attuazione⁹⁷⁹.

Tra i deputati più solleciti dei problemi portuali napoletani v'era certamente Giacomo De Martino, divenuto, nel marzo 1896, sottosegretario di Stato ai Lavori Pubblici nel secondo ministero Di Rudinì. De Martino riteneva necessario istituire una commissione ministeriale, similmente a quanto già fatto per il porto di Genova⁹⁸⁰, perché si studiasse un progetto definitivo del porto napoletano tale da adeguarlo ai crescenti volumi di traffico, commissione effettivamente istituita a maggio⁹⁸¹. La Camera di Commercio napoletana, legittimamente preoccupata che alla pur meritoria proposta del sottosegretario potessero conseguire solo ulteriori lungaggini e dilazioni, preferì piuttosto continuare a premere presso il ministero perché si procedesse, una buona volta, all'arredo delle banchine. La commissione mista per le banchine, composta da rappresentanti degli

⁹⁷⁸ EAD., atti, tornata del 16 novembre, ivi, 24 dicembre 1894, pp.570-571.

⁹⁷⁹ CCAN, *Memorandum ai deputati del collegio sull'arredamento delle banchine del porto di Napoli*, Napoli, Tip. Commerciale, 1895.

⁹⁸⁰ M. E. TONIZZI, *Carenze strutturali e limiti funzionali del porto di Genova dalla Restaurazione alla vigilia della Prima Guerra Mondiale*, in *Mercati e consumi*, cit., p.380.

⁹⁸¹ Componevano la Commissione il senatore Francesco Brioschi, presidente; deputati Domenico Zaini e Pasquale Placido, vicepresidenti; il sindaco di Napoli; il presidente della Camera di Commercio; il direttore generale della Marina Mercantile Giuseppe Comandù; l'ispettore del Ministero della Marina Lorenzo Fiorito; il capitano del porto di Napoli Augusto Witting; il direttore dell'ufficio idrografico a Genova Gaetano Carsanello; l'ispettore compartimentale del Genio Civile Carlo Castiglioni; l'ingegnere capo del Genio Civile Emilio Galloni; l'ispettore superiore delle Strade Ferrate Vincenzo Niccolari; l'ispettore capo delle Strade Ferrate Ernesto Zocchi; Giuseppe Oliva e Teodoro Kossuth, delegati dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo; Antonio Papa e Giovanni Dezza, delegati della Società delle Strade Ferrate Meridionali; Edmondo Borgatti e Luigi Caizzi, ingegneri del Genio Civile, segretari della Commissione.

enti locali coinvolti nella gestione del porto, insieme con diversi deputati napoletani – Della Rocca, Flauti, Magliani, Casilli e Giampietro – incontrò a Roma il ministro, Costantino Perazzi, ed il sottosegretario De Martino, ottenendo che un ispettore ministeriale visitasse il porto napoletano e relazionasse al ministero. L'ispettore confermò la necessità che i lavori d'arredamento delle banchine fossero compiuti, mentre per il molo S. Vincenzo sarebbero bastati dei lavori di rinforzo alla testata, di cui d'altronde già si prevedeva l'ulteriore prolungamento⁹⁸². Finalmente il ministero bandì le aste per i nuovi lavori, che prevedevano la realizzazione della diga di recinzione del tanto auspicato bacino di carenaggio, il consolidamento della testata del molo S. Vincenzo, la sistemazione delle strade carraie, l'impianto dei binari sulle banchine, la costruzione di capannoni e gru, per una spesa complessiva di 1.548.000 Lire⁹⁸³. Si trattava in buona sostanza del semplice completamento dei lavori, terminati proprio in quell'anno, necessari alla prima espansione del porto verso oriente, tuttavia è indubbio che l'approvazione dei lavori d'arredamento fu un momento saliente di tutta la travagliata vicenda dello scalo cittadino, che finalmente risultava dotato, già ai primi del Novecento, di moderni arredi necessari ad un grande porto commerciale, dall'illuminazione elettrica ai fasci di binari lungo le calate, da nuovi magazzini alle gru elettriche. È estremamente interessante rilevare come anche nell'ambito della concreta realizzazione dei diversi impianti ritenuti necessari al traffico merci e passeggeri intervenissero autorità ed enti differenti: come riferisce un fondamentale studio degli'ingegneri Enrico Coen Cagli e Oddone Bernardini, fatto pubblicare dal ministero dei Lavori Pubblici nel 1905, mentre i suddetti lavori d'arredo erano realizzati sotto la supervisione dello stesso ministero,

«altri impianti sorgevano per cura di altre amministrazioni pubbliche e private, tra cui: una stazione di disinfezione per i passeggeri in arrivo, eretta dal Ministero dell'Interno sul *Molo S. Vincenzo* nel 1895; un altro capannone per ricovero delle merci eretto dalla “Navigazione Generale Italiana” all'estremità orientale della *calata della Porta di Massa*; una piccola stazione per passeggeri costruita nel 1897 dalla “Società di Navigazione del Golfo” all'altra estremità della detta calata; la grandiosa stazione marittima per passeggeri, eretta dal Ministero della Marina sul

⁹⁸² *Relazione sulle vicende economiche del distretto camerale nel 3° bimestre del corrente anno*, in «La Rivista Economica e bollettino dei protesti cambiari», 20 (1896), 27 luglio, pp.331-334.

⁹⁸³ *Relazione sulle vicende economiche al 4° bimestre del corrente anno*, ivi, 21 settembre 1896, p.420.

Ponte Trapezoidale e completata nel 1898; una vasta officina elettrica costruita nel 1898-1899 dalla “Società Generale per la illuminazione” sui terreni alle spalle della *calata della Porta di Massa*, per l’alimentazione degli impianti del porto e della città; una stazione di disinfezione per il bagaglio degli emigranti, costruita nel 1903 sul piazzale alla radice del *Ponte Trapezoidale* dal Ministero degli Esteri, uno stabilimento frigorifero [...] costruito alle spalle della *Calata della Porta di Massa* dalla ditta “Starita e Cirio”, ed un edificio per il servizio postale, [...] in corso di costruzione sul *Ponte Trapezoidale*, a spese del Ministero delle Poste e dei Telegrafi»⁹⁸⁴.

L’espansione stessa del porto verso oriente, come si è avuto già modo di constatare, rendeva necessarie ulteriori opere di difesa che garantissero la tranquillità dello specchio acqueo interno, sollevando problemi tecnici di non facile soluzione. L’Ufficio del Genio Civile di Napoli aveva formulato nel 1897 un progetto di massima di ulteriore prolungamento del molo S. Vincenzo per 210 metri; l’ingegnere e deputato Domenico Zainy, ispettore del Genio Civile, proponeva di prolungare la cosiddetta scogliera dei Granili in senso ortogonale alla costa fino a 400 metri dalla testata del molo S. Vincenzo⁹⁸⁵, e infine l’ingegnere Carlo Bruno, eminente tecnico napoletano e già progettista del Punto Franco, proponeva a sua volta la costruzione di una diga che dipartendosi a circa 500 metri dalla costa lungo l’asse Nord-Sud formasse una bocca di 300 metri con la testata del molo S. Vincenzo⁹⁸⁶. Il progetto Bruno fu in particolare sostenuto dall’*Associazione dei Commercianti e Industriali di Napoli*, e rigettato al contrario dalla Camera di Commercio⁹⁸⁷. Prevalse infine un altro progetto, dell’ingegnere Coen Cagli, inteso a realizzare una nuova diga foranea a levante del porto, finanziata,

⁹⁸⁴ MLLPP, *Notizie sui porti marittimi italiani raccolte dagli Ingegneri del Genio Civile E. Coen-Cagli e O. Bernardini*, cit., p.107.

⁹⁸⁵ D. ZAINY, *Sul completamento delle difese e sulla costruzione di uno stabilimento da raddoppio nel porto di Napoli*, Napoli, Tip. Della Società Anonima Cooperativa, 1898.

⁹⁸⁶ *Il porto di Napoli ed il suo avvenire. Memoria dell’Ing. Prof. Gaetano Bruno, seguendo le idee svolte dallo stesso nella Conferenza all’Associazione dei Commercianti ed Industriali in Napoli, la sera del 19 novembre 1897*, «L’Ingegneria civile e le arti industriali. Periodico tecnico mensile», 24 (1898), n.2, pp.17-28.

⁹⁸⁷ CCAN, Atti, tornata del 19 agosto, in «La Rivista Economica e bollettino dei protesti cambiarii», 22 (1898), 2 ottobre, p.329.

insieme con la costruzione di due capannoni per il ricovero delle merci, per l'importo di ben 5.260.000 Lire nel febbraio del 1900⁹⁸⁸.

Così, pur tra ritardi e contraddizioni, il porto di Napoli andava finalmente ampliandosi e ammodernandosi, secondo ritmi tuttavia tali da consentire con estrema difficoltà di tenere il passo del contemporaneo sviluppo del traffico: quanti scrissero delle condizioni del porto napoletano in quegli anni non mancarono infatti di sottolineare l'estensione insufficiente delle banchine effettivamente utili alle operazioni di commercio, per cui i piroscafi continuavano a dover attraccare di prua o di poppa ai moli, compiendo le operazioni di carico e scarico attraverso i sandali; oltre a ciò, anche il traffico dei passeggeri aveva le sue difficoltà, dal momento che il molo trapezoidale, su cui insisteva la stazione marittima, risultava sempre meno adatto ad accogliere i grandi piroscafi di linea, le cui dimensioni andavano crescendo vertiginosamente⁹⁸⁹.

L'inaugurazione dei lavori per la costruzione della diga foranea, il 24 aprile 1901, offrì al presidente della Camera di Commercio, Petriccione, l'occasione di sottoporre personalmente al ministro dei Lavori Pubblici, il napoletano Girolamo Giusso, intervenuto a sua volta, le ulteriori istanze del commercio napoletano circa lo scalo cittadino. Giusso, insieme con il sottosegretario, ebbe modo poi di consultarsi, presso la Camera di Commercio, con il capitano del porto e con gli ingegneri dell'ufficio del Genio Civile. Tra i diversi voti formulati vi era la richiesta di affidare il capannone A, esercitato dalle Società Ferroviarie, alla Camera di Commercio; l'espansione a scaglioni del lato occidentale del molo trapezoidale; l'impianto di ulteriori gru elettriche alle calate di Porta di Massa e del molo Orientale, essendo in quel momento presenti le gru solo sulla Calata Villa del Popolo e sul molo S. Gennaro; l'allargamento ed arredo della calata Piliero; la costruzione dell'ufficio postale, dell'ufficio di emigrazione e di un ricovero per emigranti tra il molo trapezoidale e la calata di Villa del Popolo⁹⁹⁰.

Più o meno in coincidenza con i nuovi lavori svolgeva intanto i propri lavori la sottocommissione incaricata di studiare la questione del porto e dei trasporti per terra e per mare, guidata dal capitano del porto, Augusto Witting. Persuaso dell'indispensabilità di realizzare un vero e proprio nuovo porto ad oriente dei bacini di carenaggio, Witting

⁹⁸⁸ Legge 25 febbraio 1900, n.56; per un'analisi approfondita dei progetti ed una ricostruzione sommaria del dibattito cfr. F. P. RISPOLI, *La provincia e la città di Napoli (Contributo allo studio del problema napoletano)*, Napoli. Stab. Tip. Stereotipo F. Di Gennaro e A. Morano, 1902, pp.201-206.

⁹⁸⁹ MLLPP, *op.cit.*, pp.108-114.

⁹⁹⁰ CCAN, Atti, tornata del 30 aprile, in EAD., *op.cit.*, 17 giugno 1901, pp.189-190.

delineò un progetto che includeva sia gli interventi più indispensabili e da attuarsi nell'immediato, in parte coincidenti con i voti espressi dalla Camera di Commercio, sia le indicazioni di massima per il nuovo porto orientale⁹⁹¹. Il sindaco Luigi Miraglia, presidente della Commissione Reale, venuto a conoscenza dei voti formulati dalla Camera di Commercio, scrisse a sua volta al ministro dei Lavori Pubblici sottoponendogli le considerazioni della Commissione, ricevendo l'assicurazione che nella redazione dei progetti per l'ulteriore sistemazione del porto si sarebbero seguite le indicazioni della Commissione Reale⁹⁹². Malgrado gli sforzi, i voti non poterono avere immediata attuazione, tant'è che saranno in buona sostanza ripetuti dalla *Commissione Reale per il Risorgimento Industriale di Napoli* nelle proprie conclusioni⁹⁹³. Solo nel marzo del 1904, attraverso l'opera continua della commissione locale per l'arredamento delle banchine, e l'autorevole intervento del sindaco Miraglia, fu finalmente finanziata la maggior parte delle opere richieste⁹⁹⁴, per un fondo complessivo di 1.500.000 Lire, di cui 600.000 Lire per l'ampliamento del molo trapezoidale atto a renderlo capace di ospitare fino a cinque piroscafi di linea per volta, 320.000 Lire per la sistemazione della calata del molo Orientale, 140.000 Lire per le gru elettriche a calata Porta di Massa e 370.000 Lire per la realizzazione di due scali di costruzione a fianco dei bacini di carenaggio⁹⁹⁵. L'importante finanziamento fu l'ultimo degli interventi precedenti la legge speciale del 1904, con la quale sarebbero stati messi a bilancio ben 12.500.000 Lire per la realizzazione di un complesso di nuove opere a levante del molo orientale, i cui lavori – ampiamente rivisti - si sarebbero in sostanza conclusi solo durante il Ventennio fascista⁹⁹⁶.

Il porto di Napoli è, agli inizi del nuovo secolo, indubbiamente differente dal piccolo porto borbonico ricevuto in eredità dallo Stato unitario. Se ancora agli inizi degli anni Novanta le operazioni commerciali si svolgevano in sostanza sulle banchine del molo S. Gennaro e del molo Angioino, e presso l'adiacente calata del Piliero, dieci anni dopo il baricentro delle attività portuali si era chiaramente spostato a oriente, lungo le

⁹⁹¹ Si vedano i lavori della sottocommissione in ACS, MI, CRIIN, b.10.

⁹⁹² *Ibid.*, c.123, Presidente della Reale Commissione per l'Incremento Industriale di Napoli al Ministro dei Lavori Pubblici, Napoli, 8 gennaio 1903; c.126, Ministero dei Lavori Pubblici al Presidente, Roma, 31 gennaio 1903.

⁹⁹³ *Relazione della Reale Commissione per l'incremento industriale di Napoli*, cit., pp.263-264.

⁹⁹⁴ Legge 13 marzo 1904 n.102.

⁹⁹⁵ MLLPP, *op.cit.*, p.108.

⁹⁹⁶ Cfr. S. DE MAJO, *Il porto di Napoli dall'Unità alla Seconda Guerra Mondiale*, cit., *passim*.

nuove calate di Porta di Massa e di Villa del Popolo, presso il molo trapezoidale e sul primo tratto del molo Orientale. Nello specchio acqueo compreso tra il molo S. Vincenzo e la fronte esterna del molo S. Gennaro ormeggiavano le navi della Regia Marina, insieme ai piroscafi che attendevano di poter attraccare all'interno del porto mercantile; lungo la fronte esterna del molo S. Gennaro attraccavano i bastimenti che operavano il carico e lo scarico delle merci provenienti o dirette dai locali del Deposito Franco ivi collocato; nello specchio interno al vecchio porto, compreso tra il molo S. Gennaro, il molo Angioino, la calata Piliero e il lato occidentale dell'Immacolatella vecchia, attraccavano i postali adibiti alle linee secondarie; all'estremità occidentale della calata Porta di Massa, e presso le banchine dell'Immacolatella vecchia, ormeggiavano i postali che collegavano Napoli al golfo, mentre al molo trapezoidale, come già rilevato, attraccavano i grandi piroscafi di linea per il servizio passeggeri, compresi i postali tra Napoli e Palermo; alla navigazione libera per operazioni di commercio restavano infine solo una parte della calata Porta di Massa, la calata Villa del Popolo e il primo braccio del molo Orientale, dove si concentrava il magazzinaggio di merci povere e ingombranti quali il carbone e i legnami. Nel complesso solo 1.380 metri lineari di banchine servivano effettivamente al commercio su un totale di 3.365 metri lineari di cui si componeva il porto mercantile⁹⁹⁷: anche portando i metri lineari utili al commercio a 1.550, la Commissione Reale stimava un rapporto tra tonnellate di merci mobilitate e metri lineari di 775 ad 1, contro le 500 tonnellate per metro lineare annuo di Genova⁹⁹⁸.

Su una superficie di circa 300.000 m², ben 80.000 m² fungevano da depositi scoperti, e 52.000 m² erano coperti da magazzini, tettoie, depositi ed altri edifici simili. Gli impianti ferroviari occupavano 20.000 m², creando non poche difficoltà alla mobilità di merci e personale portuario, e, ciò nonostante, i fasci di binari alle calate erano ritenuti insufficienti⁹⁹⁹. Quanto ai meccanismi necessari al carico e scarico delle merci, il porto napoletano era dotato di cinque gru a mano, della capacità compresa tra le due e le quattro tonnellate, posizionate sul lato interno del molo S. Gennaro e sulla banchina del molo Angioino, detta del Sacramento; cinque gru idrauliche con una capacità compresa tra le due e le dodici tonnellate sulla fronte esterna del molo S. Gennaro, oltre a tre gru a mano

⁹⁹⁷ MLLPP, *op.cit.*, pp.108-114.

⁹⁹⁸ *Relazione della Reale Commissione per l'incremento industriale di Napoli*, cit., p.180.

⁹⁹⁹ *Ibid.*, pp.180-181; i dati sulla ripartizione delle superfici del porto sono in MLLPP, *op.cit.*, p.114.

di cui una da ben quaranta tonnellate; infine quattro gru elettriche scorrevoli su appositi binari lungo la calata di Villa del Popolo, della capacità di una tonnellata e mezzo¹⁰⁰⁰. Soprattutto la scarsa dotazione dei moderni meccanismi atti a ridurre tempi e costi della mobilitazione delle merci danno la cifra del ritardo con cui il porto napoletano va adeguandosi alle esigenze del commercio: così, mentre già in altri porti si diffondono i silos granari, dotati di tubi d'aspirazione alimentati da turbine che consentono il veloce prelievo del grano dalle stive dei piroscafi¹⁰⁰¹, Napoli deve attendere gli ultimi anni che precedono il primo conflitto mondiale per dotarsi di simili impianti per iniziativa della *Società Meridionale dei Magazzini Generali*, stimolata tra l'altro dal timore di un'iniziativa concorrente di un commerciante genovese, tale Pollak¹⁰⁰²; allo stesso modo il discarico del carbone continua ad operarsi per mezzo delle chiatte, per la verità non dissimilmente da quanto avveniva in tutti gli altri porti nazionali, per quanto già Genova fosse dotata ai primi del secolo di impianti Brown, e a Savona si stessero impiantando degli scaricatori di tipo Hunt¹⁰⁰³. Malgrado ogni sforzo, dunque, le operazioni portuali proseguono come sempre, con continui passaggi di braccia tra scaricatori e facchini, che con tariffe spesso incomprensibili tengono alti i costi¹⁰⁰⁴: gli stessi scaricatori e conduttori di chiatte, riunitisi in associazione che la Camera di Commercio denuncia come vero e proprio cartello, garantiti dalla scarsa disponibilità di chiatte rispetto alle crescenti operazioni portuali, possono esigere continui aggravii di tariffe, insinuandosi in ogni tipo di operazione compreso il trasbordo tra piroscafi e il discarico di piccoli velieri atti al cabotaggio nel golfo¹⁰⁰⁵.

Per quanto si concordasse sulla necessità di ulteriori sistemazioni e miglioramenti agli impianti portuali, non tutti dividevano le considerazioni pessimistiche espresse

¹⁰⁰⁰ MLLPP, *op.cit.*, p.121.

¹⁰⁰¹ Sul tema cfr. A. MAZZAMAURO, *op.cit.*, pp.78-83.

¹⁰⁰² M. MARMO, *L'economia napoletana alla svolta dell'inchiesta Saredo e la legge dell'8 luglio 1904 per l'incremento industriale di Napoli*, cit., pp.1010-1011.

¹⁰⁰³ *Dei moderni impianti per lo scaricamento e l'immagazzinamento dei carboni. Note ed appunti di viaggio dell'ing. Arrigo Gullini*, «Giornale del Genio Civile. Rivista dei Lavori Pubblici», 40 (1902), maggio, pp.217-250.

¹⁰⁰⁴ Sulle tariffe del facchinaggio cfr. F. P. RISPOLI, *op.cit.*, pp.207-214.

¹⁰⁰⁵ CCAN, Atti, tornata del 12 marzo 1900, «La Rivista Economica e bollettino dei protesti cambiari», 24 (1900), 16 aprile, pp.121-123; tornata del 15 marzo 1901, ivi, 25 (1901), p.149; tornate del 20 febbraio, 5 marzo e 10 marzo 1904, ivi, 28 (1904), pp.135, 159-160, 183-184; ACS, PCM, Gabinetto, 1906, cat. 9, fasc. 5, s.f. 1.

dal capitano Witting sulle condizioni del porto¹⁰⁰⁶, tuttavia, anche tra quanti rimarcarono l'indubbio miglioramento dello scalo partenopeo non mancava chi constataste amaramente gli scarsi effetti sui traffici portuali: in un proprio opuscolo, Alessandro Betocchi esprimeva il dubbio – e non era l'unico¹⁰⁰⁷ – che le ristrettezze del commercio napoletano non dipendessero tanto dalla dotazione infrastrutturale del porto, che anzi riteneva lungi dall'essere pienamente sfruttata:

«Tutta questa potenza è essa sviluppata? Il Deposito Franco, a [sic] esso solo – tra importazione ed esportazione – è capace di 60.000 T e ne ospitava a 30 giugno 1902, T. 12.200, e la maggior parte è grano; sicché, per vederlo pieno, si deve sperare in un fatto che è danno per l'economia nazionale [...] Pel Capannone B, dato in esercizio alla Camera di Commercio, non passarono in dieci mesi che T 3.407 di merci, delle quali 507 erano “generi di stato” (tabacco) [...] Il Capannone B¹⁰⁰⁸ riserbato alle Ferrovie è stato, ed è tanto poco necessario a' bisogni, che è vuoto [...]. Delle grue, peggio che andar di notte. [...] Quelle del Genio Civile, costruite oramai da quattro anni, sono ancora non esercitate, il che vuol dire che il bisogno non incalza!»¹⁰⁰⁹.

Per la verità, le considerazioni di Betocchi – che, come si vedrà appresso, suscitarono non poche obiezioni - non contraddicevano quanto sostenuto dal capitano del porto di Napoli, poiché in effetti quest'ultimo si concentrava sulla scarsa disponibilità di banchine più che sulla capacità di stoccaggio delle merci, e sul conseguente aumento di tempo e di costi che comportava la necessità di servirsi delle chiatte, come Betocchi stesso biasimava. Betocchi, tuttavia, era convinto che la maggiore o minore prosperità dei traffici dipendesse piuttosto dall'iniziativa dei commercianti stessi:

¹⁰⁰⁶ Anche in seno alla sottocommissione, d'altronde, l'armatore Francesco Ciampa aveva osservato che le condizioni del porto non fossero così pessime, e che a Napoli i piroscafi riuscivano a trovare sempre il modo di scaricare, al contrario di quanto accadeva a Genova; cfr. ACS, MI, CRIIN, b.10, *verbali della sottocommissione per il porto ed i trasporti per terra e per mare, seduta del 9 ottobre 1902*; Sulle opinioni di Witting cfr. *Il porto e la città di Napoli ai primi del '900*, a cura di F. BARBAGALLO e E. MAZZETTI, Napoli, Consorzio autonomo del Porto, 1984.

¹⁰⁰⁷ Estremamente interessanti sono le considerazioni che Giovanni Carrelli, membro della Camera di Commercio tra i più solleciti dei problemi portuali napoletani, sottopose in un proprio dattiloscritto alla Commissione Reale per l'Incremento Industriale di Napoli; cfr. ACS, MI, CRIIN, b. 1, *Il porto di Napoli*, dattiloscritto.

¹⁰⁰⁸ Si tratta di un refuso, Betocchi intende il capannone A.

¹⁰⁰⁹ A. BETOCCHI, *Intorno al problema industriale a Napoli. Note ed appunti*, cit., pp.22-23.

«Negli ultimi due anni, ha avuto notevole sviluppo il traffico dei legnami. Nel 1900-1901 si sbarcarono 56.000 m³ di abete e da 6 a 8 mila m³ di *peache-pine* [sic]: donde sorse la necessità di una banchina speciale per le relative operazioni di sbarco. Ma forse il miracolo è dovuto alla banchina? La verità è che il Commercio ha trovato modo di aprire un mercato di sbocco per Roma e provincia»¹⁰¹⁰.

Come che sia, è indubbio che difficilmente il porto napoletano avrebbe potuto far fronte al sensibile aumento del traffico merci che si stava verificando agli inizi del secolo se le sue condizioni fossero rimaste ancora quelle del decennio precedente. Nell'aggiornare i cosiddetti "usi di piazza" relativi alla quantità di grano che un piroscafo di grandi dimensioni era capace di caricare e scaricare in un giorno, una sottocommissione appositamente creata dalla Camera di Commercio nel 1903 poté accertare un indubbio miglioramento, dacché si era passati da una capacità di circa 333 tonnellate giornaliere per un piroscafo di 3000 tonnellate ad una compresa tra le 500 e le 600 tonnellate giornaliere di grano per piroscafi di portata superiore. Ne derivava un effetto positivo sulla durata delle stallie¹⁰¹¹, con risparmio dei noleggiatori e per conseguenza sul corso dei noli¹⁰¹².

Le persistenti difficoltà dello scalo partenopeo non derivano soltanto dall'insufficienza delle calate, o dalle lungaggini burocratiche, ma anche – e forse, soprattutto - da una babele di attori e interessi costantemente in conflitto. Di volta in volta le istituzioni napoletane, massimamente la Camera di Commercio, furono chiamate a confrontarsi con realtà diverse - le società ferroviarie, le associazioni dei lavoratori portuali, la *Navigazione Generale Italiana*, la *Società Meridionale dei Magazzini Generali* - ognuna portatrice d'interessi spesso contrastanti, che gli enti locali tentarono talora di coordinare, e talora al contrario esasperarono prendendo posizioni di campo. Lo stesso ceto commerciale era d'altronde frantumato, come dimostra il crescente numero di associazioni commerciali e industriali costituite ai primi del nuovo secolo, spesso in

¹⁰¹⁰ *Ibid.*, p.24.

¹⁰¹¹ Con stallia si intende il periodo di tempo, individuato dalle polizze di carico o dagli usi di piazza, entro cui un bastimento era tenuto a caricare o scaricare la merce in un porto, senza ulteriore compenso da parte del noleggiatore; terminata la stallia, cominciava la controstallia, ovvero un ulteriore periodo di tempo necessario alla movimentazione della merce, in cui però il noleggiatore era tenuto a pagare un compenso.

¹⁰¹² CCAN, Atti, tornata del 16 gennaio, in «La Rivista Economica e bollettino dei protesti cambiari», 24 (1903), 23 marzo, p.90.

aperta polemica con la Camera di Commercio¹⁰¹³. La giunta camerale non mancava d'indicare nelle proprie relazioni e nei propri reclami i continui disagi, gli attriti, i ritardi e l'aggravamento dei costi che ne derivano alle attività portuali, tutti aspetti sottoposti ad accurato esame dalla sottocommissione sul porto e sui trasporti per terra e per mare, costituita presso la Commissione Reale, che denunciò a sua volta i danni provocati ai traffici portuali.

Un esempio eloquente di simile conflitto di confusi interessi è sicuramente dato dalla vicenda dei nuovi capannoni costruiti sulla banchina a Porta di Massa per il transito delle merci. Al 1898 ne erano stati realizzati tre, dei quali il capannone A era stato dato in concessione alle società ferroviarie, il capannone B alla Camera di Commercio ed il capannone C alla NGI¹⁰¹⁴. La Camera di Commercio aveva fortemente premuto per ottenere l'esercizio dei nuovi arredi portuali, anche a scapito del suo bilancio, memore evidentemente della cattiva esperienza fatta con la *Società Meridionale dei Magazzini Generali*¹⁰¹⁵. Il capannone B, concepito per la sosta temporanea delle merci destinate all'imbarco o che sbarcate dovevano attendere di essere caricate sui carri per ulteriori destinazioni, consentiva la sosta gratuita per i primi quattro giorni, quindi al costo estremamente mite di due centesimi la tonnellata al giorno per i successivi cinque giorni, con un aggravio di altri quattro centesimi al giorno per gli ulteriori dieci giorni, decorsi i quali le merci non potevano essere ulteriormente ospitate. Le tariffe erano state concepite per dissuadere i commercianti dal servirsi del capannone per periodi prolungati, tuttavia, constatata la scarsissima affluenza durante il primo anno di esercizio, la Camera di Commercio, su suggerimento del consigliere Ramaglia, si convinse della necessità di rivedere le tariffe e di estendere il periodo massimo di sosta ammessa per le merci, oltre a far voto per altre facilitazioni quale la pronta installazione di una gru, la sistemazione della strada di accesso e la sosta dei piroscafi merci al vicino molo trapezoidale¹⁰¹⁶. Le proposte riforme tariffarie dovettero avere effetto, perché già l'anno seguente Ramaglia

¹⁰¹³ Cfr. *supra*, nota 893. Diverse associazioni di categoria, spesso di effimera durata, si costituiscono a Napoli a partire dagli anni Ottanta dell'Ottocento. I principali sodalizi di natura commerciale e industriale sono, agli inizi del Novecento, la "Associazione dei Commercianti ed Industriali", il "Circolo del Commercio e degli Interessi Napoletani" e la "Unione Commerciale Umberto I", ma anche altre associazioni, quali la "Pro Napoli" e la "Associazione dei Proprietari e Agricoltori di Napoli" si occupano estesamente di problemi legati al commercio.

¹⁰¹⁴ CCAN, Atti, tornata del 16 settembre 1898, in «La Rivista Economica e bollettino dei protesti cambiarii», 22(1898), 24 ottobre.

¹⁰¹⁵ *Ibid.*, tornata del 10 febbraio 1899.

¹⁰¹⁶ *Ibid.*, tornata del 9 giugno 1900; tornata del 31 agosto 1900, pp.314-317.

poté confermare che il capannone risultava ingombro di merci, e che anzi si rendeva necessario chiedere la realizzazione di un ulteriore capannone, già previsto, ed aprire al commercio il capannone A, concesso alle strade ferrate¹⁰¹⁷. Alla costruzione del nuovo capannone ostava l'ingombro del sito originariamente previsto alla calata Porta di Massa dai depositi di legname, traffico il cui sviluppo stava particolarmente a cuore al commercio cittadino, per cui la commissione per l'arredamento delle banchine concordò nell'individuare un nuovo sito sul lato interno della calata Villa del Popolo, accanto al capannone B. All'apertura del capannone A, invece, faceva ostacolo la sola ostinata volontà delle società ferroviarie di non cederne l'esercizio alla Camera di Commercio, né di volerlo aprire al commercio esse stesse¹⁰¹⁸. Solo alcuni casi di peste rinvenuti tra i facchini del Punto Franco nel settembre del 1901, e la conseguente chiusura dei Magazzini Generali Marittimi, poterono sbloccare temporaneamente lo stato delle cose, imponendosi la necessità di trovare tempestivamente un sito provvisorio di stoccaggio delle merci che non potevano più essere introdotte ai fabbricati del molo S. Gennaro¹⁰¹⁹. La Camera, nell'intento di alleviare i danni economici che ai commercianti derivarono dalle procedure di disinfezione delle merci già depositate al Punto Franco, come pure dalla stretta agli anticipi che gli istituti di credito erano soliti accordare sulle merci, oltre ad offrire tariffe ridottissime per i due capannoni, trattò con la SAD e con altri istituti di credito cittadini per ottenere agevolazioni creditizie e anticipi sulla merce dietro effetti a scontarsi, similmente al meccanismo dei warrant¹⁰²⁰, suscitando le vive proteste della *Società Meridionale dei Magazzini Generali* la quale, dichiarandosi danneggiata nei propri interessi dalla concorrenza scorretta della Camera di Commercio, le intentò causa¹⁰²¹. Malgrado l'assurdità della causa, se solo si consideri che era stata proprio l'impossibilità da parte dei Magazzini Generali di poter ospitare le merci nei locali del Deposito Franco a far sì che la Camera di Commercio accordasse suddette facilitazioni tariffarie e creditizie, nondimeno, dal momento che l'emergenza sanitaria era oramai superata, la giunta ritenne opportuno alzare nuovamente le tariffe¹⁰²², suscitando questa

¹⁰¹⁷ *Ibid.*, tornata del 22 febbraio 1901.

¹⁰¹⁸ *Ibid.*, tornata del 16 luglio 1901; tornata del 24 settembre 1901.

¹⁰¹⁹ *Ibid.*, tornata del 28 settembre 1901.

¹⁰²⁰ *Ibid.*, tornata dell'8 ottobre 1901.

¹⁰²¹ *Ibid.*, tornata del 6 gennaio 1901.

¹⁰²² *Ibid.*, tornata del 12 novembre 1901.

volta le proteste della *Unione Commerciale Umberto I*¹⁰²³. *L'Associazione degli Spedizionieri e Procuratori*, interessata alla concessione dei capannoni, denunciò alla Commissione Reale il rialzo delle tariffe operato dalla Camera di Commercio come prova di una sotterranea alleanza tra l'istituto cittadino e la *Società Meridionale dei Magazzini Generali*:

«Le condizioni fatte per il Capannone B non abbisognano di illustrazione: esse formano un'angaria alla quale il commercio deve sottostare e, crudele dirlo, per opera della stessa Camera di Commercio! È notorio che la Camera di Commercio, per malintesi interessi si sia vincolata alla società di M. G., obbligandosi di tener alti i prezzi dei capannoni e di altri locali da essa dipendenti, onde non fare concorrenza agli stessi M. G. Così quella Camera di Commercio che dovrebbe essere tutela altissima degl'interessi dei commercianti, interessi che si connettono a quelli ben più gravi dell'intera cittadinanza, quella stessa Camera di Commercio ha manomesso tutti questi interessi a sfruttamento della Società dei M. G., che per quanto ricca e potente, è pur sempre d'interessi privati!»¹⁰²⁴.

L'offerta della Associazione di rilevare i capannoni ed esercitarla essa stessa, appoggiata dalla *Unione Commerciale Umberto I*¹⁰²⁵, incontrò però il parere negativo del capitano del porto Witting¹⁰²⁶. Il capannone A, intanto, era ritornato alle società ferroviarie le quali, malgrado le diverse pratiche non solo della Camera di Commercio, ma anche del capitano del porto, del direttore della Dogana Marotta e della giunta comunale guidata da Miraglia¹⁰²⁷, ancora al momento in cui la Commissione Reale dava alle stampe la propria relazione non avevano riaperto il capannone al commercio¹⁰²⁸.

Ancor più intricata, la questione del Punto Franco è il vero pomo della discordia del commercio napoletano. Come si ricorderà, alla fine degli anni Novanta il destino dei magazzini costruiti sul molo S. Gennaro era tutt'altro che definito, essendosi il Comune napoletano opposto alla conversione totale del mai avviato deposito franco in Magazzini

¹⁰²³ *Ibid.*, tornata del 14 aprile 1902.

¹⁰²⁴ ACS, MI, CRIIN, b.10, *Memorandum della Associazione spedizionieri e procuratori di Napoli, novembre 1902*.

¹⁰²⁵ Ivi, *Unione Commerciale Umberto I, Napoli, 7 novembre 1902*.

¹⁰²⁶ Ivi, *Associazione Spedizionieri e Procuratori di Napoli, Napoli, 18 novembre 1902*.

¹⁰²⁷ Ivi, *Capitaneria di Porto, A. Witting al senatore Miraglia, Napoli, 5 novembre 1902*; cfr. anche i telegrammi di Marotta e di Petriccione indirizzati a Miraglia.

¹⁰²⁸ *Relazione della Reale Commissione per l'incremento industriale di Napoli, cit., p.169*.

Generali Marittimi per merci estere, conversione operata di fatto dalla *Società Meridionale dei Magazzini Generali* nel 1896¹⁰²⁹. Dalle carte della *Commissione Reale per l'Incremento Industriale di Napoli* emerge la profonda disparità di posizioni che divideva il commercio napoletano sulla destinazione più opportuna del molo S. Gennaro, per cui una parte piuttosto nutrita sosteneva la necessità della totale conversione del punto franco in Magazzini Generali Marittimi, un'altra al contrario propugnava il ritorno al deposito franco puro e semplice, ed una terza invece, sostenuta anche della Camera di Commercio, si poneva nel mezzo, ventilando l'opportunità di preservare i Magazzini Generali Marittimi, purché vi fossero accolte anche le merci nazionali, convertendo al contempo i locali attigui sul molo angioino, al momento impiegati per la sola esportazione, in deposito franco¹⁰³⁰. La Commissione propose per la soluzione ibrida, formulando infatti il voto che i Magazzini Generali Marittimi fossero «abilitati a ricevere anche le merci nazionali, secondo la più ampia portata della legge in vigore, e con tariffe da approvarsi dal Governo, sentiti gli enti locali» e che il recinto per l'esportazione al molo S. Gennaro fosse trasformato in deposito franco¹⁰³¹. I voti della Commissione Reale tuttavia, avrebbero incontrato l'ostilità di diversi esportatori napoletani, contrari alla possibilità che l'invisa *Società Meridionale dei Magazzini Generali* potesse impossessarsi del recinto d'esportazione al molo Angioino. La questione del punto franco sarebbe rimasta insoluta, anche per l'inconciliabilità delle posizioni in seno alla Camera di Commercio, in buona sostanza fino alla vigilia del conflitto mondiale¹⁰³².

La sottocommissione presieduta dal comandante Witting pose particolare attenzione ad un altro dei fattori universalmente additati come causa dello stato di minorità del porto napoletano, ovvero le difformità di trattamento in materia di tariffe da parte delle società ferroviarie e della NGI rispetto ad altri scali nazionali.

Entrambe le questioni erano state ampiamente sollevate nel corso del decennio precedente. Particolarmente attento al tema fu Oreste Bordiga, che in un'apposita conferenza tenuta presso l'*Associazione dei Proprietari ed Agricoltori di Napoli*

¹⁰²⁹ Cfr. *supra*, par.2.3

¹⁰³⁰ ACS, MI, CRIIN, b.12, *proposta di istituire un "deposito franco", originale Marotta*, dattiloscritto, pp.9-10.

¹⁰³¹ *Relazione della Reale Commissione per l'incremento industriale di Napoli*, cit., p.260.

¹⁰³² M. MARMO, *L'economia napoletana alla svolta dell'inchiesta Saredo e la Legge dell'8 luglio 1904 per l'incremento industriale di Napoli*, cit., p.1009-1011.

denunciava le difficoltà frapposte dai trasporti ferroviari alle esportazioni dei prodotti agricoli dei porti del basso Tirreno:

«Non crediamo inutile richiamar l'attenzione sulle condizioni di scarico e carico dalle navi alle ferrovie e viceversa a Napoli, Torre Annunziata, Castellammare di Stabia e Reggio di Calabria, dove le operazioni del passaggio dalle navi ai vagoni e viceversa devono essere eseguite a cura ed a spese delle parti, mentre a Venezia lo sono dell'amministrazione ferroviaria ed a Genova egualmente, anche quando si tratti di carichi a vagone non completo. Invece agli scali sopradetti, oltre all'obbligo all'interessato di caricare scaricare a conto proprio, si accettano soltanto le spedizioni a P. V. [piccola velocità, N.d.A.] formanti il carico di un vagone. Per le altre occorre che l'interessato le scarichi della nave, le collochi su carri ordinari e le rechi a proprie spese alla ferrovia, pagando non meno di 0,60 ad 1 lira a Ql. per il solo facchinaggio, oltre il nolo dei veicoli e lo scarico nello scalo ferroviario, senza contare le spese, i perditempi e le noie infinite, quando trattasi di merce soggetta a dazio di consumo. Perciò conviene meglio a coloro che spediscono o ricevono merci per via di mare in paesi prossimi a Napoli far uso unicamente del trasporto con carro, senza ricorrere alla ferrovia, giacché dallo scalo marittimo al ferroviario e viceversa dovrebbero ancora far uso dei veicoli ordinari. Ed appunto il commercio della canapa offre il più spiccato esempio di tale fatto. Simili disposizioni mantengono il porto di Napoli in uno stato di inferiorità non solo rispetto a quelli di Genova e Venezia, ma anche a quello di Livorno, dove pure non è prescritto il vincolo del vagone completo»¹⁰³³.

Il maggiore aggravio non stava soltanto nel trasporto dalla stazione centrale allo scalo marittimo, ma nel trasporto stesso dai paesi circoscriventi a Napoli, come Bordiga aveva denunciato in alcuni suoi articoli, anche per la disforme distribuzione territoriale delle tariffe agevolate¹⁰³⁴.

Ancora più sentita era poi la questione degli aggravii per i trasporti ferroviari tra Napoli e le altre province meridionali, soprattutto con il versante adriatico, i cui collegamenti imponevano il transito per il valico appenninico su cui la *Società delle Strade Ferrate Meridionali*, contrariamente a quanto accadeva su altri tronchi montani,

¹⁰³³ *Le tariffe ferroviarie e il porto di Napoli*, in «La Rivista Economica e bollettino dei protesti cambiarii», 20 (1896), 21 settembre, p.420.

¹⁰³⁴ O. BORDIGA, *Le tariffe ferroviarie per la canapa*, in «Rivista agraria», 5 (1895), n.1, 6 gennaio, p.1.

esigeva una soprattassa, come già denunciato a suo tempo dalla commissione convocata dal prefetto Serena¹⁰³⁵. La questione fu posta con fermezza all'attenzione del governo da parte dal prefetto Cavasola¹⁰³⁶, dimostratosi profondamente compenetrato delle necessità di intervenire con urgenza nell'economia napoletana, come dimostra una voluminosa memoria sottoposta al ministero Pelloux il 21 aprile 1900 – prima ancora, cioè, che il processo Casale avesse inizio – in cui il prefetto indicava diversi interventi reputati opportuni, tra i quali vi era la modifica delle tariffe ferroviarie e marittime. Cavasola, pur dimostrando un lucido distacco dalle polemiche sull'isolamento cittadino, concordava sull'assurdità di un aggravio, talora consistente, sulle spedizioni tra Napoli e la Puglia proprio sulle merci di minor valore per unità di volume, com'era il caso del grano¹⁰³⁷. Il ministero Zanardelli, convinto della fondatezza di tale non nuova denuncia, presentò un disegno di legge in questo senso il 21 aprile 1902 – significativamente, il giorno successivo alla costituzione della *Commissione Reale per l'Incremento Industriale di Napoli* – che, approvato in appena due mesi, abolì finalmente la soprattassa per il valico dell'Appennino già a partire dal luglio di quell'anno¹⁰³⁸.

Parole anche più aspre Cavasola riservava nella propria memoria alla la NGI, arrivando ad affermare che «Napoli [era] sempre stata trattata alla Navigazione Generale colla più accentuata ostilità», segnatamente per quanto riguardava le tariffe tra Napoli e gli altri porti nazionali - dove la NGI intercettava la maggioranza dei traffici - che parevano «dirette allo scopo di proibire il commercio locale»¹⁰³⁹. Il prefetto faceva riferimento ad una violenta polemica contro la compagnia di navigazione sorta nella

¹⁰³⁵ Cfr. *supra*, pp.235-236.

¹⁰³⁶ Prefetto di Napoli dal maggio 1896 al settembre 1900, dimostratosi capace di mantenere il distacco dall'ambiente torbido dell'amministrazione napoletana, e di gestire con energia i momenti convulsi del maggio '98, fu anch'egli oggetto di alcune critiche da parte del Saredo, da cui si difese in Senato; cfr. A. SCIROCCO, *Cavasola Giannetto*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, volume 23 (1979).

¹⁰³⁷ ACS, PCM, Gabinetto, 1900, f.26, *Prefettura di Napoli. Gabinetto, a S. E. il Presidente del Consiglio dei Ministri, Condizioni generali e proposte specifiche per il progresso industriale e agricolo della Provincia, Napoli, 21 aprile 1900*. Il seguente passo della memoria è eloquente: «Io mi faccio pienamente ragione di tutto quanto è dovuto a spostamento di traffici proveniente dalle nuove vie del grande commercio, dal nuovo orientamento delle comunicazioni internazionali ed anche dalla inerzia delle attività locali, che tutti deploriamo. Onde riconosco volentieri che non tutti i lamenti che qui sogliono farsi circa il preteso isolamento di Napoli appaiono giustificati. Ma parecchi tra essi e per molta parte lo sono [...] trovo poi addirittura iniquo, che con esempio unico in Italia e che parrebbe fatto apposta per congiurare ai danni di Napoli, si aggiunga un impedimento artificiale come è quello della tassa pel valico Appenninico. Tassa, lo si noti che gravando le spedizioni a piccola velocità colpisce le merci di minor valore e di maggiore dimensioni, quelle in sostanza che maggiormente risentono del prezzo di trasporto».

¹⁰³⁸ Legge 22 giugno 1902, n.228.

¹⁰³⁹ *Ibid.*

primavera del 1899 in seguito alla denuncia di eloquenti casi di ribassi arbitrari delle tariffe che favorivano le spedizioni tra Genova ed altri scali, soprattutto della Sicilia, a scapito del porto di Napoli, riferiti nel corso delle riunioni di commercianti ed industriali tenute tra aprile e maggio di quell'anno. Diversi commercianti denunciavano noli più alti per le spedizioni destinate a Palermo che non a Liverpool, New York ed altri porti, inoltre venivano lamentati noli più alti per le stesse categorie di merci a seconda che la spedizione partisse da Napoli o da un porto dell'Italia settentrionale, soprattutto Genova, per cui, ad esempio, inviare la stessa quantità e qualità di filati, farine, chiodi in botti, rame in barre e in fogli o carta in balle poteva costare, se spedita da Napoli ai principali porti della Sicilia, anche il doppio di quanto costasse spedirla da Genova e talora da Venezia¹⁰⁴⁰. Particolarmente veemente era stato l'intervento di Alfonso De Simone, commerciante di cereali e consigliere della Camera di Commercio, che oltre a citare il caso dell'esorbitante nolo di due Lire il quintale chiesto per spedire farine da Napoli a Venezia, più caro che spedirlo negli Stati Uniti, e molto più grave del nolo richiesto per il tragitto inverso, denunciava altresì l'atteggiamento dispotico della società al momento dello scarico delle merci al Punto Franco, in buona sostanza imponendo il proprio servizio di scarico con ulteriore aggravio del costo¹⁰⁴¹. Interrogata dal ministero delle Poste e Telegrafi sull'argomento, la Camera di Commercio, attraverso una relazione stilata dal presidente Petriccione, non soltanto confermò, ma anzi segnalò ulteriori episodi, in particolare sulla differenza sensibile dei noli per il sud America a seconda che la spedizione fosse partita da Napoli o da Genova¹⁰⁴². Avendo richiesto testimonianze in merito a diverse case napoletane, Petriccione dovette amaramente constatare che sulla questione le case commerciali più importanti non intendevano rispondere o esporsi pubblicamente con prese di posizione ufficiali, evidentemente favorite da accordi particolari con la NGI; Petriccione, tuttavia, osservava che le grandi case erano danneggiate non meno delle piccole, «perocché se pure [ottenevano] per certi scali noli di favore, per certi altri, ne [avevano] di quelli che pur sempre [restavano] onerosissimi», scontrandosi con

¹⁰⁴⁰ CCAN, *Reclami e voti degl'Industriali e Commercianti Napoletani. Conferenze tenute nella Sede della nuova Borsa. Aprile e Maggio 1899*, cit., pp.85-86.

¹⁰⁴¹ *Ibid.*, pp.27-28.

¹⁰⁴² CAAN, Atti, tornata del 12 gennaio 1900, continuazione, in «La Rivista Economica e bollettino dei protesti cambiari», 24 (1900), 5 marzo, p.74. A questo proposito Petriccione riferiva il seguente caso: «In una lettera in partenza da Montevideo in data 15 Dicembre, si annunzia che, per la stessa merce (castagne) si poteva avere, se in partenza da Genova invece che da Napoli, una differenza di nolo in meno da 30 a 35 Lire per tonnellate!!».

l'atteggiamento altezzoso della società, tutelata dalla sua posizione di monopolio e da certe storture ammesse fino ad allora nelle polizze di carico¹⁰⁴³. Oltre ai noli più alti a parità di merci e di destinazione, lo scalo napoletano era fatto oggetto di noli differenti sulle stesse tratte a seconda che fossero merci in arrivo o in partenza, e che in pratica favorivano le importazioni a scapito delle esportazioni, senza per questo venir meno a quanto prescritto dalle Convenzioni, che imponevano alle società sussidiate il solo obbligo di non superare i massimi tariffari periodicamente concordati tra società e ministeri competenti¹⁰⁴⁴. Napoli ne veniva danneggiata non soltanto perché la compagnia calcava la mano là dove la concorrenza veniva meno - ragion per cui Genova ne era favorita dal momento che dal porto ligure salpava un maggior numero di compagnie, spesso compiendo operazioni di scalo sulle coste nazionali – ma anche per il cristallizzarsi di un complesso di accordi tra la società di navigazione e diverse case commerciali degli altri scali, soprattutto genovesi, che rendevano un fenomeno eccezionale, spiacente ma lecito, una condizione di fatto che sfavorivano le esportazioni napoletane¹⁰⁴⁵.

TABELLA 4.1				
Noli medi della NGI su trasporti tra Napoli e altri porti nazionali secondo la Camera di Commercio di Napoli (gennaio 1900)				
Scali	Classi			
	I	II	III	IV
Da Napoli agli altri porti	3.50	2.50	1.90	1.50
Dagli altri porti a Napoli	2.50	1.65	1.20	0.85

Fonte: CAAN, Atti, tomata del 12 gennaio 1900, continuazione, in «La Rivista Economica e bollettino dei protesti cambiarii», 24 (1900), 5 marzo, p.74.
N.B.: Le merci erano classificate dalla NGI in quattro classi sulla base della tipologia e del crescente volume occupato, tuttavia il criterio per cui le singole voci erano incluse in una classe piuttosto che in un'altra variava a discrezione della NGI.

Le lamentele contro i noli ed i disservizi della NGI, tuttavia, non erano sollevate soltanto dai commercianti napoletani, ed anzi la denuncia dell'abuso da parte della grande società del suo monopolio di fatto su alcune rotte risaliva, come si ricorderà, per lo meno ai primi anni Ottanta, quando ancora i rapporti tra la piazza napoletana e la grande compagnia di navigazione risultavano cordiali, tant'è che non risultano particolari

¹⁰⁴³ *Ibid.*

¹⁰⁴⁴ Cfr. Tabella 4.1

¹⁰⁴⁵ *Ibid.*

lagnanze da parte della Camera di Commercio napoletana in quegli anni¹⁰⁴⁶, se non, come altrove ricordato, sui i noli eccessivamente alti per Massaua, senza che però le esportazioni napoletane ne fossero aggravate più di altre¹⁰⁴⁷. La necessità di disciplinare le tariffe esatte dalle compagnie sussidiate aveva d'altronde condotto ad una prima regolamentazione, attraverso l'introduzione di massimi nelle convenzioni che le società non avrebbero potuto superare, ma solo nel 1887 era stata stilata un primo tariffario dei massimi, fondato sui massimi toccati negli anni passati e già desueto. Una commissione ministeriale, presieduta dal napoletano Edoardo D'Amico, era stata incaricata nel 1892, in occasione del rinnovo delle convenzioni postali, di individuare un nuovo tariffario che prescrivesse per le linee interne delle tariffe concordate tra società e governo, individuate sulla base della distanza, lasciando i noli per le linee internazionali alla discrezionalità delle società, purché non superassero i massimi delle altre società¹⁰⁴⁸. Le tariffe proposte dalla Commissione, tuttavia, furono lungamente combattute dalla NGI, la quale protestava, non completamente a torto, che voler fissare le tariffe sulla sola distanza, senza tener conto di altri fattori, avrebbe esposto la società «a perdita certa in moltissimi casi senza alcuna possibilità di compensazione», dal momento che i noli «relativi a percorsi da porti principali a porti principali [sarebbero risultati] di gran lunga superiori a quelli che realmente si [praticavano], mentre [sarebbero risultati] assai inferiori i tassi relativi ai percorsi dai porti principali ai porti secondari delle varie corse italiane», ragion per cui la società si sarebbe ritrovata nell'impossibilità di rialzare i noli nei porti principali per la concorrenza delle compagnie estere e non sussidiate, ed al contempo di non poter compensare il ribasso nei porti secondari, ribasso che la società d'altronde non aveva potuto calcolare al momento in cui aveva firmato le nuove convenzioni postali¹⁰⁴⁹. Un

¹⁰⁴⁶ Già nel 1888, tuttavia, in occasione dei lavori della Commissione Maldini, la Camera di Commercio napoletana affermava fosse necessario abolire il sistema dei massimi per le linee postali e commerciali interne, essendosi rivelato inaffidabile, ed introdurre le tariffe fisse; cfr. *Riordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi. Atti della commissione nominata con decreto del ministro dei Lavori Pubblici in data 30 gennaio 1887*, cit., vol. II, p.661.

¹⁰⁴⁷ In alcuni casi, anzi, il porto napoletano risultava leggermente favorito. Nel febbraio del 1898 il ministro delle Poste e Telegrafi, Luigi Luzzatti, informava la Camera di Commercio napoletana che un accordo tra il governo e la NGI prescriveva, per le merci spedite a Massaua da Napoli e Messina da privati, purché vendute all'amministrazione coloniale, un nolo di 30 Lire la tonnellata, e 45 Lire la tonnellata per le merci il cui peso fosse stato inferiore ai 200 Kg il m³, mentre dagli altri porti nazionali il nolo sarebbe stato rispettivamente di 35 Lire e 53 Lire; cfr. ACS, MC, DGMM, ISM, b.194, f.78301, *Tariffe marittime estere e interne*.

¹⁰⁴⁸ Ivi, pacco n.261, *commissione per le tariffe marittime 1892-1893*.

¹⁰⁴⁹ Ivi, b.194, f.78301, *Tariffe marittime estere e interne, l'amministratore delegato della NGI, Erasmo Piaggio, al ministro delle Poste e Telegrafi, Roma, 9 aprile 1898*.

accordo fu finalmente trovato nel 1899, e con decreto ministeriale del 17 giugno furono approvate le nuove tariffe per le linee interne servite dalla NGI, le quali sarebbero rimaste in vigore provvisoriamente per un anno, a partire dal primo luglio, allo scopo di studiarne gli effetti¹⁰⁵⁰. Sottoposte al Consiglio Superiore di Industria e Commercio, furono da questo affidate allo studio di una commissione composta dai presidenti delle Camere di Commercio di Genova, Torino, Milano, Venezia e Napoli, la quale, pur approvandole nel complesso, ne indicava le problematiche di fondo, ovvero la poca razionalità della classificazione delle merci indicata dalla società per le tariffe delle merci, come pure la persistenza del sistema delle tariffe massime, lasciando alla società la prerogativa di poterle ribassare a sua discrezione, dando luogo ad abusi e discriminazioni tra gli speditori da parte della società, «causa o di perturbazione al commercio come nel caso di speciali tariffe con aumenti di Noli per porti ove [mancava] il correttivo della concorrenza, o di privilegi a beneficio di pochi con pregiudizio della generalità»¹⁰⁵¹. La commissione formulava perciò il voto che non soltanto fosse rivisto il sistema classificatorio, ma che fossero introdotte una buona volta le tariffe fisse, a riprova di come non fosse il solo commercio napoletano a ritenersi danneggiato.

Di estremo interesse è il voto espresso da una commissione d'industriali napoletani, riunitasi presso *l'Associazione dei Negozianti ed Industriali* il 4 marzo 1901, che lamentando il periodo di estrema difficoltà attraversato dal settore metallurgico napoletano, individuava una via d'uscita nella possibilità di procurarsi le materie prime a migliori condizioni, e di poter vendere i prodotti finiti all'infuori di Napoli, «specie in tutto il bacino del Mediterraneo», dove alcuni manufatti avevano cominciato timidamente a smerciarsi, soprattutto quelli meno gravati dal dazio, com'erano quelli composti in prevalenza di ghisa. Per cui la commissione, oltre a chiedere il ribasso dei dazi comunali e doganali, chiedeva anch'essa la parificazione dei noli d'uscita da Napoli, entro le debite proporzioni, a quelli di Genova¹⁰⁵². Il voto fu preso in esame dalla commissione per le

¹⁰⁵⁰ MPPTT, *Relazione statistica intorno ai servizi postali, telegrafici, telefonici e marittimi per gli esercizi 1899-900, 1900-901, 1901-1902 ed al servizio delle casse postali di risparmio per gli anni 1899-1901*, Roma, Unione Cooperativa Editrice, 1905, p.180.

¹⁰⁵¹ *Sulle condizioni e tariffe di trasporto della Navigazione generale italiana. Relazione della Commissione nominata da S. E. il Ministro di agricoltura, industria e commercio d'accordo coll'onorevole Presidente del Consiglio dell'industria e del commercio*, in MAIC, *Annali dell'industria e del commercio. Atti del Consiglio dell'Industria e del Commercio*, 1900, sessione ordinaria, Roma, tip. naz. G. Bertero e C., 1901, p.82.

¹⁰⁵² ACS, MI, CRIIN, b.1, n.43, *Voto emesso dalla Commissione d'Industriali, riunita il 4 Marzo 1901, presso l'Associazione dei Negozianti ed Industriali di Napoli*.

tariffe marittime costituita presso il ministero delle Poste e Telegrafi, ed il delegato della NGI si disse disponibile a venire in contro alle richieste del commercio napoletano¹⁰⁵³. Intanto anche la Camera di Commercio si era mobilitata, creando un'apposita commissione¹⁰⁵⁴ che trattasse, presso il ministero e presso la NGI, una riforma delle tariffe¹⁰⁵⁵. A maggio una delegazione della Camera si recò presso il ministero, che trovò assolutamente bendisposto, e grazie ad una serie di incontri tra i delegati camerali ed il rappresentante della NGI furono concordati i ribassi per alcune tariffe maggiormente utili alle esportazioni napoletane¹⁰⁵⁶. Tuttavia, a seguito di reclami mossi da alcuni esportatori che godevano di accordi precedenti con la NGI, la società informò la Camera di Commercio che i ribassi avrebbero dovuto attendere la scadenza dei suddetti accordi prevista per la fine dell'anno, e che nel frattempo, in via d'esperimento, la società avrebbe ribassato la differenza delle tariffe tra Napoli e Genova dei $\frac{2}{3}$, rimandando ulteriori accordi all'anno successivo¹⁰⁵⁷. Nel complesso, al di là di poche concessioni parziali, la condizione di svantaggio del porto napoletano rispetto a Genova rimase, come la Camera di Commercio non mancò di denunciare in altre occasioni¹⁰⁵⁸, per quanto è bene sottolineare che si trattasse di una condizione che colpiva sostanzialmente i soli scambi con gli altri porti meridionali i quali, d'altronde, lamentavano a loro volta in modo unanime l'elevatezza e l'arbitrarietà dei noli della NGI, né dalle rappresentanze genovesi e veneziane emergevano giudizi eccessivamente teneri nei confronti della grande società di navigazione¹⁰⁵⁹.

¹⁰⁵³ ACS, MC, DGMM, ISM, b.208, f.166918, *Voti dell'associazione dei commercianti ed industriali di Napoli pel miglioramento dei noli*.

¹⁰⁵⁴ La componevano i consiglieri Carrelli, Fusco, Mauro e Ramaglia.

¹⁰⁵⁵ CCAN, Atti, tornata del 15 febbraio 1901, in «La Rivista Economica e bollettino dei protesti cambiari», 25 (1901), 15 aprile, pp.117-118.

¹⁰⁵⁶ EAD. Atti, tornata del 22 marzo 1901, ivi, 20 maggio, p.156. I ribassi furono accordati ai filati e tessuti di lana e cotone, alla farina, alla carta, al rame in balle e ai chiodi per le spedizioni dirette ai porti siciliani e del bacino orientale del Mediterraneo. Un prospetto è in ACS, MC, DGMM, ISM, b.208, f.166918, *Voti dell'associazione dei commercianti ed industriali di Napoli pel miglioramento dei noli*.

¹⁰⁵⁷ CCAN, Atti, tornata del 28 maggio 1901, in «La Rivista Economica e bollettino dei protesti cambiari», 25 (1901), 15 luglio, p.229.

¹⁰⁵⁸ Così nell'aprile del 1903 la Camera di Commercio napoletana riferiva la questione dei noli esattamente negli stessi termini alla Commissione Reale per i Servizi Marittimi costituita in previsione del rinnovo delle convenzioni postali; cfr. CCAN, *Risposta al quistionario de' servizii postali e Commerciali marittimi*, in «La Rivista Economica e bollettino dei protesti cambiari», 27 (1903), 29 giugno, pp.201-220.

¹⁰⁵⁹ Se ne ha un ampio saggio nei lavori della Commissione Reale per i Servizi Marittimi; cfr. *Fisionomia e bisogni di alcuni porti italiani*, in *Atti della Commissione Reale pei Servizi Marittimi*, vol. III, Imola, Coop. Tip. Edit. P. Galeati, 1906, pp.135-270.

Il tema del costo dei trasporti fu ampiamente trattato dalla *Commissione Reale per l'Incremento Industriale*, che dedicò in particolar modo alle tariffe ferroviarie uno studio considerevole, che difatti occupano un numero non marginale di pagine nella relazione finale. La Commissione faceva proprie le considerazioni, già formulate a suo tempo soprattutto dal Bordiga, sulla necessità di favorire i trasporti sui brevi tragitti che dall'entroterra avessero condotto al porto, e non soltanto le spedizioni sulle più lunghe percorrenze che pure in passato, soprattutto all'indomani della rottura doganale italo-francese, favorendo le esportazioni di derrate agricole dal Mezzogiorno verso i mercati dell'Europa centrale, avevano offerto un certo sollievo ad agrari ed esportatori meridionali. Molte tariffe in vigore, dunque, sfavorivano l'accentramento dei prodotti meridionali nel porto napoletano perché esse prevedevano riduzioni considerevoli a partire da una percorrenza minima, che di solito andava dai 600 km in su, distanza che non intercorreva tra quasi nessuna località agricola del Mezzogiorno continentale e Napoli¹⁰⁶⁰. Non meno indispensabile era estendere al porto di Napoli tutte quelle tariffe speciali accordate agli altri porti del Regno, soprattutto dell'Italia settentrionale, a favore dell'esportazione¹⁰⁶¹. Era fermo convincimento della Commissione che le difficoltà dei trasporti ferroviari ed il cattivo servizio garantito dalla NGI sulle linee interne concorressero, dandosi reciprocamente vigore, allo sviamento delle esportazioni meridionali verso i porti settentrionali, e che perciò, oltre che nella riforma delle tariffe e nella migliore sistemazione della stazione ferroviaria napoletana - cui sarebbe stato opportuno aggiungere una stazione per le merci a piccola velocità nel quartiere orientale, in vista della zona franca¹⁰⁶² - altrettanto utile sarebbe stato garantire un miglior collegamento in cabotaggio tra Napoli e gli altri scali del Mezzogiorno¹⁰⁶³. La modifica delle tariffe ferroviarie, secondo le proposte della Commissione Reale, fu in buona sostanza completamente esaudita, nel più ampio complesso di interventi volti a favorire le esportazioni del Mezzogiorno, attraverso il R. D. 24 giugno 1903 e il Decreto ministeriale 23 giugno 1904¹⁰⁶⁴, cui seguirono poi ulteriori agevolazioni per singole voci

¹⁰⁶⁰ *Relazione della Reale Commissione per l'incremento industriale di Napoli*, cit., pp.213-227.

¹⁰⁶¹ *Ibid.*, pp.227-229.

¹⁰⁶² *Ibid.*, p.211.

¹⁰⁶³ *Ibid.*, pp.229-232.

¹⁰⁶⁴ Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Disegni di legge e relazioni, Legislatura XXI, DDL N.519, *Disegno di legge presentato dal presidente del consiglio, ministro dell'Interno (Giolitti), di concerto col ministro del Tesoro interim delle Finanze (Luzzatti), col ministro dei Lavori Pubblici (Tedesco), col*

d'esportazione del napoletano quali i cosiddetti basoli, la pozzolana, la canapa e le acque minerali¹⁰⁶⁵.

Il complesso di misure proposte dalla Commissione più attente allo sviluppo commerciale della città - dimensione che la Commissione non ricusava affatto, ma che iscriveva nell'ambito della trasformazione in senso industriale del tessuto produttivo urbano - abbracciava uno spettro talmente ampio di fattori che difficilmente avrebbe potuto trovar luogo in un unico intervento, come effettivamente avvenne per la legge speciale, che ne fu il risultato concreto¹⁰⁶⁶. Né poteva essere altrimenti, perché taluni aspetti salienti, quali erano quelli dei noli e dei servizi sussidiati, ricadevano nell'ambito dei rapporti, viepiù tesi, tra lo Stato e le società concessionarie, e che tra l'altro, proprio nel corso di quegli stessi anni, avrebbero condotto alla risoluzione di esperienze decennali, dopo una lunga parentesi di ripieghi e ardue trattative, attraverso la statizzazione dei servizi postali con l'assunzione diretta da parte dello Stato, nel 1908, dell'esercizio delle linee tra l'Italia peninsulare e le isole, e quindi, nel 1910, con la creazione temporanea di una nuova società di navigazione, la *Società Nazionale dei Servizi Marittimi*, prodotto di un accordo tra il governo Luzzatti ed un sindacato di imprenditori, siglando la fine del monopolio, poco meno che trentennale, della NGI nei servizi postali, prodromo della sistemazione definitiva dei servizi commerciali e postali, ripartiti tra tre società, attuata nel 1912¹⁰⁶⁷, sistemazione, tra l'altro, che vedeva ancora una volta frustrata la speranza napoletana di essere promossa a sede d'armamento¹⁰⁶⁸. Anche quanto poté essere inserito nella legge speciale, soprattutto in termini di risorse da stanziarsi per l'espansione ad oriente del porto commerciale, sempre più inadeguato

ministro di Agricoltura, Industria e Commercio (Rava), col ministro della Pubblica Istruzione (Orlando). Provvedimenti per il risorgimento economico della città di Napoli, pp.14-15.

¹⁰⁶⁵ Ivi, DDL N.519-A, *Relazione della commissione composta dai deputati Palberti, presidente, Cantarano segretario, Fasca, Colajanni, De Martino, Arlotta, De Luca Paolo Anania Fani e Girarli, relatore, sul disegno di legge presentato dal presidente del Consiglio, ministro dell'Interno (Giolitti) [...] Provvedimenti per il risorgimento economico della città di Napoli*, p.17.

¹⁰⁶⁶ Per un quadro sintetico del contenuto della legge cfr. A. DELL'OREFICE, *Per la storia dell'intervento dello Stato nel Mezzogiorno: la legge speciale per Napoli*, in *Lo Stato e il Mezzogiorno a ottanta anni dalla legge speciale per Napoli*, cit., pp.77-93.

¹⁰⁶⁷ Cfr. V. D. FLORE, *op.cit.*, pp.378-397; L. CONTINI, *Pubblico e privato in età giolittiana. Luigi della Torre e le convenzioni marittime 1909-1910*, «Archivi e Imprese», 11-12 (1995), pp.193-232; A. CAFARELLI, P. PECORARI, *Il governo Luzzatti e il rinnovo delle convenzioni marittime*, «Storia economica», 14 (2011), pp.53-78.

¹⁰⁶⁸ F. BARBAGALLO, *Crisi economica e lotta politica*, in F. S. NITTI, A. WITTING, *Il porto e la città di Napoli ai primi del '900*, cit., p.95.

all'aumento del traffico¹⁰⁶⁹, richieste talora anni per essere attuato, e taluni interventi, come già rilevato, si sarebbero conclusi soltanto all'indomani del primo dopoguerra.

¹⁰⁶⁹ A. WITTING, *Condizioni e potenzialità del porto di Napoli in relazione al fabbisogno delle industrie e del commercio*, ivi, pp.99-108.

EPILOGO

Il rapporto secolare tra Napoli e il mare è indubbiamente incostante, mutevole e capriccioso non meno dell'elemento acqueo. Nel corso della sua storia la città guarda al mare di volta in volta come elemento ostile o come oggetto di cupido desiderio, talora tentando, senza reale successo, di colmare un distacco consumatosi, secondo alcuni studiosi, almeno a partire dalla dominazione aragonese. A cavallo tra XVIII e XIX secolo, tuttavia, il commercio marittimo napoletano e meridionale acquista un certo vigore, soprattutto in quello che Biagio Salvemini e Annastella Carrino hanno delineato come «spazio tirrenico», luogo a un tempo ideale e concreto che consente, tra l'altro, alle comunità marittime meridionali, segnatamente del golfo di Napoli, di inserirsi nei circuiti commerciali, accanto ai più consueti operatori liguri o francesi, che da Marsiglia doppiano gli scali delle coste meridionali scambiando prodotti del suolo con beni manifatturati e coloniali. Gli spazi commerciali tuttavia non sono eternamente dati, né è possibile addebitare ad un unico agente meriti e responsabilità della loro evoluzione. Il XIX secolo è testimone di cambiamenti epocali dell'economia mondiale, che sconvolge e riconfigura le tecniche dello scambio non meno di quelle della produzione. È in una fase di turbinosa trasformazione sociale ed economica su scala globale che si compie l'unificazione della penisola italiana, la cui conseguenza più immediata per Napoli, non più capitale, è l'urgente necessità di ripensare se stessa, individuando nuove funzioni urbane che consentano di riassorbire i contraccolpi del declassamento cittadino a rango di semplice capitale provinciale, ancorché tra le più cospicue del nuovo Regno.

Quanti siedono nei consigli amministrativi della città, o nella sua principale rappresentanza commerciale, volgono i propri occhi al mare. Nel corso degli anni emergono con chiarezza alcune strategie di fondo che indirizzano l'azione della classe dirigente napoletana allo scopo di favorire la vocazione marittimo-commerciale della città, e che possono grossomodo articolarsi come di seguito:

1. Dotare la città di più moderne infrastrutture portuali, e di servizi adeguati di movimentazione e stoccaggio delle merci grazie alla creazione di Magazzini Generali e di un Punto Franco;

2. Assicurare al commercio un fascio adeguato di collegamenti marittimi ai mercati potenziali o già consolidati;
3. Favorire la costituzione di una compagnia di navigazione transoceanica cittadina;
4. Promuovere l'apertura di nuovi mercati attraverso l'esplorazione coloniale;
5. Attrarre il commercio di transito euro-asiatico.

Secondo un convincimento generalmente diffuso all'indomani dell'Unità, il commercio napoletano avrebbe sicuramente preso vigore una volta adeguato il porto cittadino, oramai insufficiente all'evoluzione tecnica della navigazione, ed all'aumento dei traffici. In ciò politica e commercio napoletano non si discostano da un sentimento diffuso in tutto il nuovo Regno, che tra l'altro aveva ricevuto in dote una pleora di porti della più eterogenea natura, a partire dai piccoli porticcioli, talora poco più che attracchi provvisori, per arrivare agli scali delle grandi città portuali, eredi di gloriose tradizioni, e tuttavia tutti, con la sola parziale eccezione di Genova, oramai inadeguati e bisognosi di radicali interventi d'ammodernamento ed espansione¹⁰⁷⁰.

I lavori per realizzare un nuovo ed efficiente porto mercantile, com'è noto, si protrassero per tempi lunghissimi, secondo un processo di sedimentazione di interventi parziali, di volta in volta individuati per sopperire a necessità urgenti o comunque per correggere errori progettuali precedenti, finché, a partire degli anni Ottanta, non vengono impostati progetti di più vasta portata e con più adeguate risorse a sostegno, introducendo così ad una nuova fase della storia portuale napoletana con una prima importante fase tra 1880 e 1896, ed una seconda tra 1896 e 1904. Un primo punto, che ci pare emerga da quanto ricostruito attraverso la presente ricerca, è che l'andamento altalenante ed estenuato dei lavori portuali napoletani nel primo ventennio postunitario non sia da addebitarsi tanto a negligenza o malanimo dello Stato centrale in sé: come riporta Maria Elisabetta Tonizzi, ad esempio, nello stesso arco di tempo Napoli, insieme a Genova, è destinataria di metà dei finanziamenti statali stanziati per lavori portuali, ed anche negli anni Novanta, in una temperie di ristrettezze finanziarie, Napoli è tra i pochi porti

¹⁰⁷⁰ M. E. TONIZZI, *L'Italia e il mare. I porti e la politica portuale 1861-1913*, «Contemporanea», 21 (2018), n.1, pp.27-49.

nazionali, insieme a Genova e Venezia, a beneficiare di spese consistenti¹⁰⁷¹. Piuttosto, un ostacolo concreto stava in un malinteso dispositivo decisionale che teneva insieme al contempo la necessità di accentrare i momenti decisionali e progettuali in materia di lavori pubblici - senza che ciò impedisse la duplicazione di competenze, per cui costruzione, manutenzione, direzione dei sistemi portuali dipendevano contemporaneamente dai ministeri dei Lavori Pubblici, della Marina e delle Finanze - e al contrario una strana forma di collegialità fondata sulla partecipazione di delegati degli enti cittadini ad una commissione portuale locale in cui, di concerto con i funzionari portuali, doganali e ferroviari compartimentali, erano individuate teoricamente le direttrici di sviluppo dello scalo¹⁰⁷². L'espansione del porto di Napoli, per opinione concorde dei contemporanei, fu un'opera tecnologicamente impegnativa, esposto com'era ai venti di traversia, con la conseguente necessità di prolungare costantemente il molo San Vincenzo, impresa di nient'affatto semplice realizzazione.

Oltre che da difficoltà tecniche e da farraginosità amministrative, l'espansione dello scalo napoletano fu ulteriormente frenata dalla difficile convivenza con la base militare collocata tra molo Angioino e molo San Gennaro. In teoria, tale convivenza avrebbe dovuto concludersi per la volontà, manifestata da diversi ministeri, di trasferire l'Arsenale militare nella più protetta rada di Taranto: l'ipotesi, come si è potuto vedere, divise l'opinione pubblica della città tra quanti videro nella conversione dell'Arsenale in un dock, sul modello di quelli inglesi e francesi, un'insperata opportunità di accelerare l'estensione e l'ammodernamento dello scalo mercantile, e quanti invece temevano le ripercussioni sociali che immancabilmente ne sarebbero derivate per il licenziamento, o comunque il trasferimento coatto, di migliaia di operai impiegati tanto nell'Arsenale che nel cantiere militare di Castellammare. Si trattava di posizioni legittime, né in questo argomento il ceto politico ed economico napoletano si dimostrò più pencolante dell'omologo genovese, il quale aveva affrontato lo stesso dissidio nel decennio precedente, subendo in sostanza la volontà di Cavour. Tuttavia, la natura oscillante delle posizioni fu un fattore indubbiamente frenante, che impedì di individuare finalmente una direttrice di sviluppo del porto, per lo meno finché il sogno degli auspicati docks mercantili non sfumò, scalzato da più modesti ma attuabili Magazzini Generali, realizzati

¹⁰⁷¹ *Ibid.*, pp.39-40.

¹⁰⁷² Valgono qui le considerazioni sull'accentramento dell'amministrazione della marina mercantile in M. MERIGGI, *Le istituzioni del mare in età liberale*, in *A vela e a vapore*, cit., pp.247-265.

nei pressi della vecchia stazione delle Ferrovie Romane, al corso Garibaldi. Sciolto così il nodo gordiano, da quel momento in avanti la conservazione dell'Arsenale divenne uno dei punti fermi delle rivendicazioni napoletane. Comunque sia, sarebbe erroneo addossare alla lenta espansione delle infrastrutture portuali una qualche responsabilità sull'andamento dei traffici, per lo meno nel primo ventennio unitario.

Per quanto si difetti di dati affidabili sulla consistenza quantitativa del traffico portuale napoletano prima dell'Unità, fonti successive consentono di individuare una prima fase espansiva del commercio napoletano, che pur con alcune oscillazioni, si protrae all'incirca fino agli ultimi anni Settanta, per far posto quindi ad una seconda fase, questa volta di stagnazione, che perdura a sua volta fino alla prima metà degli anni Novanta, quando comincia a manifestarsi una nuova fase ascendente, la cui accelerazione è considerevole, al punto da superare, in alcuni anni, il tasso di crescita di tutti gli altri porti nazionali, Genova inclusa, consentendo a Napoli di raddoppiare il tonnellaggio delle merci globalmente mobilitate nel giro di sette anni, tra 1900 e 1907, quando la crisi finanziaria americana, trasferendosi al sistema bancario europeo ed italiano, e da lì all'industriale e commerciale, determina una prima importante contrazione del movimento ascensionale che aveva interessato l'economia nazionale in età giolittiana, cui Napoli partecipa anche in virtù della Legge speciale¹⁰⁷³.

L'espansione dei traffici portuali che si verifica durante il primo ventennio postunitario, riflesso della crescita della produzione agraria che interessa tutto il Mezzogiorno, si accompagna a sua volta alla trasformazione della composizione merceologica tanto delle esportazioni che delle importazioni, cartina al tornasole dell'evoluzione stessa del tessuto agricolo e manifatturiero della regione campana, che va sempre più consolidandosi come hinterland del porto napoletano, e dei porti satelliti di Castellammare, Torre Annunziata, Ercolano: così, mentre sul versante delle importazioni aumentano le quantità entranti di combustibili, cereali, metalli e filati, sul versante delle esportazioni si consolidano le voci tipiche del settore agroalimentare e della manifattura leggera napoletana, quali sono la pasta e gli sfarinati, i vini di pregio, i depositati della vinificazione come tartaro e feccia di vino, la canapa grezza e ritorta, le conserve alimentari, i prodotti ortofrutticoli, gli agrumi, nonché i guanti ed il corallo tanto grezzo

¹⁰⁷³ F. BONELLI, *La crisi del 1907. Una tappa dello sviluppo industriale in Italia*, Torino, Fondazione Luigi Einaudi, 1971.

quanto lavorato, quest'ultimi tuttavia soggetti ad una crisi da cui si riprenderanno, in parte, solo nel primo dopoguerra¹⁰⁷⁴. Vengono meno le tradizionali esportazioni di olio, conseguenza della disarticolazione dei rapporti tra Napoli e le altre province del Mezzogiorno continentale che, tuttavia, non può leggersi come mera conseguenza di uno sviluppo asimmetrico della rete ferroviaria nazionale: Napoli subisce semmai la concorrenza degli altri porti nazionali, come Messina e Genova sul Tirreno, e Venezia sull'Adriatico, che per motivi diversi polarizzano alcune delle principali voci d'esportazione meridionale, più attraverso la navigazione di cabotaggio che non per mezzo della strada ferrata, senza d'altronde che questo fenomeno impedisca l'espansione del traffico napoletano. Non è improbabile che l'isolamento di Napoli dalle altre province meridionali, soprattutto adriatiche, sia esasperato dalla riforma ferroviaria del 1885, che ripartì la rete nazionale secondo le due dorsali, adriatica e tirrenica, ognuna affidata ad una singola società, favorendo certamente il traffico lungo l'asse longitudinale della penisola. Indubbiamente a sfavore del commercio cittadino operò semmai il sistema delle tariffe ferroviarie, la cui riforma, verificatasi soltanto nei primi anni del Novecento, concorse probabilmente alla considerevole espansione delle esportazioni dallo scalo napoletano ai primi del Novecento, per quanto, in assenza di dati precisi sul traffico ferroviario per singole tratte, non possa affermarsi con piena sicurezza¹⁰⁷⁵. Ancora ai primi del Novecento, comunque, Napoli intrattiene scambi con le altre province meridionali attraverso il cabotaggio in proporzioni non disprezzabili, senza contare che in conseguenza del tragico terremoto del 1908 Messina, d'altronde già in declino dopo la perdita del proprio porto franco, non avrebbe avuto più la forza di contestare a Napoli il transito delle esportazioni del basso litorale tirrenico; tuttavia, è necessario rimarcare che l'assenza di dati sul movimento di cabotaggio tra singole dogane non consente di dire con chiarezza quanto Napoli possa essersene avvantaggiata.

Espansione e diversificazione del traffico commerciale napoletano si accompagnano a loro volta alla ramificazione di un più ampio sistema di collegamenti

¹⁰⁷⁴ F. MILONE, *Il porto di Napoli. Studio di geografia economica*, «Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica», IV serie, 42 (1927), n.2-6.

¹⁰⁷⁵ Assolutamente inutile, in questo senso, una pubblicazione della Camera di Commercio napoletana che avrebbe voluto offrire dei dati statistici sul movimento marittimo e ferroviario del porto napoletano nel primo decennio del Novecento, limitandosi però ad offrire solo il dato complessivo del movimento ferroviario, tanto in entrata quanto in uscita, per gli anni tra 1905 e 1910; cfr. CCAN, *Rilievi statistici sul Movimento del Porto di Napoli 1901-1910*, cit., p.28.

marittimi, favoriti dalla diffusione della navigazione a vapore, soprattutto di linea. Celerità dei collegamenti e disponibilità di celle frigorifere, tanto per nave che su ferrovia, sono fondamentali per la commercializzazione di diversi prodotti napoletani, come quelli orticoli od i vini di pregio, poco alcolici e particolarmente sensibili alle variazioni delle temperature. Le importazioni, in verità, non sembrano modificarsi rispetto alle tradizionali direttrici che fanno capo soprattutto alle grandi città portuali dell'Europa settentrionale, e segnatamente del Regno Unito, principale fornitore di carbon fossile, insieme ai coloniali, come pure ai porti mediterranei, tra i quali predomina Marsiglia con la quale perdura un interscambio di beni agricoli o semilavorati, come la canapa, in cambio di coloniali e beni industriali, per lo meno finché la rottura delle relazioni commerciali e diplomatiche italo-francesi non interrompe, in parte, questi flussi, senza tra l'altro che il commercio napoletano ne sia granché sconvolto. Acquistano inoltre sempre maggiore importanza le importazioni di cereali dal Mar Nero e dal bacino orientale del Mar Mediterraneo, confermando la preminenza delle importazioni europee e mediterranee. Le esportazioni, al contrario, si diffondono su un maggior numero di rotte, ma anch'esse tendono a concentrarsi lungo alcune direttrici di fondo, che vedono prevalere le destinazioni per l'America settentrionale e per i paesi affacciati sul Mediterraneo. È bene ribadire che in parte le esportazioni sfuggono alle rilevazioni doganali non solo perché spesso non gravate da dazio, ma anche perché talora instradate verso i paesi di destinazione attraverso la ferrovia, com'è il caso dei prodotti ortofrutticoli, con conseguenze distorsive sui dati raccolti: così, l'importanza delle esportazioni per i paesi europei doveva essere sicuramente superiore a quanto riportato. Rimane invece marginale il traffico da e per il canale di Suez, per quanto, paradossalmente, sia proprio su queste rotte che si polarizza l'attenzione del ceto politico e mercantile napoletano, sedotto, non dissimilmente dal resto della classe dirigente nazionale, dal mito del commercio di transito orientale, pronte ad essere afferrato una volta che, con opportuni accorgimenti di politica infrastrutturale, il paese si fosse offerto come corridoio privilegiato tra l'Oriente e l'Europa¹⁰⁷⁶.

La natura malintesa del commercio di transito, o per meglio dire, l'incapacità di intuire l'evoluzione del sistema mondiale degli scambi, sempre meno disposto ad

¹⁰⁷⁶ S. COLAFRANCESCHI, *A guisa di un immenso molo. Le istituzioni per il commercio estero nell'Italia postunitaria*, Roma, Aracne, 2008, pp.25-54.

interrompere le filiere globali dei prodotti con inutili aggravii di tempo e costi, è forse l'aspetto realmente dirimente della traiettoria di Napoli come città portuale e commerciale. La testardaggine con cui il ceto commerciale napoletano confida nel commercio orientale come soluzione della crisi cittadina ancora ai primi del Novecento, malgrado le statistiche portuali confutassero chiaramente l'importanza del traffico tra Napoli e l'oltre Suez, aspetto d'altronde che, soprattutto sul versante delle esportazioni, è comune all'intero commercio nazionale¹⁰⁷⁷, lascia filtrare l'inadeguatezza di fondo, già constatata dalla storiografia più avvertita, della classe dirigente napoletana al difficile compito di riconvertire l'economia cittadina in chiave marittimo-commerciale. Il perdurante convincimento che la sola posizione geografica favorevole dovesse fatalmente attrarre il transito euro-asiatico allo scalo napoletano, senza che l'economia cittadina vi prendesse parte attiva - senza cioè che il capitale commerciale napoletano si inserisse attivamente in quei traffici come diretto intermediario e come armatore delle società che avrebbero dovuto trasportare quei beni - dà la cifra dell'incomprensione delle trasformazioni in atto nel sistema marittimo e commerciale globale, il cui funzionamento riposava sull'interazione funzionale della triade infrastrutture-navigazione-intermediazione, che soltanto poteva assicurare ad una città portuale la possibilità - possibilità, non la certezza - di inserirsi con successo nel sistema mondiale degli scambi. L'incomprensione di fondo su cui si adagiano calcoli e ambizioni del ceto mercantile e politico napoletano concorre ad impedire la reale conversione funzionale di Napoli in città portuale vera e propria, come d'altronde conferma l'analisi della struttura occupazionale della città tra Unità e primi del Novecento, in cui si ravvisa bensì una crescita degli occupati nel settore portuale e commerciale, tanto all'ingrosso che al dettaglio, ma senza che si riesca a capovolgere la secolare prevalenza dei settori tradizionali in cui risalta il ceto forense e medico-sanitario, insieme ai proprietari, ai funzionari ed impiegati, all'artigianato minuto e così via.

Ancora una volta, ci pare che le difficoltà dell'economia marittimo-commerciale napoletana non possano leggersi soltanto in controluce alla inadeguata dotazione portuale, che tra l'altro è ai primi del Novecento oramai profondamente ampliata ed ammodernata, per quanto faticosi a tenere il passo della continua crescita dimensionale dei

¹⁰⁷⁷ Cfr. G. FEDERICO, S. NATOLI, G. TATTARA, M. VASTA, *Il commercio estero italiano 1862-1950*, Roma-Bari, Laterza, 2011, pp.31-50.

piroscafi, e del progresso tecnico delle attrezzature portuali, secondo un fenomeno però che è comune – con le dovute differenze - un po' a tutti i grandi porti a cavallo tra XIX e XX secolo¹⁰⁷⁸. Il porto napoletano soffre semmai soprattutto del perdurante sovrapporsi di interessi e prerogative diverse e in assordante contrasto, i cui attriti impediscono di beneficiare realmente dell'espansione delle attrezzature portuali, come già ha rilevato opportunamente Giuseppe Moricola nel suo studio sui facchini portuali.

Il malriuscito tentativo di costituire a Napoli un Punto Franco, fortemente desiderato dalle rappresentanze cittadine quale strumento fondamentale di trasformazione dello scalo cittadino in *entrepôt*, compendia esemplarmente l'intrecciarsi di difficoltà d'ordine burocratico-amministrativo, eterogeneità degli interessi che insistono sul porto napoletano e incomprensione dei processi in atto nel commercio internazionale. Il Punto Franco, nato per intercettare il commercio di transito estero, non poté realmente riuscire nell'intento sia per eccesso di rigore, talora arbitrario, del Ministero delle Finanze e delle autorità doganali, sia perché la città stessa non ha alle spalle un hinterland internazionale da poter servire, né un sistema dinamico di grandi case commerciali in grado di farsi esse stesse mediatrici dei transiti, se non limitatamente alle esportazioni dei prodotti meridionali, proprio quei generi cioè non ammessi nei locali del Punto Franco da un incomprensibile regolamento. Il commercio napoletano stesso continua ad essere in parte intercettato da grandi case estere, come si è rilevato, pur di sfuggita, circa le esportazioni delle paste alimentari nelle colonie britanniche dell'Australia e del Sud Africa, o circa la scomoda tutela delle case settentrionali nell'esportazione di prodotti orticoli per l'Europa centrale e settentrionale su ferrovia. Certo, non mancarono alcuni tentativi da parte dell'intermediazione napoletana di organizzarsi su più solide basi, ma non ebbero evidentemente seguito, permanendo una struttura fondata su poche case più solide, alcune indubbiamente capaci di inserirsi con successo negli interstizi del sistema globale degli scambi.

È sotto questa luce che va letto anche il ruolo della navigazione internazionale nell'economia cittadina. Il porto napoletano, nel corso della seconda metà del secolo, diventa bensì porto d'attracco di innumerevoli società di navigazione, ma – e ci pare sia necessario rimarcarlo – il semplice instaurarsi di un collegamento, anche periodico, in sé,

¹⁰⁷⁸ J. W. KONVITZ, *The Crises of Atlantic Port Cities, 1880-1920*, «Comparative Studies in Society and History», 36 (1994), n.2, pp.293-318.

non significava affatto l'aprirsi di opportunità di inserimento in nuovi mercati. L'esito delle pratiche delle rappresentanze napoletane per attrarre al porto di Napoli le grandi società di linea estere è, sotto questo aspetto, ambivalente: mentre in alcuni casi si instaura un rapporto reciprocamente proficuo, com'è il caso delle esportazioni per gli Stati Uniti, o per l'Africa orientale, in altri, come si è visto, si risolvono in un fiasco per l'indifferenza delle società estere, soprattutto britanniche, ad inserire l'export napoletano nei circuiti in cui esse operano. Il margine di discrezionalità dei grandi operatori marittimi internazionali concorre in effetti a mantenere la città in uno stato di dipendenza, che va annoverata tra le cause della mancata conversione di Napoli in città-porto. I tentativi di risposta sono, come si è ricostruito, di due tipi: favorire la nascita di una società cittadina, e assicurare alla città stessa un fascio di collegamenti adeguati nell'ambito dei servizi marittimi postali sussidiati dallo Stato. Si tratta di due aspetti intimamente connessi. Il sistema dei collegamenti postali e commerciali marittimi sussidiati distorce il mercato dei trasporti, ed inibisce l'iniziativa napoletana, la quale tenta semmai di farsi forza cercando di unirsi al capitale ligure o siciliano, con esiti fallimentari. Allo stesso modo, il tentativo di intrecciare le fortune del commercio cittadino ad un rapporto privilegiato con la più grande società di navigazione sussidiata del Regno, la Navigazione Generale Italiana, si rivela alla lunga una pia illusione: forte del proprio monopolio, la società concorre semmai a cristallizzare una condizione di svantaggio dello scalo napoletano rispetto al più importante traffico genovese, accordando a quest'ultimo noli di favore. In controluce a tale fenomeno, ci pare emerga un dato di basilare importanza, ma che meriterebbe una ricerca il cui esito è tutt'altro che scontato: ci si chiede qui cioè se il differenziale dei noli accordati tra i due scali, per lo meno sulle esportazioni verso gli altri porti nazionali, fosse il riflesso di una condizione generale del mercato dei trasporti, ed includesse ad esempio anche le altre grandi società di linea estere. In effetti, una differenza considerevole a favore dello scalo genovese è lamentata in più occasioni per le spedizioni indirizzate al Sud America, il che, secondo la lettera delle convenzioni, era lecito nella misura in cui la NGI fosse rimasta nell'ambito del corso internazionale dei noli. Né va dimenticato che tutte le grandi rotte transoceaniche sono progressivamente quotizzate e calmierate dalle grandi compagnie di linea attraverso il sistema dei cartelli, o shipping rings, con una certa accelerazione a partire dall'ultimo decennio del XIX secolo¹⁰⁷⁹. Una ricerca presso gli

¹⁰⁷⁹ J. DARWIN, *op.cit.*, pp.146-148.

archivi delle grandi società di navigazione potrebbe forse offrire notizie di estremo interesse, ad esempio attraverso i carteggi con le rispettive agenzie site in Napoli¹⁰⁸⁰.

Anche così, comunque, il commercio napoletano dà segnali di dinamismo, né i risultati sono così negativi come si è talora portati a pensare, come d'altronde dimostra il fatto stesso che il porto di Napoli riesca a porsi al secondo posto, dopo Genova, tra tutti i porti italiani per il peso delle esportazioni. Detto dinamismo traspare soprattutto dalla capacità dei settori più dinamici, come sono il vino, le paste, il corallo, le conserve alimentari, di farsi strada su ogni possibile mercato, tuttavia l'impressione è che il successo arrida soprattutto a quelle case che siano capaci a un tempo di farsi sia produttrici che intermediarie. Si tratta di un aspetto che meriterebbe un'indagine ben più approfondita: tra le carte del ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, ad esempio, Simone Colafranceschi rintraccia le domande di diversi pastifici del napoletano che si rivolgono al ministero per «informazioni al fine di attivare esportazioni verso la Spagna, la Gran Bretagna e il Sud America»¹⁰⁸¹. Non è improbabile che una ricerca rigorosa, che passi al setaccio gli archivi del ministero di Agricoltura Industria e Commercio e degli Affari Esteri, possa restituire informazioni preziose su tentativi e modalità dei settori produttivi napoletani di proiettarsi sul mercato internazionale.

¹⁰⁸⁰ Un elenco degli archivi europei utili a ricerche di storia marittima è in MILLER, *op.cit.*, pp.379-384.

¹⁰⁸¹ S. COLAFRANCESCHI, *Affari nel mondo. Il MAIC e l'imprenditoria italiana di fine ottocento*, cit., p.741.

FONTI E BIBLIOGRAFIA

FONTI ARCHIVISTICHE

Archivio Centrale dello Stato, *Ministero dei Lavori Pubblici, Direzione Generale Ponti Acque e Strade*, b.113

Archivio Centrale dello Stato, *Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, Direzione Generale Credito e Previdenza, Archivio Generale, Industrie Banche e Società*, b.40

Archivio Centrale dello Stato, *Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, Industria e Commercio*, bb.155, 157A, 158, 184B, 345A, 346B

Archivio Centrale dello Stato, *Ministero delle Comunicazioni, Direzione Generale della Marina Mercantile, Ispettorato dei Servizi Marittimi*, bb.117, 124,126, 132, 144, 154, 175, 178, 194, 200, 208

Archivio Centrale dello Stato, *Ministero dell'Interno, Direzione Generale Amministrazione Civile, Commissione Reale per l'Incremento Industriale della Città di Napoli*, bb.1, 10, 12

Archivio Centrale dello Stato, *Presidenza del Consiglio dei Ministri, Gabinetto, Affari Generali, fascicoli per categorie*, voll. 1890, prot. 1668; 1898, prot.152; 1900, f.26; 1903, f.12.2/1, prot.351

Archivio Storico Camera dei Deputati, *Camera Regia, Disegni e Proposte di Legge e Incarti delle Commissioni*, voll.28, 141 bis, 141 ter,184, 219, 235, 236, 370, 379, 381, 542

Archivio Storico Camera dei Deputati, *Camera Regia, Petizioni a stampa*, b.107

Archivio di Stato di Napoli, *Prefettura amministrativa*, fasci 171, 370

Archivio di Stato di Napoli, *Questura, Gabinetto, parte prima, II versamento, associazioni*,
bb.89, 90, 101

Archivio di Stato di Napoli, *Tribunale civile, bilanci ed altri atti di società*, voll.13, 15, 20, 21

Archivio di Stato di Napoli, *Tribunale civile, contratti*, vol.97

Archivio di Stato di Napoli, *Tribunale di Commercio, Atti depositati*, b.940

Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano, *Archivio Pasquale Stanislao Mancini*, b.623

PERIODICI E FONTI A STAMPA COEVA

«Italia Marinara. Rivista settimanale illustrata di Marina militare e mercantile», 1891.

«L'economista d'Italia», 1869.

«L'Economista», 1881.

«L'Esploratore Commerciale. Organo ufficiale della Società d'Esplorazione Commerciale in
Africa» 1889.

«L'Esploratore», 1883.

«L'Italia economica», 1870-1871.

*Al Municipio ed alla Camera di Commercio ed Arti. Relazione per la istituzione di un deposito
franco*, in *Atti del Consiglio comunale di Napoli*, 1876, pp.549-566.

ALAMANNI Ennio, *I commerci italiani allo Zanzibar*, in *Bollettino della Società Africana
d'Italia*, 18 (1899), n.1-2, pp.16-19.

*All'eccellentissimo consiglio dei ministri ed onorevoli deputati. Documenti relativi al servizio
postale fra l'Italia e l'America meridionale di cui non si fece cenno nella relazione della
commissione nominata con decreto del ministro dei Lavori Pubblici del 18 aprile 1876
pel riordinamento dei servizi postali marittimi*, Napoli, Tip. Ferrante, 1877.

Annuario d'Italia per l'esportazione e l'importazione di L. Pasqualucci bibliotecario del Ministero degli Affari Esteri [...], sesta edizione, Roma, presso l'amministrazione, 1905.

Annuario Lo Gatto (Annuario napoletano fondato nel 1880). Grande guida commerciale [...] di Napoli e provincia compilata su dati ufficiali per cura di Augusto M. Lo Gatto, 1904-1905, Stab. Tip. di Pasquale Ruggiano e Figlio, 1904.

Annuario Lo Gatto (Annuario napoletano). Grande guida commerciale [...] di Napoli e provincia compilata su dati ufficiali per cura di Augusto M. Lo Gatto, Napoli, Tipografia Francesco Nicotra, 1888-1889.

Annuario Lo Gatto (Annuario napoletano). Grande guida commerciale [...] di Napoli e provincia compilata su dati ufficiali per cura di Augusto M. Lo Gatto, Napoli, R. Stab. Tip. Dd. De Falco & F., 1893.

Annuario napoletano Bronner. Grande guida commerciale storico-artistica, scientifica, amministrativa, statistica, industriale e d'indirizzi di Napoli e provincia redatta per cura e spese di Augusto M. Lo Gatto, 1886, Napoli, presso A. M. Lo Gatto Propriet. Edit., 1886.

Annuario napoletano. Grande guida commerciale storico-artistica, scientifica, amministrativa, statistica, industriale e d'indirizzi di Napoli e provincia redatta per cura e spese di Cesare Alliata-Bronner, 1881-1882, Napoli, C.A Bronner, 1881.

ASCOLI, G. VICOLI, *Guida generale di Napoli e provincia. Annuario Industriale, Commerciale, Professionale, Amministrativo,* 1900, Napoli, Stab. Tip. Stereotipo F. di Gennaro e A. Morano, 1900.

Atti del Comitato d'Inchiesta Industriale. Commerci ed industrie dell'Italia all'estero. Sommario di rapporti dei RR. Consoli compilato per cura del R. ministero per gli Affari Esteri, Roma, Tip. Barbèra, 1874.

Atti del Comitato d'Inchiesta Industriale. Relazioni delle Camere di Commercio, parte IV, Roma, Stamperia Reale, 1874.

Atti del comitato dell'Inchiesta Industriale. Deposizioni scritte, volume I, Firenze Stamperia Reale, 1874.

Atti del Comitato dell'Inchiesta Industriale. Riassunti delle deposizioni orali e scritte, Firenze, Stamperia Reale, 1874.

Atti del Consiglio comunale di Napoli, Napoli, Tip. Francesco Giannini e Figli, anni 1863, 1865, 1871, 1872, 1876, 1880, 1897, 1899, 1902.

Atti del Consiglio dell'Industria e del Commercio. Sessione ordinaria del 1884, in MINISTERO DI AGRICOLTURA INDUSTRIA E COMMERCIO, *Annali dell'industria e del commercio*, 1885, Roma, Eredi Botta, 1885.

Atti del Consiglio provinciale di Napoli, Napoli, Tip. Dell'Iride, poi Francesco Giannini e Figli, anni 1865, 1872, 1873, 1892.

Atti del terzo congresso delle camere di commercio del regno d'Italia inaugurato in Napoli il 31 giugno 1871 pubblicati dalla Camera di Commercio di Napoli per cura del prof. A. Betocchi, Stab. Tip. Francesco e Gennaro De Angelis, 1871.

Atti della Commissione d'inchiesta per la revisione della tariffa doganale. Parte industriale, I, Allegati alla Relazione del deputato V. Ellena. Risposte scritte agli interrogatorii. Aceto, birra, spiriti, olii minerali, prodotti chimici, generi medicinali, resine e profumerie, polveri piriche, colori e generi per tinta e per concia, Roma Tip. Eredi Botta, 1886.

Atti della Commissione Reale pei Servizi Marittimi, Imola, Coop. Tip. Edit. P. Galeati, 1906-1907, 4 voll.

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Discussioni, Legislature VIII-XX.

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Documenti. Progetti di legge e relazioni, Legislatura VIII, N.136, *Progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici Peruzzi nella tornata del 3 dicembre 1861: Convenzioni per la concessione del servizio postale e commerciale nel Mediterraneo e nell'Adriatico*.

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Documenti. Progetti di legge e relazioni, Legislatura VIII, N. 136-A e 136-B, *Relazione della Commissione composta dei deputati Conti, Salvoni, Romeo Pietro, Melegari Luigi, Majorana B., Lacaïta, Sella, Mattei F. Malenchini sulla proposta di legge presentata dal ministro dei lavori pubblici nella tornata del 3 dicembre 1861: Convenzioni per la concessione del servizio postale e commerciale nel Mediterraneo e nell'Adriatico*.

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Documenti. Progetti di legge e relazioni, Legislatura VIII, N. 176, *Progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici Peruzzi nella tornata del 31 gennaio 1862. Servizio postale marittimo tra Ancona e l'Egitto*.

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Documenti. Progetti di legge e relazioni, Legislatura VIII, N.237, *Progetto di legge presentato dal ministro dei Lavori Pubblici (Depretis) nella tornata del 12 aprile 1862. Ampliazione del porto di Napoli – spesa straordinaria da stanziarsi nei bilanci 1862-1863-1864 del Ministero dei Lavori Pubblici*.

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Documenti. Progetti di legge e relazioni, Legislatura IX, N.50, *Progetto di legge presentato dal ministro dei Lavori Pubblici (Jacini) nella tornata del 31 luglio 1867: Spese straordinarie da stanziarsi nel bilancio dei lavori pubblici 1867 e successivi per opere di porti e fari.*

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Documenti. Progetti di legge e relazioni, Legislatura X, N.100, *Progetto di legge presentato dal ministro dei Lavori Pubblici (Giovanola) nella tornata del 13 giugno 1867: Autorizzazione di spese straordinarie per lavori marittimi;* N.100-A, *Relazione della Commissione composta dei deputati Bellini Bellino, Breda, Bellelli, Sebastiani, Acton, D'Amico, Maldini, Monti Coriolano, Cadolini sul progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici nella seduta del 13 giugno 1867: Autorizzazione di spese straordinarie per lavori marittimi.*

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Documenti. Progetti di legge e relazioni, Legislatura XI, N. 48-A, *Relazione della giunta composta dei deputati Acton, Boselli, Carini, D'Aste, Depretis, Maldini, Malenchini, Ricci, Lazzaro, Valerio e D'Amico, relatore, sul progetto di legge presentato dal ministro della marina di concerto col ministro delle finanze nella tornata del 12 dicembre 1871: Autorizzazione della spesa per la costruzione di un arsenale militare marittimo a Taranto, tornata del 15 giugno 1872.*

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Documenti. Progetti di legge e relazioni, Legislatura XI, N.106, *Progetto di Legge presentato dal ministro dei lavori pubblici (Devincenzi) di concerto coi ministri di agricoltura, industria e commercio (Castagnola) e delle finanze (Sella) nella tornata del 23 aprile 1872. 1° Convenzione addizionale con la società R. Rubattino per il prolungamento fino alle Indie della navigazione fra i porti del Mediterraneo e l'Egitto; 2° Convenzione per la rescissione dei contratti postali con la compagnia di navigazione Adriatico-Orientale e per la sostituzione da Brindisi ad Ancora e Venezia del servizio della compagnia di navigazione a vapore Peninsulare ed Orientale a quello dell'Adriatico-Orientale; 3° Convenzione con la società di navigazione a vapore La Trinacria per un servizio settimanale da Messina e da Venezia per Costantinopoli; 4° Convenzione addizionale con la società Florio per modificazioni al servizio postale fra il continente e l'isola di Sicilia; 5° Convenzione con la società R. Rubattino per aumento di comunicazioni fra il continente e la Sardegna.*

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Documenti. Progetti di legge e relazioni, Legislatura XII, 1874-176, DDL N.108, *Progetto di legge presentato dal deputato Negrotto ed altri*

122 deputati preso in considerazione nella tornata del 16 marzo 1875: Istituzione di depositi franchi nelle principali piazze marittime del regno.

Atti parlamentari, Camera dei Deputati, Documenti. Progetti di legge e relazioni, Legislatura XII, N. 29-A, *Appendice alla relazione della commissione composta dei deputati Luzzatti presidente, Paternostro Francesco segretario, Negrotto, Macchi, Ronchey, Guiccioli, Branca e Varè relatore, sul progetto di legge per l'istituzione di depositi franchi nelle principali piazze marittime del regno. Tornata del 27 maggio 1876.*

Atti parlamentari, Camera dei Deputati, Documenti. Progetti di legge e relazioni, Legislatura XIII, N.50, *Progetto di legge presentato dal ministro dei Lavori Pubblici (Zanardelli) di concerto col presidente del Consiglio, ministro delle Finanze (Depretis) nella tornata del 5 febbraio 1877. Convenzione per la concessione di servizi postali commerciali marittimi nel Mediterraneo e nei mari dell'Indo-China con le Società R. Rubattino e C.^a e I. e V. Florio e C.^a,*

Atti parlamentari, Camera dei Deputati, Documenti. Progetti di legge e relazioni, Legislatura XIII, N.56-A, *Relazione della commissione composta dai deputati La Porta, presidente, Pissavini segretario, D'Amico, Boselli, Adamoli, Solidati, Damiani, Del Giudice e Cocco relatore sul progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici di concerto col presidente del Consiglio, ministro delle finanze nella tornata del 5 febbraio 1877. Convenzione per la concessione di servizi postali e commerciali marittimi nel Mediterraneo e nei mari dell'Indo-China con le Società R. Rubattino e C.^a ed I. e V. Florio e C.^a.*

Atti parlamentari, Camera dei Deputati, Documenti. Progetti di legge e relazioni, Legislatura XIII, N.110-A, *Relazione della commissione composta dai deputati Borghi, Menotti Garibaldi, Comin, Merzario, Del Vecchio Pietro, Baratieri, Favale, Di Sambuy e Ponsiglioni sul progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici di concerto col ministro delle finanze e con quello di agricoltura, industria e commercio nella tornata del 26 novembre 1878: Convenzione addizionale a quella del 4 febbraio 1877, approvata per legge del 15 successivo giugno, n°3880 (serie 2^a), per estendere fino a Cipro la navigazione settimanale fra Genova ed Alessandria d'Egitto.*

Atti parlamentari, Camera dei Deputati, Documenti. Progetti di legge e relazioni, Legislatura XXI, 1902-1904, DDL N.519, *Disegno di Legge presentato dal presidente del Consiglio, ministro dell'Interno (Giolitti), di concerto col ministro del Tesoro interim delle Finanze*

(Luzzatti), col ministro dei Lavori Pubblici (Tedesco), col ministro di Agricoltura, Industria e Commercio (Rava), col ministro della Pubblica Istruzione (Orlando). Provvedimenti per il risorgimento economico della città di Napoli.

Atti parlamentari, Camera dei Deputati, Documenti. Progetti di legge e relazioni, Legislatura XXI, 1902-1904, DDL N.519-A, *Relazione della commissione composta dai deputati Palberti, presidente, Cantarano segretario, Fasca, Colajanni, De Martino, Arlotta, De Luca Paolo Anania Fani e Girarli, relatore, sul disegno di legge presentato dal presidente del Consiglio, ministro dell'Interno (Giolitti) [...] Provvedimenti per il risorgimento economico della città di Napoli.*

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XIV, *Atti della commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane composta dagli onorevoli Brioschi presidente e relatore, Bertolè-Viale vicepresidente, Genala segretario e relatore, Bembo, R. Cadorna, De Vincenzi, C. Verga, Torelli, Monzani, La Cava, La Porta, Ranco, Brin, Nervo, F. Biglia, presentati dal Ministro dei Lavori pubblici (Baccarini) nella tornata del 31 marzo 1881, Roma, Eredi Botta, 1879, I, Verbalì delle sedute pubbliche, vol. II.*

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XIV, *Atti della commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane composta dagli onorevoli Brioschi presidente e relatore, Bertolè-Viale vicepresidente, Genala segretario e relatore, Bembo, R. Cadorna, De Vincenzi, C. Verga, Torelli, Monzani, La Cava, La Porta, Ranco, Brin, Nervo, F. Biglia, presentati dal Ministro dei Lavori pubblici (Baccarini) nella tornata del 31 marzo 1881, Roma, Eredi Botta, 1881, II, Riassunto delle risposte scritte ed orali, vol. II.*

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XVI, *Documenti diplomatici presentati al Parlamento Italiano dal Presidente del Consiglio Ministro ad interim degli Affari Esteri (Crispi). Etiopia. Seduta del 17 dicembre 1889, Roma, Tip. della Camera dei Deputati, 1890.*

Atti Parlamentari, Senato del Regno, Discussioni, Legislature XII, XVIII, XIX.

BETOCCHI Alessandro, *Forze produttive della provincia di Napoli*, Napoli, Stab. De Angelis, 1874, 2 voll.

ID., *Considerazioni economiche sul bilancio del comune di Napoli per A. Betocchi*, Napoli, Tip. Cav. G. De Angelis e figlio, 1877.

ID., *Intorno al problema industriale a Napoli. Note ed appunti*, Napoli, Edizione della Rassegna Italiana, 1902.

- BIANCHINI Lodovico, *Della storia delle finanze del Regno di Napoli. Libri sette*, terza edizione riveduta ed accresciuta dall'autore, Napoli, Stamperia Reale, 1859.
- BOCCARDO Girolamo, *Il negoziante italiano. Manuale degli uomini d'affari. Trattato teorico-pratico della scienza commerciale ad uso specialmente dei commercianti del regno d'Italia*, Genova, Tip. E Lit. F.lli Pellas, 1863.
- ID., *Dizionario universale di Economia politica e commercio*, Milano, Fratelli Treves, 1881, 2 voll.
- BORDIGA Oreste, *La produzione e il commercio della canapa in Italia e all'Estero*, in *Rivista Agraria*, 4 (1894), n.51, 23 dicembre 1894.
- ID., *Le tariffe ferroviarie per la canapa*, in *Rivista agraria*, 5 (1895), n.1, 6 gennaio, p.1.
- BRUNO Gaetano, *Il porto di Napoli ed il suo avvenire. Memoria dell'Ing. Prof. Gaetano Bruno, seguendo le idee svolte dallo stesso nella Conferenza all'Associazione dei Commercianti ed Industriali in Napoli, la sera del 19 novembre 1897*, «L'Ingegneria civile e le arti industriali. Periodico tecnico mensile», 24 (1898), n.2, pp.17-28.
- BUONOMO Giacomo, *Il fenomeno commerciale di Castelnuovo di Conza*, in *Bollettino della Società Africana d'Italia*, 20 (1901), n.1-2, pp.10-15.
- BUREAU OF FOREIGN COMMERCE, *Special Consular Reports*, vol. XII, *Highways of Commerce. The ocean lines, railways, canals, and other trade routes of foreign countries*, Washington, Government Printing Office, 1899.
- CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI DI ANCONA, *Relazione sul Congresso delle Camere di Commercio riunite a Roma il 18, 19 e 20 maggio 1891 per trattare sulle nuove convenzioni marittime. Approvata dalla Camera nella sua tornata dell'11 giugno 1891*, Ancona, Stab. Tip. del Commercio, 1891.
- CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI DI NAPOLI E CLUB AFRICANO DI NAPOLI, *Relazione della commissione della Camera di Commercio e del Club Africano di Napoli. Sulla pesca della Madreperla da iniziarsi dagli Italiani ad Assab*, Napoli, Tip. Michele Capasso, 1881.
- CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI DI NAPOLI, *Atti*, in *La Rivista Economica e bollettino dei protesti cambiarii*, 1888-1904.
- EAD., *Memorandum ai deputati del collegio sull'arredamento delle banchine del porto di Napoli*, Napoli, Tip. Commerciale, 1895.

- EAD., *Movimento economico della provincia di Napoli nell'ultimo decennio*, Napoli, Tip. Commerciale, 1895.
- EAD., *Reclami e voti degl'Industriali e Commercianti Napoletani. Conferenze tenute nella Sede della nuova Borsa. Aprile e Maggio 1899*, Napoli, Tip. Commerciale, 1900.
- CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI DI NAPOLI, *Relazione al Ministro di Agricoltura Industria e Commercio sul movimento economico della città e provincia di Napoli nel 1872 per cura della Commissione e dell'Ufficio di Statistica della Camera di Commercio di Napoli*, Napoli, Stab. Tip. dell'Unione, 1873.
- EAD., *Relazione della Camera di Commercio ed Arti di Napoli sul movimento commerciale e industriale della sua provincia nell'anno 1863*, Napoli, Stab. Tip. Del Cav. Gaetano Nobile, 1864.
- EAD., *Relazione della Camera di Commercio ed Arti di Napoli sopra la statistica ed il movimento commerciale ed industriale del proprio distretto nell'anno 1864*, Napoli, Tip. Dell'Unione, 1865.
- EAD., *Relazione della Commissione nominata dalla Camera di commercio ed arti di Napoli sulla proposta dei Magazzini Generali e dei docks*, Napoli, Tip. del Giornale di Napoli, 1865.
- EAD., *Relazione delle vicende economiche del Distretto camerale nel 5° bimestre 1894*, in *La Rivista Economica e Bollettino dei protesti cambiari*, 18 (1894), 24 dicembre, pp.571-573.
- EAD., *Relazione su' servizi postali commerciali marittimi (approvata dalla Camera nella Tornata del 21 Ottobre 1890)*, Napoli, Tip. Commerciale, 1890.
- EAD., *Relazione sui provvedimenti per la marina mercantile*, Napoli, Tip. commerciale, 1884.
- EAD., *Relazione sul movimento economico della provincia di Napoli negli anni 1881 e 1882 compilata per cura della commissione e dell'ufficio di statistica*, anni X e XI, Napoli, Tip. Michele Capasso, 1883.
- EAD., *Relazione sul movimento economico della provincia di Napoli negli anni 1877 e 1878*, riportato in *Bollettino di notizie commerciali*, 1880, n.13, 15 agosto, pp.9-24.
- EAD., *Risposta al quistionario de' servizii postali e commerciali marittimi*, in *La Rivista Economica e bollettino dei protesti cambiarii*, 27 (1903), 29 giugno, pp.201-220.
- EAD., UFFICIO DI STATISTICA, *Rilievi statistici del movimento del porto di Napoli 1901-1910*, Tip. P. Buccico, Napoli, 1911.

- CAMPERIO Manfredo, *Agenzie del Consorzio per il Commercio coll'Estremo Oriente*, Milano, Hoepli, 1898.
- CARERJ Giuseppe, *Luigi Bricchetti-Robecchi esploratore del sultanato di Opia*, in *Bollettino della Società Africana d'Italia*, 9 (1890), n.1-2, pp.4-5.
- CARERJ Giuseppe, *Piano di un'azienda commerciale nell'Etiopia occidentale e meridionale*, in *Bollettino della Società Africana d'Italia*, 10 (1891), n.5, pp.115-119.
- CIRCOLO DEL COMMERCIO E DEGLI INTERESSI NAPOLETANI, *Mostra del Lavoro. Napoli 1890. Inaugurata nella Galleria Umberto I il 9 novembre 1890 e chiusa il 4 gennaio 1891. Distribuzione dei premi agli espositori fatta nell'Istituto tecnico di Napoli il 19 aprile 1891 (Discorso del Presidente Cav. Achille Nardi)*, Napoli, Tip. B. De Angelis, 1891.
- CIRCOLO DEL COMMERCIO E DEGLI INTERESSI NAPOLETANI, *Voto al Governo ed alla Camera dei Deputati perché nelle convenzioni marittime sia ripristinata la linea Aden-Bombay e perché tutto il lavoro di costruzione e ricostruzione del naviglio mercantile venga affidato ai cantieri ed opificii industriali italiani. Achille Nardi (relatore)*, Napoli, R. Stab. Tip. G. de Angelis e Figlio, 1891.
- COCORDA Giulio, *Sud-Africa commerciale ed industriale. Meraviglie commerciali dovute alla scoperta dei campi d'oro del Transvaal. Breve studio sulle condizioni economiche, industriali e commerciali delle coloni e stati di Sud Africa, con proposta per la creazione di una società commerciale di esportazione di prodotti italiani nell'Africa centrale ed australe, supplemento al Bollettino di Gennaio 1890 della Società di Esplorazione Commerciale in Africa, Milano, 1890, pp.55-56.*
- Congresso delle Camere di commercio ed arti del Regno tenutosi in Torino dal 23 al 29 giugno 1884. Atti ufficiali pubblicati per cura della Camera di commercio ed arti di Torino*, Torino, Stam. Gazzetta del Popolo, 1884.
- Copia a stampa delle deliberazioni prese dalla adunanza dei delegati della Camera di Commercio a Roma per le convenzioni sui servizi marittimi*, in *La Rassegna Economica e bollettino dei protesti cambiarii*, 24 (1891), 22 giugno, pp.267-269.
- CORBINO Epicarmo, *Movimento della navigazione e traffico marittimo in Italia*, in «Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica», serie III, 62 (1922), n.6, pp.261-273.
- ID., *I porti dell'Italia meridionale*, «Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica», serie IV, 64 (1923), n. 7, pp.345-370.

- CORONA Giuseppe, *Risultati commerciali della missione consolare al Congo*, in *Bollettino della Società Africana d'Italia*, 10 (1891), n.1, pp.15-22.
- COTTRAU Alfredo, *La crisi della città di Napoli*, in *Nuova Antologia di Scienze, Lettere ed Arti*, quarta serie, vol. LXIV, 1896, 16 luglio, pp. 229-256.
- Credit and trade Systems of Italy*, in *Reports from the Consuls of the United States on the Commerce, Manufactures, etc., of their Consular Districts*, 1884, n.42, Washington, Government Printing Office, 1884, pp.332-354.
- CURTI Gioacchino, *I Magazzini Generali nell'Arsenale marittimo di Napoli*, Tip. De Angelis, 1870.
- ID., *Agli onorevoli signori consiglieri della provincia di Napoli sulla istituzione dei docks e Magazzini Generali*, Napoli, Tip. Della Sirena, 1871.
- Dalla Commissione Creata Con R. Decreto I. Giugno 1861 Ed Incaricata Di Dare Il Suo Avviso Sopra Un Progetto Di Porto Per La Città Di Napoli*. Genova: Tip. del r. i. de' sordo-muti, 1861.
- DE CESARE Carlo, *Il sindacato governativo, le società commerciali e gli istituti di credito nel Regno d'Italia*, Firenze, Tip. E Lit. Pellas, 2 voll.
- DE LIGUORO Andrea, *Dei depositi di libera riesportazione (Entrepôts, Docks)*, in *Giambattista Vico. Giornale scientifico fondato e pubblicato sotto gli auspicii di Sua Altezza Reale il conte di Siracusa*, Napoli, Giuseppe dura, 1857, vol. IV, pp.242- 279.
- Disamina e parere sul Progetto Fiocca riguardante il nuovo porto commerciale di Napoli*, Napoli, stamperia del Fibreno, 1863.
- Domanda di appoggio a voti degli esportatori di derrate alimentari avverso le tariffe ferroviarie di favore*, in *La Rivista Economica e bollettino dei protesti cambiari*, 21 (1897), 26 aprile, pp.183-184.
- DURAND Eugène, *L'accord Commercial Franco-Italien et le Commerce de la France*, in *Bulletin de la Chambre de commerce française de Naples et de l'Italie méridionale*, 10 (1901), I semestre, Napoli, A. Trani, 1901, pp.90-96.
- EINAUDI Luigi, *L'esportazione dei principali prodotti agrari dell'Italia nel periodo 1862-1892*, «Giornale degli Economisti», serie seconda, 9 (1894), n.1, pp.1-22.
- Extension of Markets for American Flour*, in *Reports from the Consuls of the United States on the Commerce, Manufactures, etc., of their Consular Districts*, 1894, n.163, Washington, Government Printing Office, 1894, pp.709-774.

- FERRARIS Maggioreino, *Le convenzioni marittime davanti al Senato*, in *Nuova Antologia. Rivista di Scienze, Lettere e Arti*, terza serie, vol. XLIV, 1893, n.5, pp.515-548.
- FROJO Giuseppe, *L'esportazione delle nostre frutta ed ortaggi in Inghilterra*, in *La Rassegna Agraria, Industriale, Commerciale, Letteraria, Politica*, anno III, vol. I, 1894, n.7-8, pp.503-506.
- GAGLIARDI Federico, *I suoi commerci ed i suoi rapporti con l'Italia*, Firenze, Tip. Commerciale, 1897.
- GIANNUZZI Cataldo, *Cenni storici sulla navigazione a vapore nel Golfo di Napoli. Memorie di Cataldo Giannuzzi I° Macchinista navale*, Napoli, premiato Stab. Tipografico del cav. Gennaro M^a. Priore, 1904.
- Guida generale di Napoli e provincia. Annuario Industriale, Commerciale, Professionale, Amministrativo*, anno II, 1901, Napoli, Stab. Tip. di Federico Sorrentino, 1901.
- GULLINI Arrigo, *Dei moderni impianti per lo scaricamento e l'immagazzinamento dei carboni. Note ed appunti di viaggio dell'ing. Arrigo Gullini*, in *Giornale del Genio Civile. Rivista dei Lavori Pubblici*, 40 (1902), maggio, pp.217-250.
- I Magazzini Generali e l'arsenale di Napoli. Relazione della commissione nominata dal consiglio municipale di Napoli*, Napoli, Stab. tip. P. Androsio, 1871.
- Il porto militare e l'arsenale marittimo di Napoli*, Firenze, Tip. della Gazzetta d'Italia, s.d. ma, 1871.
- IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONE METALLICHE, *Assemblea generale ordinaria del 31 marzo 1888*, Napoli, Tip. A Trani, 1888.
- Inchiesta parlamentare sulla Marina mercantile (1881-1882)*, Roma, Eredi Botta, 1882-1883, 7 voll.
- Industria, commercio e navigazione d'Amsterdam nel 1875 e cenni statistici sull'Olanda. Rapporto del Cav. Avv. Stefano Castelli, R. Console in Amsterdam*, in *Bollettino consolare pubblicato per cura del ministero per gli affari esteri di S. M. il Re d'Italia*, vol. XII, parte II, luglio 1876, Roma, Libreria dei fratelli Bocca, s.d., pp.299-330.
- Italia ed Australia nei rapporti dei commerci e dell'emigrazione. Rapporto del cav. P. Corte, R. console a Melbourne*, in *Bollettino del Ministero degli Affari Esteri*, 1895, giugno, pp.393-405.
- Itinerari e orari dei piroscafi postali italiani. Gennaio 1873*, Bologna, Stab. Tip. G. Monti, 1872.

- L'arsenale marittimo di Napoli, il cantiere di Castellammare ed i Magazzini Generali: relazione presentata all'Unione liberale*, da C. R. Massa, Napoli, Tip. della Gazzetta di Napoli, 1871.
- La navigazione a vapore e le nuove linee da sussidiare per C. R. Massa. Estratto dal Giornale di Napoli*, Napoli, Tipografia del Giornale di Napoli, 1871.
- La nuova Società Commerciale Italo-Africana di Napoli*, in *Bollettino della Società Africana d'Italia*, 1 (1882), n.3, pp.42-43.
- LATTES, Oreste, *I mulini a vapore della ditta Bedmer e C. di Napoli*, in *Bollettino di Notizie Commerciali*, 1884, n.29, 28 dicembre, pp.986-988.
- LEGA ECONOMICA PER GLI INTERESSI DI NAPOLI, *La Mostra campionaria permanente e suo rapporto con l'avvenire economico di Napoli. Conferenza tenuta dal Cav. Achille Nardi nella sala dell'Istituto di Tarsia il 23 marzo 1902*, Napoli, Stab. Tip. Salvati, 1902.
- LEGA ECONOMICA PER GLI INTERESSI DI NAPOLI. SOCIETÀ ANONIMA COOPERATIVA CON SEDE IN NAPOLI, *Resoconto e Mostra campionaria*, Napoli, Stab. Tip. Gennaro Salvati, 1902.
- MANZI Arcangelo, *Agli onesti azionisti della Società anonima di navigazione a vapore Procida-Ischia*, Napoli, Stamperia di G. Argenio, 1879.
- MAZZOLA Ugo, *La società di navigazione Italo-Britannica*, «Giornale degli Economisti», serie seconda, 1 (1890), pp.525-532.
- Memorandum dei distillatori del Mezzogiorno agli onorevoli componenti il Consiglio Superiore d'Industria e Commercio*, Napoli, Tip. Commerciale, 1893.
- MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI, *Bollettino consolare*, 1861-1887; quindi *Bollettino del Ministero degli affari esteri. Parte amministrativa*, 1888-1904.
- MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, *Atti della Commissione per il piano regolatore dei porti del Regno (nominata con decreto ministeriale 26 gennaio 1904)*, vol. I, *Relazione riassuntiva. Porti del Mare Tirreno*, Bergamo, Istituto Italiano d'Arti Grafiche, 1910.
- ID., *Della sistemazione dei principali porti*, Roma, Eredi Botta, 1873.
- ID., *Notizie sui porti marittimi italiani raccolte dagli Ingegneri del Genio Civile E. Coen-Cagli e O. Bernardini*, Milano, Tip. L. di G. Pirola di Enrico Rubini, 1905.
- ID., REGIO ISPETTORATO GENERALE DELLE STRADE FERRATE, *Prodotti delle ferrovie. Esercizio 1887-1888*, Roma, Tip. R. D. Ripamonti, 1888.

- ID., REGIO ISPETTORATO GENERALE DELLE STRADE FERRATE, *Annali del Consiglio delle Tariffe delle Strade Ferrate*, 1900-1901, Roma, Unione Cooperativa Editrice, 1901-1902.
- MINISTERO DELLA MARINA, *Sulle condizioni della Marina Mercantile Italiana al 31 dicembre 1894. Relazione del Direttore Generale della Marina Mercantile a S. E. il Ministro della Marina*, Roma, Tip. Elzeviriana, 1895.
- ID., *Sulle condizioni della Marina Mercantile Italiana al 31 dicembre 1896. Relazione del Direttore Generale della Marina Mercantile a S. E. il Ministro della Marina*, Roma, Tip. Ditta L. Cecchini, 1897.
- MINISTERO DELLE FINANZE, DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, *Movimento commerciale del Regno d'Italia nel 1872*, Firenze, Tipografia Già Tofani, s.d.
- ID., *Movimento della navigazione*, Roma, Tip. Elzeviriana, poi Tip. Bertero, 1881-1907.
- MINISTERO DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI, *Relazione statistica intorno ai servizi postali, telegrafici, telefonici e marittimi per gli esercizi 1904-1905 e 1905-1906 e al servizio delle casse di risparmio postali per gli anni 1902, 1903, 1904 e 1905*, Roma, Unione Cooperativa Editrice, 1908.
- ID., *Relazione statistica intorno ai servizi postali, telegrafici, telefonici e marittimi per gli esercizi 1899-900, 1900-901, 1901-1902 ed al servizio delle casse postali di risparmio per gli anni 1899-1901*, Roma, Unione Cooperativa Editrice, 1905.
- MINISTERO DI AGRICOLTURA INDUSTRIA E COMMERCIO, *Annali del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio*. 1870, secondo trimestre, parte III, *Commercio e Industria*, Prato, Tip. Giachetti, figlio e C., 1870.
- ID., *Annali del ministero di Agricoltura, Industria e Commercio. Commercio ed Industria*, 1872, I trimestre, n.48, Roma, Tip. Barbèra, 1872.
- ID., *Annali del ministero di Agricoltura, Industria e Commercio. Commercio ed Industria*, 1873, II trimestre, n. 65, Roma, Stab. Tip. Terme Diocleziane, 1873.
- MINISTERO DI AGRICOLTURA INDUSTRIA E COMMERCIO, *Annali del ministero di Agricoltura, Industria e Commercio. Commercio ed Industria*, 1873, III e IV trimestre, n. 68, Roma, Tip. Sinimberghi, 1874.
- ID., *Bollettino di Notizie Commerciali*, 1879, 1880, 1883, 1884, 1888.

- ID., DIREZIONE DELLA STATISTICA, *Annali di Statistica. Statistica industriale*, XVI, *Notizie sulle condizioni industriali della provincia di Caserta*, Roma, Tipografia Eredi Botta, 1889.
- ID., DIREZIONE DI STATISTICA, *Movimento della navigazione internazionale e di cabotaggio negli anni 1861 e 1862. Pesca del pesce e del corallo. Stato delle relazioni marittime fra l'Italia e la Francia*, Torino, Tip. Letteraria, 1863.
- ID., DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Annali di Statistica. Statistica industriale. Notizie sulle condizioni industriali della provincia di Napoli*, Roma, Tip. Naz. G. Bertero, 1891.
- ID., DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Annali di Statistica. Statistica industriale*, LXIII, *Industria della carta*, Roma, Tip. Naz. G. Bertero, 1898.
- ID., DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Censimento della popolazione del Regno d'Italia al 31 dicembre 1881*, vol. III, Roma, Tip. Bodoniana, 1884.
- ID., DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Censimento della popolazione del Regno d'Italia al 10 febbraio 1901*, vol. III, Roma, Tip. Naz. G. Bertero e C., 1904.
- ID., DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Annuario Statistico Italiano*, Roma, Tip. Naz. G. Bertero e C., 1900-1908.
- ID., DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Movimento della navigazione nei porti del Regno*, Torino, poi Roma, Tip. Letteraria, 1863-1880.
- ID., *Statistica del Regno d'Italia. Popolazione. Censimento generale (31 dicembre 1861) per cura del Ministro d'Agricoltura Industria e Commercio*, vol. III, Tavola III, *popolazione delle provincie per sesso, età e professione*, Firenze, Tip. Letteraria e degli Ingegneri, 1866.
- MOSCHITTI Roberto, *Napoli all'Esposizione Generale Italiana in Torino nel 1884*, Napoli, Tip. Commerciale, 1884.
- MUNICIPIO DI NAPOLI, *Punto Franco e Magazzini Generali*, in *Atti del Consiglio Comunale di Napoli*, 1895, vol. II, allegati.
- NATTINI Alberto, *La compagnia di piroscafi a vapore "Lloyd italiano"*, in *La Rivista Marittima*, 9 (1876), I trimestre, pp.565-573.
- NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA. SOCIETÀ RIUNITE FLORIO E RUBATTINO, *Statistica generale del traffico merci e passeggeri effettuati durante l'anno sociale 1884-1885 su tutte le linee della Società*, Palermo, Stabilimento Tipografico Virzi, 1887.

- EAD., *Statistica generale del traffico merci e passeggeri effettuati durante l'anno sociale 1885-1886 su tutte le linee della Società*, Palermo, Stabilimento Tipografico Virzi, 1889.
- EAD., *Statistica generale del traffico merci e passeggeri effettuati durante l'anno sociale 1889-1880 su tutte le linee della Società*, Roma, Tip. dell'Unione Cooperativa Editrice, 1892.
- EAD., *Statistica generale delle operazioni in merci e passeggeri effettuati dalla società durante l'esercizio 1891-1892*, Roma, Stab. Bontempelli, 1893.
- PELLET Marcellin, *Commerce et navigation de Naples en 1890*, in *Bulletin Consulaire Français. Recueil des rapports commerciaux adressés au Ministre des Affaires Étrangères par les agents diplomatiques et consulaires de France à l'Étranger*, XXII, 1891, II semestre, Paris, Imprimerie Nationale, 1891, pp.429-439.
- PENNAZZI Luigi, *Commerci ed industrie dell'Africa orientale. Sudan orientale, Harar, Kilimangiaro*, Napoli, L. Pierro, 1888.
- PERFETTO Carlo, *Vicende della marina mercantile a vapore nel Reame delle Due Sicilie dal 1818 al 1860*, estratto dagli Atti del R. Istituto d'incoraggiamento di Napoli, ser. VI, vol. LXXV degli atti, fasc. I, Napoli, G. Barca, 1923.
- PICCINELLI Ferdinando, *Le società industriali italiane per azioni*, Milano, U. Hoepli, 1902.
- Prima relazione sul servizio postale in Italia. Anno 1863*, Torino, Tip. Fodratti, 1864.
- Progetto di società commerciale in Africa sulla proposta dell'on. Presidente comm. G. Laganà fatta nella tornata del 16 maggio 1889*, in *Bollettino della Società Africana d'Italia*, 8 (1889), n.7-8-9-10, pp.155-158.
- RAINERI Salvatore, *La marina mercantile germanica*, in *La Rivista Marittima*, 1890-1892, fascicoli vari.
- Rapporti commerciali fra Trieste e Massaua. Relazione del R. Console a Trieste*, in *Bollettino di Notizie Commerciali*, 1888, n.38, 16 settembre, pp.786-792.
- REALE COMMISSIONE PER L'INCREMENTO INDUSTRIALE DI NAPOLI, *Cenni descrittivi e statistica delle industrie della città e provincia di Napoli*, Napoli, Tip. Francesco Giannini e Figli, 1903.
- EAD., *Relazione della Reale Commissione per l'incremento industriale di Napoli (istituita con Regio Decreto del 20 aprile 1902)*, Napoli, Tip. Francesco Gianni e Figli, 1903.

- Relazione dei lavori accademici del R. Istituto d'Incoraggiamento di Napoli per l'anno 1889, in Atti del Reale Istituto d'Incoraggiamento di Napoli, IV serie, vol. II, Napoli, Stab. Tip. Domenico De Falco e Figlio, 1889, pp.7-13.*
- Relazione dei lavori compiuti dal Real Istituto d'Incoraggiamento di Napoli nell'anno 1899, letta nell'adunanza dell'11 febbraio 1900 alla presenza di S. A. R. il Principe di Napoli dal segretario Luigi Miraglia, in Atti del Reale Istituto d'Incoraggiamento di Napoli, V serie, I, Napoli, Cooperativa Tipografica, 1899, pp.1-21.*
- Relazione della commissione eletta dall'Associazione unitaria meridionale per studiare la quistione dell'arsenale marittimo di Napoli del cantiere di Castellammare e dei Magazzini Generali, Napoli, Tip. della Nuova Patria, 1871.*
- Relazione della Commissione nominata con decreto del ministro dei Lavori Pubblici del 17 aprile 1876 pel riordinamento dei servizi postali marittimi , Roma, Tip. Eredi Botta, 1876.*
- Relazione della Giunta Provvisoria di Commercio di Napoli sulle forze produttive delle Provincie Napoletane. Giugno 1861, in Annali del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, Torino, Tip. Dalmazzo, 1862, pp.9-18.*
- Relazione della sotto-commissione composta dai signori Maestri, Tesei, Virgilio, relatore, e nominata nella tornata del 1 giugno 1870, con incarico di rispondere ad alcuni quesiti, intorno alle costruzioni e riparazioni di navi, ed altri argomenti che riguardano la navigazione a vapore, in Annali del Ministero di Agricoltura Industria e Commercio, 1871, I trimestre, parte III, Commercio e industria, Firenze, Tip. Tofani, pp.84-100.*
- Relazione della sotto-commissione composta dai signori Maestri, Tesei, Virgilio, relatore, e nominata nella tornata del 1 giugno 1870, con incarico di rispondere ad alcuni quesiti, intorno alle costruzioni e riparazioni di navi, ed altri argomenti che riguardano la navigazione a vapore, in Annali del Ministero di Agricoltura Industria e Commercio, 1871, I trimestre, parte III, Commercio e industria, Firenze, Tip. Tofani, pp.84-100.*
- Relazione generale della R. Commissione d'Inchiesta sulla colonia Eritrea, Roma, Tip. delle Mantellate, 1891.*
- Relazione sul progetto per l'impianto del Punto Franco e locali di esportazione sul molo S. Gennaro in Napoli col collegamento alla ferrovia contraddistinto col motto Est modus in rebus, Napoli, Tip. dei Comuni, 1877.*

- Relazione sullo stato fisico-economico-agrario della Prima Calabria Ulteriore*, in *Atti del R. Istituto d'Incoraggiamento alle Scienze Naturali di Napoli*, tomo XI, Napoli, Stab. Tip. Del Reale Istituto d'Incoraggiamento, 1863, pp.109-537.
- Report of Mr. Consul Grant. Consular District of South Italy*, in *Second Report of the Royal Commission appointed to inquire into the Depression of Trade and Industry. Minutes of Evidence and Appendix*, Londra, Eyre and Spottiswoode, 1886, vol. I, pp.246-248.
- RICCIOLI Cosmo, *Australia ed Italia. Relazione a sua eccellenza il ministro di agric., indus. e comm.* Napoli, Stab. Tip. del Cav. Antonio Morano, 1883.
- ID., *I commerci coll'Australia. Studi fatti nell'Esposizione di Torino. Relazione alla Camera di Commercio, Consiglio Provinciale, Municipio e Banco di Napoli*, Napoli, Stab. Tip. Ferrante, 1886.
- Riordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi. Atti della Commissione nominata con decreto del ministro dei Lavori Pubblici in data 30 gennaio 1887*, Roma, Eredi Botta, 1887-1889, 3 voll.
- RISPOLI Francesco Paolo, *La provincia e la città di Napoli (Contributo allo studio del problema napoletano)*, Napoli. Stab. Tip. Stereotipo F. Di Gennaro e A. Morano, 1902.
- RIZZO Antonio, *Per Assab*, in *Bollettino della Società Africana d'Italia*, 1 (1882), n.3, pp.33-38;
- ROBECCHI Giovanni, *Perché l'Italia non ricada nei disordini. Considerazioni di un industriale*, Napoli, Tip. Monitore degli Annunzi, 1898.
- ID., *Dell'avvenire economico di Napoli. Considerazioni da attualità*, Libreria Detken & Rocholl, 1899.
- ID., *Napoli centro commerciale dell'espansione nazionale*, Napoli, tip. F. Sangiovanni, 1901.
- RONCAGLI Giovanni, *L'industria dei trasporti marittimi*, in *Cinquanta anni di storia italiana. 1860-1910*, Milano, Hoepli, 1912, vol. I.
- SAPETO Giuseppe, *Etiopia. Notizie raccolte dal Prof. Giuseppe Sapeto ordinate e riassunte dal comando del Corpo di Stato Maggiore*, Roma, Voghera Carlo, 1890.
- SCARFOGLIO Edoardo, *Abissinia, 1888-1896. Studi di Tartarin durante la prima Campagna d'Africa*, Roma, Edizioni Roma, 1935-1936, 2 voll.
- Sentenza della Corte di Appello di Napoli, 16 marzo 1863*, in *Gazzetta dei tribunali ossia raccolta di sentenze con note ed osservazioni, articoli di vario diritto, cronaca del Parlamento, atti ufficiali e notizie giornali giuridiche per cura di G. Maurizio e A. G.*

- Bozzo avvocati*, anno XV, Genova, Stab. Tip. della Gazzetta dei Tribunali, 1863, pp.466-469.
- SERRA CARACCIOLO Pietro, *Assab, Il commercio ad Assab*, in *Rivista Nuova di Scienze, Lettere ed Arti. Diretta da Carlo Del Balzo*, anno III, 1881, Napoli, Tip. Fratelli Carluccio, 1881, pp.124-127, pp.281-286 e pp.307-313.
- SOCIETÀ AFRICANA D'ITALIA, *Bollettino della Società Africana d'Italia*, 1882, 1883, 1884, 1885, 1888, 1891, 1899.
- EAD., *Conferenza coloniale riunita a Napoli dall'8 al 13 novembre 1885. Atti, relazioni e voti*, Napoli, alla sede della società, 1886.
- EAD., *Relazione sul movimento della SAI per l'anno 1884*, in «*Bollettino della SAI*», 4 (1885), n.1, pp.8-11.
- SOCIETÀ PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI, *Risposte al questionario della commissione parlamentare d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane*, Firenze, Stab. G. Civelli, 1879.
- SONNINO Sidney, *L'Africa italiana. Appunti di viaggio*, in *Nuova Antologia di Scienze, Lettere ed Arti*, serie III, 25 (1890), n.3, pp.425-465.
- Statistica commerciale e marittima del 1882, nel distretto consolare di Costantinopoli, comunicata dal cav. Melchiorre Simondetti, R. Console a Costantinopoli*, in *Bollettino consolare*, Roma, Fratelli Bocca, vol. XIX, 1883, pp.747-762.
- Statuto della Società Meridionale dei Magazzini Generali*, Napoli, Tip. Stereotipa in faccia alla Chiesetta dei Pellegrinelli, 1874.
- Sui rapporti commerciali fra l'Italia e il distretto finanziario di Zara del 1888. Studio dell'avv. Nob. Gherardo dei principi Pio di Savoia, R. vice console a Fiume*, in *Bollettino del Ministero degli Affari Esteri*, 1889, II, pp.829-864.
- Sul danno che i contratti postali marittimi stipulati dal governo producono alla navigazione a vapore mercantile nel Regno d'Italia. Ragionamento dell'avvocato Pietro Prota di Napoli*, Napoli, Stamperia di Antonio Metitiero, 1863.
- Sull'importanza che può avere la città di Napoli come centro internazionale di commercio per via di mare e di terra. Relazione e proposte della Commissione nominata dal R. Commissario pel Municipio di Napoli (Relatore: Girolamo Giusso)*, 9 giugno 1896, Napoli, R. Tip. F. Giannini e Figli, 1896.

Sulle condizioni e tariffe di trasporto della Navigazione generale italiana. Relazione della Commissione nominata da S. E. il Ministro di agricoltura, industria e commercio d'accordo coll'onorevole Presidente del Consiglio dell'industria e del commercio, in MINISTERO DI AGRICOLTURA INDUSTRIA E COMMERCIO, Annali dell'industria e del commercio. Atti del Consiglio dell'Industria e del Commercio, 1900, sessione ordinaria, Roma, tip. naz. G. Bertero e C., 1901, pp.73-95.

Sulle proposte fatte dai delegati dei Magazzini Generali nella conferenza di Bologna. Note della commissione composta dai delegati A. Betocchi, B. Caranti, E. Vidari, M. R. Jacchia relatore, Venezia, Tip. del giornale "Il Tempo", 1875.

TARI Giulio, *Musei commerciali*, in *La Rassegna Italiana Industriale, Agraria, Commerciale, Finanziaria Politica Letteraria Artistica*, 9 (1901), n.1, pp.95-99.

TESO Antonio, *L'Italia e l'Oriente. Studi di politica commerciale*, Torino, Unione Tipografica Editrice, 1900.

Trade and commerce of Naples, 1884, in *Reports from the Consuls of the United States on the Commerce, Manufactures, etc., of their Consular Districts*, 1885, n.55, Washington, Government Printing Office, 1885, pp.590-594.

Verbali Delle Sedute Tenute Dalla Commissione Creata Con R. Decreto l. Giugno 1861 Ed Incaricata Di Dare Il Suo Avviso Sopra Un Progetto Di Porto Per La Citta Di Napoli. Genova: Tip. del r. i. de' sordo-muti, 1861.

VIRGILIO Jacopo, *Le tasse marittime*, in MINISTERO DI AGRICOLTURA INDUSTRIA E COMMERCIO, *Annali dell'industria e del commercio*, 1879, Roma, Tip. Botta, 1879.

ZAINY Domenico, *Sul completamento delle difese e sulla costruzione di uno stabilimento da raddobbo nel porto di Napoli*, Napoli, Tip. Della Società Anonima Cooperativa, 1898.

BIBLIOGRAFIA

A'HEARN Brian, VENABLES Anthony. J., *Geografia, commercio estero e divari regionali*, in *L'Italia e l'economia mondiale. Dall'Unità a oggi*, a cura di G. TONIOLO, Venezia, Marsilio, 2013, pp.825-868;

ABULAFIA David, *Il grande mare. Storia del Mediterraneo*, Milano, Mondadori, 2013.

- ID., *Storia marittima del mondo. Quattro millenni di scoperte, uomini e rotte*, Milano, Mondadori, 2020.
- ACERRA Mario, *Gli imprenditori dell'industria conserviera napoletana dalla fine dell'Ottocento alla metà del Novecento*, in *Imprenditorialità e sviluppo economico. Il caso italiano (secc. XIII-XX)*. Società Italiana Degli Studi Storici, Università Bocconi, 14-15 novembre 2008, a cura di F. AMATORI e A. COLLI, Milano, EGEA, 2009, pp.94-114.
- ALIBERTI Giovanni, *Economia e società a Napoli dal Settecento al Novecento*, Reggio Calabria, Editori Meridionali Riuniti, 1974.
- ID., *La «questione di Napoli» nell'età liberale (1861-1904)*, in *Storia di Napoli*, Napoli, Società editrice Storia di Napoli, 1967-1974, vol. X, *Napoli contemporanea*, pp.219-271.
- ID., *De Sanctis, il movimento liberale napoletano e l'azione di Alfredo Cottrau*, in *De Sanctis e il realismo*, introduzione di G. CUOMO, Napoli, Giannini Editore, 1978, II, pp.1481-1509.
- AQUARONE Alberto, *La ricerca di una politica coloniale dopo Adua. Speranze e delusioni fra politica ed economia*, in ID., *Dopo Adua: politica e amministrazione coloniale*, a cura e con saggio introduttivo di L. DE COURTEN, Roma, Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, 1989, pp.39-74.
- ID., *Politica estera e organizzazione del consenso nell'età giolittiana: il Congresso dell'Asmara e la fondazione dell'Istituto coloniale italiano*, ivi, pp.255-410.
- ARAMU Lidio, *La Camera sul porto. Napoli 1860-1940*, Napoli, Colonnese, 2009.
- ARCURI Giuseppe, *Il Ministero delle poste e telegrafi: l'istituzione*, in ISTITUTO PER LA SCIENZA DELL'AMMINISTRAZIONE PUBBLICA, *Le riforme Crispine*, Milano, Giuffrè, 1990, vol. I, *amministrazione statale*, pp.487-518.
- AYMARD Maurice, *Il Sud e i circuiti del grano*, in *Storia dell'agricoltura italiana in età contemporanea*, a cura di P. BEVILACQUA, Venezia, Marsilio, 1989, vol. I, *spazi e paesaggi*, pp.755-787.
- BAIROCH Paul, *Le politiche commerciali in Europa dal 1815 al 1914*, in *Storia Economica Cambridge*, a cura di P. MATHIAS e S. POLLARD, ed. it. a cura di VALERIO CASTRONOVO, Torino, Einaudi, 1974-1992, VIII, *Le economie industriali*, I, *Lo sviluppo delle politiche economiche e sociali*, pp.3-179.

- BALLETTA Francesco, *Commercio e dazi di consumo a Napoli nella seconda metà del XIX secolo*, in *Mercati e consumi. Organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XII al XX secolo*, I Convegno nazionale di storia del commercio in Italia, Reggio Emilia 6-7 giugno 1984, Modena, 8-9 giugno 1984, Bologna, IFOA, 1984, pp.729-742;
- BANTI Alberto Mario, *Gli imprenditori meridionali: razionalità e contesto*, «Meridiana», 6 (1989), pp.63-89.
- ID., *Storia della borghesia italiana. L'età liberale*, Roma, Donzelli, 1996.
- BARBAGALLO Francesco, *Stato, Parlamento e lotte politico-sociali nel Mezzogiorno 1900-1914*, Napoli, Arte Tipografica, 1976.
- ID., *Crisi economica e lotta politica*, in F. S. NITTI, A. WITTING, *Il porto e la città di Napoli ai primi del '900*, a cura di F. BARBAGALLO e E. MAZZETTI, Napoli, Consorzio autonomo del Porto, 1984, pp.93-98.
- ID., *Introduzione*, in R. COMMISSIONE D'INCHIESTA PER NAPOLI, *Relazione sulla amministrazione comunale*, ristampa anastatica, a cura di S. MAROTTA, prefazione di L. VIOLANTE, introduzione di F. BARBAGALLO, Napoli, Vivarium, 1998, pp. XIII-XXII.
- BARONE Giuseppe, *Crisi economica e marina mercantile nel Mezzogiorno d'Italia (1888-1894)*, «Archivio Storico per la Sicilia orientale», 70 (1974), 1, pp.45-111.
- ID., *Lo Stato e la Marina Mercantile in Italia (1881-1894)*, «Studi Storici» 15 (1974), n. 3, pp.624-659.
- ID., *Mezzogiorno ed egemonie urbane*, «Meridiana», 5 (1989), pp.13-47.
- BARTOLETTO Silvana, *Dalla legna al carbon fossile: i consumi di combustibile a Napoli nel corso dell'Ottocento*, «Mélanges de l'École française de Rome», 116 (2004), n.2, *Italie et Méditerranée*, pp.705-721.
- BERRINO Annunziata, *I sorrentini e il mare*, in *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare dell'Ottocento*, a cura di P. FRASCANI, Roma, Donzelli, 2001, pp.29-53.
- BEVILACQUA Piero, *Il Mezzogiorno nel mercato internazionale (secoli XVIII-XX)*, «Meridiana», 1 (1987), *Mercati*, pp.19-45.
- BONELLI, *La crisi del 1907. Una tappa dello sviluppo industriale in Italia*, Torino, Fondazione Luigi Einaudi, 1971.
- BOYCE Gordon, *The Development of Commercial Infrastructure for World Shipping*, in *The World's Key Industry. History and Economics of International Shipping*, a cura di G.

- HARLAFTIS, S. TENOLD e J. M. VALDALISO, New York, Palgrave Macmillan, 2012, pp.106-123.
- BRANCACCIO Giovanni, *Una economia, una società*, in *Napoli*, a cura di G. GALASSO, Bari, Laterza, 1987, pp.41-141.
- BROEZE Frank, *Brides of the Sea revisited*, in *Gateways of Asia. Port Cities of Asia in the 13th-20th Centuries*, a cura di F. BROEZE, New York, Routledge, 2010 (1^a ed. 1997), p.1-16.
- ID., *Distance Tamed: Steam Navigation to Australia and New Zealand from Its Beginnings to the Outbreak of the Great War*, «The Journal of Transport History», 10 (1989), no. 1, pp.1-22.
- CADIOLI Beniamino, *Il problema delle comunicazioni postali fra Italia ed Eritrea dall'insediamento in Assab all'occupazione di Massaua (1879-1885)*, in *Fonti e problemi della politica coloniale italiana*, cit., vol. II, pp.959-996.
- CAFARELLI Andrea, *Il movimento della navigazione nei porti del Regno d'Italia (1861-1914)*, «Storia Economica», 10 (2007), n.3, pp.299-332.
- ID., *Alla "riscoperta" delle Indie orientali. Il rinnovo delle convenzioni marittime e l'istituzione della linea commerciale Venezia-Calcutta (1893-1905)*, «Storia Economica», 13 (2010), n.1-2, pp.51-80.
- ID., *Il leone ferito. Venezia, l'Adriatico e la navigazione sussidiata per le Indie e l'Estremo Oriente (1866-1914)*, Roma, Viella, 2014.
- ID., *Navigare Necesse Est. La Storia Marittima nell'ultimo Ventennio*, «Storia Economica», 20 (2017), n.2, pp.673-692.
- CAFARELLI Andrea, PECORARI Paolo, *Il governo Luzzatti e il rinnovo delle convenzioni marittime*, «Storia economica», 14 (2011), pp.53-78.
- CAGLIOTI Daniela Luigia, *Artigiani e dettaglianti in città*, in *La Campania*, a cura di P. MACRY, P. VILLANI, Torino, Einaudi, 1990, pp.661-688.
- EAD., *Il guadagno difficile. Commercianti napoletani nella seconda metà dell'Ottocento*, Bologna, Il Mulino, 1994.
- EAD., *Vite parallele. Una minoranza protestante nell'Italia dell'Ottocento*, Bologna, Il Mulino, 2006.
- CAMMARANO Fulvio, *La questione coloniale alla Camera (1885-1896)*, in *Alla ricerca delle colonie (1876-1896)*, a cura di P. L. BALLINI e P. PECORARI, Venezia, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 2007, pp.187-273.

- ID., *Storia dell'Italia liberale*, Roma-Bari, Laterza, 2011.
- CANDELA Simone, *I Florio*, Palermo, Sellerio, 1986.
- CAROCCI Giampiero, *Agostino Depretis e la politica interna italiana dal 1876 al 1887*, Torino, Einaudi, 1956.
- ID., *L'età dell'imperialismo (1870-1918)*, Bologna, il Mulino, 1989.
- CASSIS Youssef, *Le capitali della finanza. Uomini e città protagonisti della storia economica*, prefazione di G. BERTA, postfazione di G. PILUSO, Milano, Brioschi, 2008.
- CASTILLO Daniel, VALDALISO Jesus M., *Path dependence and change in the Spanish port system in the long run (1880-2014): An historical perspective*, «The International Journal of Maritime History», 29 (2017), n.3, pp.569-596.
- CASTRONOVO Valerio, *La stampa italiana dall'Unità al Fascismo*, prefazione di G. QUAZZA, Bari, Laterza, 1970.
- CHIARINI Roberto, *La Sinistra al potere e la questione ferroviaria (con un inedito di Zanardelli)*, in «Nuova Rivista Storica», 63 (1979), n.1-2, pp.115-148.
- CICCOLELLA Daniela, *Il commercio estero*, in *Il Mezzogiorno prima dell'Unità. Fonti, dati, storiografia*, a cura di P. MALANIMA E N. OSTUNI, Soveria Mannelli, Rubettino, 2013, pp.231-256.
- EAD., *Un'impresa a probabilità infinita: Napoli e la prima nave a vapore del Mediterraneo*, in *Il Mediterraneo come risorsa. Prospettive dall'Italia*, a cura di S. CAPASSO, G. CORONA, W. PALMIERI, Bologna, Il Mulino, 2020, pp.445-476.
- CIRELLA Domenico, *I fili al pettine. La lavorazione e il commercio della canapa a Frattamaggiore tra Otto e Novecento*, «Imprese e Storia», 32 (2005), pp.283-310.
- CLEMENTE, *Il business del viaggio nella Napoli dell'emigrazione (1887-1925)*, in *Il viaggio degli emigranti in America latina tra ottocento e novecento. Gli aspetti economici, sociali, culturali*, a cura di G. MORICOLA, Napoli, Guida, 2008, pp.36-46.
- EAD., *La marina mercantile napoletana dalla Restaurazione all'Unità: flotta, tecniche e rotte tra navigazione di lungo corso e cabotaggio*, «Storia Economica», 14 (2011), n.2, pp.207-246.
- EAD., *Il racconto del mercato globale e la crisi della storicità. Sul ritorno della storia economica*, «Storica», 72 (2018), pp.7-52.
- COLAFRANCESCHI, *Affari nel mondo. Il MAIC e l'imprenditoria italiana di fine ottocento*, «Clio», 37 (2001), n.4, pp.717-747.

- ID., *A guisa di un immenso molo. Le istituzioni per il commercio estero nell'Italia postunitaria*, Roma, Aracne, 2008.
- ID., *Tra Roma, Milano e Torino. La nascita dei musei commerciali nell'Italia liberale*, in *Quello che i numeri non dicono. L'Italia nel commercio internazionale tra '800 e '900. Istituzioni, tecniche, protagonisti*, a cura di G. MORICOLA, Ariccia, Aracne Editrice, 2014, pp.117-139.
- COLLETTA Teresa, *Napoli. Città portuale e mercantile. La città bassa, il porto e il mercato dall'VIII al XVII secolo*, Roma, Kappa, 2006.
- CONRAD Sebastian, *Storia globale. Un'introduzione*, Roma, Carocci, 2015.
- CONTI Giuseppe, *Il crac del 1873*, in *Crisi e scandali nella storia d'Italia*, a cura di P. PECORARI, Venezia, Istituto Veneto di Scienze, Lettere e Arti, 2006, pp.29-66.
- CONTINI Laura, *Pubblico e privato in età giolittiana. Luigi della Torre e le convenzioni marittime 1909-1910*, «Archivi e Imprese», 11-12 (1995), pp.193-232.
- CORBINO Epicarmo, *Economia dei trasporti marittimi. Terza edizione aggiornata*, Napoli, Istituto Editoriale del Mezzogiorno, 1966.
- CORNELISSEN Christoph, MERIGGI Marco, *Per una storiografia globale policentrica. Introduzione*, «Annali dell'Istituto italo-germanico in Trento», 47 (2021), n.1, pp.7-19.
- D'ANGELO Michela, *L'Histoire Maritime in Italie*, in *Naval History. La SISM ricorda Alberto Santoni (1936-2013)*, Quaderno 2014 della Società Italiana di Storia Militare, Roma, Società Italiana di Storia Militare, 2014, pp.85-122.
- D'ANGELO Michela, TONIZZI Maria Elisabetta, *Recent Maritime Historiography on Italy*, in *New directions in Mediterranean Maritime History*, a cura di HARLAFTIS, G. e VASSALLO C., St. John's, Newfoundland, 2004, pp.55-82.
- DANDOLO Francesco, *Vigneti fragili. Espansione e crisi della viticoltura nel Mezzogiorno in età liberale*, Napoli, Guida, 2010.
- DANIELE Vittorio, MALANIMA Paolo, *Il divario Nord-Sud in Italia 1861-2011*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2011.
- ID., *Perché il Sud è rimasto indietro? Il Mezzogiorno fra storia e pubblicistica*, «Rivista di Storia Economica», 30 (2014), n.1, pp.3-35.
- ID., *Due commenti finali*, «Rivista di Storia Economica», 30 (2014), n.2, pp.243-248.

- DANIELE Vittorio, MALANIMA Paolo, OSTUNI Nicola, *Geography, market potential and industrialization in Italy 1871-2001*, «Papers in Regional Science», 97 (2018), n.3, pp.639-662.
- DARWIN John, *Unlocking the World. Port Cities and Globalization in the Age of Steam 1830-1930*, London, Allen Lane, 2020, pp. XXI-XXXIX.
- DAVID Paul A., *Path dependence: a foundational concept for historical social science*, «Cliometrica», 1 (2007), n.2, pp.91-114.
- DAVIES Peter N., *The development of the liner trades*, in *Ship and Shipbuilding in the North Atlantic Region*, ed. K. MATTHEWS e G. PANTING, St. John's, Memorial University of Newfoundland, 1978, pp.173-206.
- DAVIS Ralph, *The Industrial Revolution and British Overseas Trade*, London, Leicester University Press, 1979.
- DAVIS John, *Società e imprenditori nel Regno borbonico 1815-1860*, Roma-Bari, Laterza, 1979
- DAWES Barbara, *British Merchants in Naples, 1820-1880*, Edizioni Scientifiche Italiane, 1991.
- DE BENEDETTI Augusto, *La Campania industriale. Intervento pubblico e organizzazione produttiva tra età giolittiana e fascismo*, Napoli, Edizioni Athena, 1990.
- ID., *Il sistema industriale (1880-1940)*, in *La Campania*, a cura di P. MACRY, P. VILLANI, Torino, Einaudi, 1990, pp.447-605.
- ID., *Il sistema debole. Profilo storico della piccola impresa napoletana: la manifattura dei guanti, 1804-1975*, in ID., *Il masso di Sisifo. Studi sull'industrializzazione in bilico*, Roma, Carocci, 2006, pp.167-222.
- DE COURTEN Ludovica, *La marina mercantile italiana nella politica di espansione (1860-1914). Industria, finanza e trasporti marittimi*, Roma, Bulzoni Editore, 1989.
- DE IANNI Nicola, *Per la storia dell'industria a Napoli*, Napoli, ISI, 1990.
- DE MAJO Silvio, *Dalla casa alla fabbrica: la lavorazione delle fibre tessili nell'Ottocento*, in *La Campania*, a cura di P. MACRY, P. VILLANI, Torino, Einaudi, 1990, pp.320-370.
- ID., *I pastifici di Gragnano e Torre Annunziata nei secoli XIX e XX*, in *Comunità di imprese. Sistemi locali in Italia tra Ottocento e Novecento*, a cura di F. AMATORI, A. COLLI, Bologna, Il Mulino, 2001, pp.183-217.
- ID., *Manifattura e fabbrica*, in *Napoli e l'industria. Dai Borboni alla dismissione*, a cura di A. VITALE e S. DI MAJO, Soveria Mannelli, Rubettino, 2008, pp.19-115.

- ID., *Il porto di Napoli dall'Unità alla Seconda guerra mondiale. Storia di una lenta affermazione, in I porti della penisola italiana. Due mari a confronto tra storia e sviluppo futuro*, atti del convegno di studi Ancora 8-9 aprile 2011, a cura di G. Garzella et. al., Pisa, Pacini, 2011, pp.179-195.
- ID., *Identità produttiva, cultura e creatività nella storia della pasta di Gragnano*, in *Reti delle industrie culturali e creative in Campania. Il contributo delle politiche pubbliche*, a cura di M. MARRELLI e A. DEL MONTE, Milano, FrancoAngeli, 2017, pp.105-254.
- DE MATTEO Luigi, «*Noi della meridionale Italia*». *Imprese e imprenditori del Mezzogiorno nella crisi dell'Unificazione*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2002.
- ID., *Percorsi di una stagione di rinnovamento storiografico*, in *Il Mezzogiorno prima dell'Unità. Fonti, dati, storiografia*, a cura di P. MALANINA, N. OSTUNI, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2013, pp.9-31.
- ID., *Una "economia alle strette" nel Mediterraneo. Modelli di sviluppo, imprese e imprenditori a Napoli e nel Mezzogiorno nell'Ottocento*, Napoli-Roma, Edizioni Scientifiche Italiane, 2013.
- DE ROSA Luigi, *Iniziativa e capitale straniero nell'industria metalmeccanica del Mezzogiorno 1840-1904*, Napoli, Giannini, 1968.
- ID., *Emigranti, capitali e banche (1896-1906)*, Napoli, Edizione del Banco di Napoli, 1980.
- DEPLANO Valeria, *Educare all'oltremare. La Società Africana d'Italia e il colonialismo fascista*, «*RiMe. Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea*», 9 (2012), pp.81-111;
- DI FIORE Laura, MERIGGI Marco, *World History. Le nuove rotte della storia*, Roma-Bari, Laterza, 2011.
- DI GIANFRANCESCO Mario, *La rivoluzione dei trasporti in Italia nell'età risorgimentale. L'unificazione del mercato e la crisi del Mezzogiorno*, L'Aquila, Japadre Editore, 1979.
- DI TARANTO Giuseppe, *Procida nei secoli XVII-XIX. Economia e popolazione*, Genève, Droz, 1985.
- ID., *La marina mercantile del Mezzogiorno. Un bilancio storiografico 1950-1980*, in *La storiografia marittima in Italia e in Spagna in età moderna e contemporanea. Tendenze, orientamenti, linee evolutive*, Atti del Convegno di studi, Bari, 15-16 ottobre 1999, a cura di A. DI VITTORIO e C. B. LÓPEZ, Bari, Cacucci, 2001, pp.285-295.
- DORIA Giorgio, *Debiti e navi. La compagnia di Rubattino 1839-1881*, Genova, Marietti, 1990.

- FANFANI Tommaso, *Intervento pubblico e Marina mercantile tra l'Unità e la fine dell'800: dalla tenda dell'arabo alla ripresa produttiva*, in *Tra spazio e tempo, Studi in onore di Luigi De Rosa*, a cura di I. ZILLI, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1995, vol. II, pp.383-418.
- FATICA Michele, *Alfredo Cottrau*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, volume 30 (1894).
- FAURI Francesca, *L'integrazione prematura. Le relazioni economiche europee dalla metà dell'Ottocento alla Grande Guerra*, Bologna, CLUEB, 2005.
- FEDERICO Giovanni, *Oltre frontiera. L'Italia nel mercato agricolo internazionale*, in *Storia dell'agricoltura italiana in età contemporanea*, a cura di P. BEVILACQUA, vol. III, *Mercati e istituzioni*, Venezia, Marsilio, 1991, pp.189-222.
- FEDERICO Giovanni, NATOLI Sandra, TATTARA Giuseppe, VASTA Michelangelo, *Il commercio estero italiano 1862-1950*, Roma-Bari, Laterza, 2011.
- FEDERICO Giovanni, TENA-JUNGUITO Antonio, *The ripples of the industrial revolution: exports, economic growth, and regional integration in Italy in the early nineteenth century*, «European Review of Economic History», 18 (2014), n.3, pp.349-369.
- IID., *World Trade 1800-1938: A New Data-set*, «EHES Working Paper», 93 (2016);
- IID., *World Trade, 1800-1938: A New Synthesis*, «Rivista de Historia Econòmica», 37 (2019), n.1, pp.9-41.
- FELICE Emanuele, *Perché il Sud è rimasto indietro*, Bologna, Il Mulino, 2013.
- ID., *I cicli economici e la seconda rivoluzione industriale*, in *Storia d'Europa e del Mediterraneo*, direttore A. BARBERO, parte II, *Dal Medioevo all'età della globalizzazione*, sezione VI, *L'età contemporanea*, volume XIII, *Ambiente, popolazioni, economia*, Roma, Salerno Editrice, 2016, pp.127-162.
- ID., *Il Mezzogiorno fra storia e pubblicistica. Una replica a Daniele e Malanima*, «Rivista di Storia Economica», 30 (2014), n.2, pp.197-242.
- ID., *The socio-Institutional Divide: Explaining Italy's Long-Term Regional Differences*, «Journal of Interdisciplinary History», 49 (2018), n.1, pp.43-70:
- ID., *Falling behind in Globalization: Southern Italy in the Liberal Age*, «Rivista di Storia Economica», 32 (2018), n.3, pp.257-291.
- ID., *Economia e società: il divario Nord-Sud all'Unità*, «Meridiana», 95 (2019), pp.39-62.
- FENOALTEA Stefano, *Le ferrovie dall'Unità alla Grande Guerra: costi e benefici*, in *Mercati e consumi. Organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XII al XX secolo*, I

- Convegno nazionale di storia del commercio in Italia, Reggio Emilia 6-7 giugno 1984, Modena, 8-9 giugno 1984, Bologna, IFOA, 1984, pp.251-260.
- FIELDHOUSE David Kenneth, *Economics and Empire 1830-1914*, London, Weidenfield and Nicolson, 1973.
- FISCHER Lewis R., JARVIS Adrian, a cura di, *Harbours and Havens: Essays in Port History in Honour of Gordon Jackson*, a cura di Liverpool University Press, 1999.
- FISCHER Lewis R., LANGE Even, a cura di, *International Merchant Shipping in the Nineteenth and Twentieth Century. The Comparative Dimension*, Liverpool University Press, 2018.
- FLETCHER Max A., *The Suez Canal and World Shipping, 1869-1914*, «The Journal of Economic History», 18 (1958), n.4, pp.556-573.
- SMITH Woodruff D., *The German Colonial Empire*, Chapel Hill, The University of North Carolina Press, 1978.
- FINDLAY Ronald, O'ROURKE Kevin H., *Potere e ricchezza. Una storia economica del mondo*, a cura e con saggi critici su “moneta, banca e finanza” di G. CONTI e M. C. SCHISANI, Torino, UTET, 2017.
- FLORE Vito Dante, *L'industria dei trasporti marittimi*, vol. II, *L'azione dello Stato tra il 1860 e il 1965*, Roma, BIM, 1970.
- FRANCHETTI Leopoldo, *Mezzogiorno e colonie*, con saggio storico di U. ZANOTTI-BIANCO, Firenze, La Nuova Italia, 1950.
- FRASCANI Paolo, *Mercato e commercio a Napoli dopo l'Unità*, in *La Campania*, a cura di P. MACRY, P. VILLANI, Torino, Einaudi, 1990, pp.183-221.
- ID., *La storia marittima del Mezzogiorno negli studi degli ultimi venti anni*, «Società e Storia», 87 (2000), n.1, pp.91-106.
- ID., a cura di, *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare dell'Ottocento*, Roma, Donzelli, 2001.
- ID., *Strutture e traffici del porto di Napoli: 1860-1960*, «Memoria e Ricerca», 11 (2002), pp.41-62.
- ID., *Tra la bussola e il negozio: uomini, rotte e traffici nei giornali di bordo delle navi a vela dell'Ottocento*, «Società e Storia» 100/101 (2003), n. 14, pp.488-510.
- ID., *Le crisi economiche in Italia. Dall'Ottocento a oggi*, Roma-Bari, Laterza, 2012.
- FUMIAN Carlo, *La “Grande Depressione” del XIX secolo tra storia e storiografia*, «Storica», 5 (1996), pp.53-91.

- ID., *Verso una società planetaria. Alle origini della globalizzazione contemporanea (1870-1914)*, Roma, Donzelli, 2003.
- ID., *Commercio mondiale e globalizzazioni tra XIX e XX*, in *Storia economica globale del mondo contemporaneo*, a cura di C. FUMIAN e A. GIUNTINI, Roma, Carocci, 2020, pp.95-118.
- FUMIAN Carlo, GOZZINI Giovanni, *La prima globalizzazione e la rivoluzione commerciale. Attori e fattori. Introduzione*, in «Italia contemporanea», 282 (2016), pp.12-18;
- FUSARO Maria, *Maritime History as Global History? The Methodological Challenges and a Future Research Agenda*, in *Maritime History as Global History*, a cura di M. FUSARO e A. POLÓNIA, Liverpool University Press, 2010, pp.267-282.
- GABRIELE Mariano, *Il ministro Ferdinando Acton e la querelle sugli arsenali partenopei (1879-1883)*, in *Napoli e la Marina dal XVI secolo ai giorni nostri. Atti del convegno. Napoli, 30 maggio 2008 "Sala Caracciolo" della base navale di Napoli*, Napoli, Ufficio Storico della Marina Militare, 2008, pp.83-96.
- GALASSO Giuseppe, *Tradizione, metamorfosi e identità di un'antica capitale*, in ID., *Napoli*, Roma-Bari, Laterza, 1987, pp. XI-XLV.
- ID., *Napoli e il mare*, in *La fabbrica delle navi. Storia della cantieristica nel Mezzogiorno d'Italia*, a cura di A. FRATTA, Napoli, Electa, 1990.
- ID., *Napoli capitale. Identità politica e identità cittadina. Studi e ricerche 1266-1860*, Napoli, Electa Napoli, 2003.
- GIANNETTI Renato, *Tecnologia e sviluppo economico*, in *Lo sviluppo economico moderno. Dalla rivoluzione industriale alla crisi energetica*, a cura di P. A. TONINELLI, Venezia, Marsilio, 2006, pp.253-330.
- GIORDANO Valeria, *L'arte bianca. Mulini e pastifici dall'Unità al fascismo*, in *Napoli, un destino industriale*, a cura di A. VITALE, Prefazione di G. GALASSO, Napoli, 1992, pp.237-256;
- GIULIANELLI Roberto, *Armatori, banche e Stato. Il credito navale in Italia dall'Unità alla prima guerra mondiale*, Bologna, il Mulino, 2017.
- GIUNTINI Andrea, *Le meraviglie del mondo. Il sistema internazionale delle comunicazioni nell'Ottocento*, Prato, Istituto Storico di Studi Postali, 2011.
- GRAVAGNUOLO Benedetto, a cura di, *Napoli. Il porto e la città. Storia e progetti*, Napoli, ESI, 1994.

- GRAZIANI Augusto, *Il commercio estero del Regno delle Due Sicilie dal 1832 al 1858*, in *Archivio Economico dell'Unificazione Italiana*, vol. X, Roma, 1960.
- GREENHILL Robert G., *Competition or Co-operation in the Global Shipping Industry: The Origins and Impact of the Conference System for British Shipowners before 1914*, «Research in Maritime History», 14 (1998), pp.53-80.
- HARCOURT Freda, *P&O and Orient: a Cool Partnership, 1886-1914*, «The Great Circle», 17 (1995), n.2, pp.73-94.
- HARLAFTIS Gelina, *Storia marittima e storia dei porti*, «Memoria e Ricerca», 11 (2002), pp.5-21.
- HARLEY Knick C., *The shift from sailing ships to steamships, 1850-1890: a study in technological change and its diffusion*, in *Essays on a Mature Economy. Britain after 1840*, a cura di D. N. McCLOSKEY, Princeton, Princeton University Press, 1971, pp.215-238.
- HEADRICK Daniel R., *I tentacoli del progresso. Il trasferimento tecnologico nell'età dell'imperialismo (1850-1914)*, Bologna, Il Mulino, 1991.
- ID., *Il predominio dell'Occidente. Tecnologia, ambiente, imperialismo*, Bologna, il Mulino, 2010.
- HEERTEN Lasse, *Mooring Mobilities, Fixing Flows: Toward a Global Urban History of Port Cities in the Age of Steam*, «Journal of Historical Sociology», 34 (2021), n.2, pp.350-374.
- HEIN Carola, SCHUBERT Dirk, *Resilience, Disaster, and Rebuilding in Modern Port Cities*, «Journal of Urban History», 47 (2021), n.2, pp.235-249.
- IZZO Luigi, *Storia delle relazioni commerciali tra l'Italia e la Francia dal 1860 al 1875*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1975.
- JACKS David S., *What drove 19th century commodity market integration?*, «Explorations in Economic History», 43 (2006), n.3, pp.383-412.
- JACKS David S., PENDAKUR Krishna, *Global Trade and the Maritime Transport Revolution*, «The Review of Economics and Statistics», 92 (2010), n.4, pp.745-755.
- JACKS David, MEISSNER M. Christopher, NOVY Dennis, *Trade costs in the first wave of globalization*, «Explorations in Economic History», 47 (2010), n.2, pp.127-141.
- JACKSON Gordon, *Do Docks Make Trade? The Case of the Port of Great Grimsby*, in *From Wheel House to Counting House: Essays in Maritime Business History in Honour of Professor Peter Neville Davies*, a cura di L. R. FISCHER, Liverpool University Press, 1992, pp.17-41.

- JARVIS Adrian, *Port History: Some Thoughts on Where it Came from and Where it Might Be Going*, in *Harbours and Havens: Essays in Port History in Honour of Gordon Jackson*, a cura di L. R. FISCHER, A. JARVIS, Liverpool University Press, 1999, pp.13-34.
- KONVITZ Joseph W., *The Crises of Atlantic Port Cities, 1880-1920*, «Comparative Studies in Society and History», 36 (1994), n.2, pp.293-318.
- LABANCA Nicola, *In marcia verso Adua*, Torino, Einaudi, 1993.
- ID., *Oltremare. Storia dell'espansione coloniale italiana*, Bologna, Il Mulino, 2002.
- LEE Robert, *The socio-economic and demographic characteristics of port cities: a typology for comparative analysis?*, «Urban History», 25 (1998), n.2, pp.147-172.
- LEPORE Amedeo, *Sui rapporti tra Mezzogiorno ed Europa e Mezzogiorno nel Risorgimento*, «Studi Storici», 10 (1969), n. 3, pp.548-586.
- LOMBARDI Raffaele, *Giovanni Carrelli*, in *Dizionario biografico dei presidenti delle Camere di commercio italiane (1862-1944)*, a cura di G. PALETTA, prefazione di C. SANGALLI, introduzione di G. SAPELLI, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2005, pp.147-148.
- LUPO Salvatore, *Tra banca e politica: il delitto Notarbartolo*, «Meridiana», 7/8 (1989-1990), pp.119-155.
- ID., *Il giardino degli aranci. Il mondo degli agrumi nella storia del Mezzogiorno*, Venezia, Marsilio, 1990.
- LUZZATTO Gino, *L'economia italiana dal 1861 al 1894*, Torino, Einaudi, 1968.
- MACRY Paolo, *Borghesie, città e Stato. Appunti e impressioni su Napoli, 1860-1880*, «Quaderni storici», 56 (1984), n.2, pp.339-383.
- ID., *Ottocento. Famiglia, élites e patrimoni a Napoli*, Torino, Einaudi, 1988.
- ID., *Circuiti redistributivi di una città ottocentesca*, «Quaderni storici», 91 (1996), n.1, pp.69-85.
- ID., *Tra rendita e «negozio». A proposito di borghesie urbane meridionali*, «Meridiana», 5 (1989), pp.61-75.
- ID., *La città e la società urbana*, in *La Campania*, a cura di P. MACRY, P. VILLANI, Torino, Einaudi, 1990, pp.91-182.
- ID., *Postfazione alla nuova edizione, MACRY., Ottocento. Famiglia, élites e patrimoni a Napoli*, Bologna, Il Mulino, 2002, pp.335-363 (ed. digit.: 2010, doi: 10.978.8815/145390).
- MAGGI Stefano, *Trasporti e comunicazioni: dalle ferrovie al telegrafo*, in *Storia d'Europa e del Mediterraneo*, direttore A. BARBERO, parte II, *Dal Medioevo all'età della*

globalizzazione, sezione VI, *L'età contemporanea*, volume XIII, *Ambiente, popolazioni, economia*, Roma, Salerno Editrice, 2016, pp.93-125.

MARESCA Mariano, PASSARO Biagio, a cura di, *La Marineria della Penisola Sorrentina e la cantieristica in legno da Marina d'Equa a Marina Grande*, Sorrento, Confine Edizioni, 2011.

MARIANO Marco, *Un pont sur l'Atlantique. Transatlantic steamers and nation building in the Kingdom of Sardinia (1830-1859)*, «Contemporanea» 21 (2018), 2, pp.153-172.

MARMO Marcella, *Il proletariato industriale a Napoli in età liberale (1880-1914)*, Napoli, Guida, 1978.

EAD., *L'economia napoletana alla svolta dell'inchiesta Saredo e la Legge dell'8 luglio 1904 per l'incremento industriale di Napoli*, «Rivista Storica Italiana», 31 (1969), n.4, pp.954-1023.

EAD., *Speculazione edilizia e credito mobiliare a Napoli nella congiuntura degli anni '80*, «Quaderni storici», 11 (1976), n.32, *Imprenditorialità e speculazione nell'unità italiana*, pp. 646-683.

EAD., *Il dibattito sull' "avvenire industriale" e l'opera della Reale Commissione per l'incremento industriale di Napoli*, in *Lo Stato e il Mezzogiorno a ottanta anni dalla legge speciale per Napoli*, Atti del Convegno di studi storici svoltosi a Napoli dal 10 all'11 dicembre 1984, a cura di G. ACOCELLA, Napoli, Guida, 1896, pp.37-49.

MASELLA Luigi, *La difficile costruzione di una identità (1880-1980)*, in *La Puglia*, a cura di L. MASELLA, B. SALVEMINI, Torino, Einaudi, 1989, pp.279-438.

MASTROLUCA Simona, VERRASCINA Mariangela, *L'evoluzione dei contenuti informativi del censimento della popolazione*, in *I censimenti nell'Italia unita. Le fonti di stato della popolazione tra il XIX e il XXI secolo*, Atti del Convegno "I censimenti fra passato, presente e futuro", Torino, 4-6 dicembre 2020, a cura di G. ALFANI, A. CORTESE, F. CRESCENZI, G. FAVERO, A. MICALI, L. POZZI, Roma, Istat, 2012, pp.77-120.

MAZZAMAURO Alfredo, *Going global: il mercato mondiale del grano nella seconda metà del diciannovesimo secolo*, «Italia contemporanea», 282 (2016), dicembre, pp.65-89.

MELLINATO Giulio, *L'Adriatico conteso. Commerci, politica e affari tra Italia e Austria-Ungheria (1882-1914)*, Milano, FrancoAngeli, 2018.

- ID., "Constructing" the First Maritime Globalization. Competing Shipping Subsidies and the Race for the Commercial Spaces 1881-1914, «CefES-DEMS Working Paper Series», n.421 (2019), pp.4-12.
- MENNA Giovanni, *Il porto di Napoli dall'Unità d'Italia alla Seconda Guerra Mondiale, in Napoli. Il porto e la città. Storia e progetti*, in *Napoli. Il porto e la città. Storia e progetti*, a cura di B. Gravagnuolo, Napoli, ESI, 1994, pp.117-152.
- MERCURIO Franco, *Le ferrovie e il Mezzogiorno: i vincoli «moralì» e le gerarchie territoriali (1839-1905)*, «Meridiana», 19 (1994), pp. 155-193.
- MERIGGI Marco, *Le istituzioni del mare in età liberale*, in *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare dell'Ottocento*, a cura di P. FRASCANI, Roma, Donzelli, 2001, pp.247-265.
- MILLER Michael B., *Europe and the Maritime World. A Twentieth-Century History*, Cambridge University Press, 2012.
- MILONE Ferdinando, *Il porto di Napoli. Studio di geografia economica*, «Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica», IV serie, 42 (1927), n.2-6.
- MILZA Pierre, *Français et italiens à la fin du XIX^e siècle*, École Française de Rome, 1981, 2 voll.
- MISSIAIA Anna, *Where do we go from here? Market access and regional development in Italy (1871-1911)*, «European Review of Economic History», 20 (2016), pp.215-241.
- EAD., *One market fits all? Market access and the origins of the Italian north-south divide*, «Regional Studies, Regional Science», 6 (2019), n.1, pp.92-100.
- MOLINARI Augusta, *Porti, trasporti, compagnie*, in *Storia dell'emigrazione italiana*, a cura di P. BEVILACQUA, A. DE CLEMENTI, E. FRANZINA, Donzelli, Roma, 2002, vol. I, *partenze*, pp.237-255.
- MONINA Giancarlo, *Il consenso coloniale. Le Società geografiche e l'Istituto coloniale italiano (1861-1914)*, Roma, Carocci, 2002.
- ID., *La Grande Italia marittima. La propaganda navalista e la Lega navale italiana 1866-1918*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2008.
- MORANGIU Gianni, *La politica fiscale dell'Italia liberale dall'Unità alla crisi di fine secolo*, prefazione di G. PESCOSOLIDO, Firenze, L. S. Olschki Editore, 2010.
- MORICOLA Giuseppe, *Usurai, prestatori, banchieri. Aspetti delle relazioni creditizie in Campania durante l'Ottocento*, in *La Campania*, a cura di P. MACRY, P. VILLANI, Torino, Einaudi, 1990, pp.631-660.

- ID., *Il cabotaggio in età postunitaria*, in *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, a cura di P. FRASCANI, Roma, Donzelli, 2001, pp.55-81.
- ID., *gli uomini che muovono i beni; facchini e organizzazione del porto a Napoli dopo l'Unità*, «Società e Storia», 97 (2002), pp.517-539.
- ID., a cura di, *Il viaggio degli emigranti in America latina tra ottocento e novecento. Gli aspetti economici, sociali, culturali*, Napoli, Guida, 2008.
- ID., *Per partire: il viaggio degli emigranti meridionali in età liberale tra rappresentazioni e realtà*, in *Andar per mare*, a cura di P. MASSA, Genova, De Ferrari, 2009, pp.103-125;
- MORILLA CRITZ José, OLMSTEAD Alan L., RHODE Paul W., “Horn of Plenty”: *The Globalization of Mediterranean Horticulture and the Economic Development of Southern Europe, 1880-1930*, «The Journal of Economic History», 59 (1999), n.2, pp.316-352.
- NATILI Daniele, *Un programma coloniale. La Società Geografica Italiana e le origini dell'espansione in Etiopia (1867-1884)*, Roma, Gangemi Editore, 2008.
- NITTI, Prefazione, in *Scritti sulla questione meridionale*, a cura di M. R. DORIA, Roma-Bari, Laterza, 1978, vol. III, XXI-XXX; Nitti aveva già anticipato alcune delle sue posizioni in articoli pubblicati su «La Riforma Sociale» e «La Tribuna».
- NITTI Francesco Saverio, *Napoli e la questione meridionale*, in ID., *Scritti sulla questione meridionale*, a cura di M. R. DORIA, vol. III, Roma-Bari, Laterza, 1978, pp.5-186.
- NOTTENBOOM Theo, DE LANGEN Peter, JACOBS Wouter, *Institutional plasticity and path dependence in seaports: interactions between institutions, port governance reforms and port authority routines*, «Journal of Transport Geography», 27 (2013), pp.26-35.
- O'ROURKE Kevin H., WILLIAMSON Jeffrey G., *Globalizzazione e storia. L'evoluzione dell'economia atlantica nell'Ottocento*, Bologna, il Mulino, 2005.
- OLSTEIN Diego, *Le molteplici origini della globalizzazione. Un dibattito storiografico*, «Contemporanea», 9 (2006), n.3, pp.403-422.
- OSTERHAMMEL Jürgen, *The Transformation of the world. A Global History of the Nineteenth Century*, trad. di P. CAMILLER, Princeton-Oxford, Princeton University press, 2014.
- OTTRIA Daniela, *Oneto Antonio*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 79 (2013).
- PALMER Sarah, *History of the Ports*, «The International Journal of Maritime History», 32 (2020), n.2, pp.426-433;

- PAREDO, *Lettere a Maffeo Pantaleoni 1890-1923*, a cura di G. DE ROSA, vol. I, 1890-1896, Roma, Edizioni di Storia e Letteratura, 1962.
- PASSARO Biagio, *Tommaso Astarita. Armatore, banchiere e industriale*, in *Tommaso Astarita (1862-1923). L'orizzonte europeo di un imprenditore metese*, a cura di R. ASTARITA e F. D'ESPOSITO, Napoli, Giannini, 2003, pp.11-38.
- PAVESE Claudio, *I trasporti e le comunicazioni*, in *Lo sviluppo economico moderno. Dalla rivoluzione industriale alla crisi energetica*, a cura di P. A. TONINELLI, Venezia, Marsilio, 2006, pp.324-326.
- PESCOSOLIDO Guido, *Alle origini del colonialismo italiano: la stampa italiana e la politica coloniale dell'Italia dal rifiuto di intervento in Egitto alla vigilia dell'occupazione di Massaua (1882-1884)*, in *Fonti e problemi della politica coloniale italiana*, atti del convegno Taormina-Messina, 23-29 ottobre 1989, Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, Ufficio Centrale per i Beni Archivistici, Roma, 1996, vol. I, pp.566-599.
- ID., *Opinione pubblica e colonie: la stampa italiana e l'occupazione di Massaua*, in *Alla ricerca delle colonie (1876-1896)*, a cura di P. L. BALLINI e P. PECORARI, Venezia, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 2007, pp.275-322.
- ID., *Unità nazionale e sviluppo economico in Italia 1750-1913*, Roma, Edizioni Nuova Cultura, 2014.
- PIÑEIRO Vaquero, *Il vino in Campania tra XIX e XX secolo: aziende e mercati internazionali, in Cibo, territorio e socialità. L'alimentazione nel territorio campano fra vita quotidiana e rappresentazioni*, Napoli-Avellino 22-24 giugno 2017, Atti di convegno pubblicati in *Archivio storico per le province napoletane*, Napoli, Società Napoletana di Storia Patria, 2018, pp.191-204.
- PODESTÀ Gian Luca, *Il mito dell'Impero. Economia, politica e lavoro nelle colonie italiane dell'Africa orientale 1898-1941*, Torino, Giappichelli Editore, 2004.
- POLÓNIA Amélia, *Maritime History: A Gateway to Global History?* in *Maritime History as Global History*, a cura di M. FUSARO e A. POLÓNIA, Liverpool University Press, 2010, pp.1-20.
- POMERANZ Kenneth, TOPIK Steven, *The World That Trade Created. Society, Culture, and the World Economy, 1400 to the Present*, New York, Sharpe, 1999.
- POTITO Serena, *Nuovi orizzonti commerciali nella Napoli postunitaria: la nascita dei Magazzini Generali*, «Storia economica», 24 (2011), n. 1, pp.132-153.

- EAD., *L'economia napoletana e il commercio internazionale tra '800 e '900: i Magazzini Generali e il deposito franco*, «Pecunia», 16/17 (2013), pp.241-268.
- EAD., *Lo sviluppo economico e infrastrutturale del porto di Napoli nei primi decenni post-unitari: limiti e opportunità*, «Rivista economica del Mezzogiorno», (2018), n. 1-2, pp.221-237.
- RADOGNA Lamberto, *Storia della marina mercantile delle Due Sicilie (1734-1860). In appendice: L'armamento velico e a vapore della regione campana (1860-1940)*, Milano, Mursia, 1982.
- RAO Anna Maria, *Introduzione. Napoli nel Mediterraneo del Settecento*, in *Napoli e il Mediterraneo nel Settecento. Scambi, immagini, istituzioni*, Atti del Convegno internazionale (Napoli 16-18 maggio 2013), a cura di A. M. RAO, Bari, Edipuglia, 2017, pp.5-23.
- REVELEY James, TULL Malcolm, *Institutional Path Dependence in Port Regulation: A Comparison of New Zealand and Australia*, in *The World's Key Industry. History and Economics of International Shipping*, a cura di G. HARLAFTIS, S. TENOLD, J. M. VALDALISO, New York, Palgrave MacMillan, 2012, pp.158-179.
- RIETBERGEN Peter, *Porto e Città, o Città-Porto? Qualche riflessione generale sul problema del rapporto fra porto e contesto urbano*, in ISTITUTO INTERNAZIONALE DI STORIA ECONOMICA F. DATINI, *I porti come impresa economica*, Atti della diciannovesima settimana di studi, 2-6 maggio 1987, a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze, Le Monnier, 1998, pp.615-624.
- RITROVATO Ezio, *Infrastrutture e sviluppo ferroviario nel Mezzogiorno postunitario (1861-1915)*, in *Vie e mezzi di comunicazione in Italia e Spagna in età contemporanea*, a cura di C. B. LÓPEZ, A. DI VITTORIO, G. FENICIA, N. OSTUNI, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2013, pp.287-320.
- ROLLANDI Maria Stella, *Il porto di Genova e il problema del trasferimento della base navale, in Politica e cultura nel Risorgimento italiano. Genova 1857 e la fondazione della Società Ligure di Storia Patria. Atti del convegno, Genova 4-6 febbraio 2008*, a cura di L. LO BASSO, atti della Società Ligure di Storia Patria, Nuova Serie – Vol. XLVIII (CXXII) Fasc. I, Genova, 2008, pp.253-284.
- ROSSI DORIA Manlio, *Prefazione*, in F. S. NITTI, *Scritti sulla questione meridionale*, a cura di M. R. DORIA, vol. III, Roma-Bari, Laterza, 1978, pp. IX-LXIV.

- RUSSO Giuseppe, *La Camera di Commercio di Napoli dal 1808 al 1978*, a cura di G. ALISIO, Prismi, Napoli, 2006, 2 voll.
- SALVEMINI Biagio, *Note sul concetto di Ottocento meridionale*, «Società e Storia», 26 (1984), pp.917-945.
- ID., *I circuiti dello scambio: Terra di Bari nell'Ottocento*, «Meridiana», 1 (1987), *Mercati*, pp.47-79.
- ID., *Per un profilo della borghesia imprenditoriale dell'Ottocento meridionale: una griglia interpretativa generale*, in *Le borghesie dell'Ottocento*, a cura di A. SIGNORELLI, Messina, 1988, pp.65-77.
- ID., *Prima della Puglia. Terra di Bari e il sistema regionale in età moderna*, in *La Puglia*, a cura di L. MASELLA, B. SALVEMINI, Torino, Einaudi, 1989, pp.5-218.
- SALVEMINI Biagio, a cura di, *Lo spazio tirrenico nella "grande trasformazione". Mercati, uomini e istituzioni nel Settecento e nel primo Ottocento*, Bari, Edipuglia, 2009.
- SAUL Samuel B., *The Myth of the Great Depression 1873-1896*, Londra, McMillan, 1985².
- SCAVINO Leonardo, *Rivoluzione dei trasporti e navigazione: l'evoluzione della marineria ligure di fronte alle trasformazioni del XIX secolo*, in *Percorsi di storia tra rivoluzione e modernizzazione (XVI-XIX secolo)*, a cura di C. BAZZANI e L. SCAVINO, Palermo, New Digital Frontiers, 2021, pp.289-310.
- SCHISANI Maria Carmela, *Giuseppe Pavoncelli*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 81 (2014).
- EAD., *Dinamiche professionali e reti di relazioni di un "uomo d'affari" di successo a Napoli nel periodo della prima globalizzazione. Domenico Gallotti (1831-1905)*, «Storia Economica», 21 (2018), n.2, pp.379-414.
- SCHISANI Maria Carmela, BALLETTA Luigi, RAGOZINI Giancarlo, *Crowding out the change: business networks and persisting economic elites in the South of Italy over Unification (1840-1880)*, «Cliometrica», 15 (2021), pp.89-131.
- SCIROCCO Alfonso, *Cavasola Giannetto*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, volume 23 (1979).
- ID., *Dall'unità alla prima guerra mondiale*, in *Storia di Napoli, Napoli, Società editrice Storia di Napoli, 1967-1974, vol. X, Napoli contemporanea*, pp.1-124.
- SCRIVANO Riccardo, *Letteratura e colonialismo*, in *Fonti e problemi della politica coloniale italiana*, cit., vol. II, pp.645-668.

- SERVENTI Silvano, SABBAN François, *La pasta. Storia e cultura di un cibo universale*, Laterza, 2000.
- SIRUGO Francesco, *La "rivoluzione commerciale". Per una ricerca su Inghilterra e mercato europeo nell'età del Risorgimento italiano*, in «Studi Storici», 2 (1961), n. 2, pp.267-297.
- SIRAGO Maria, *Lo sviluppo della navigazione a vapore in età borbonica (1815-1861)*, in «Quaderni SISM», (2014), pp.435-452.
- SLACK Brian, *Pawns in the Game: Ports in a Global Transportation System*, «Growth and Change», 24 (1993), n.3, pp.579-588.
- SMITH Crosbie, *Coal, Steam and Ships. Engineering, Enterprise and Empire on the Nineteenth-Century Seas*, Cambridge, Cambridge University Press, 2018.
- SPADONI Ugo, *Il canale di Suez e l'inizio della crisi della marina mercantile italiana*, «Nuova Rivista Storica», LIV (1970), pp.651-702.
- ID., *Linee di navigazione e costruzioni navali alla vigilia dell'inchiesta parlamentare sulla marina mercantile italiana (1881-82)*, «Nuova Rivista Storica», LVII (1973), pp.313-372.
- Storia economica Cambridge*, a cura di H. J. HABAKKUK e M. POSTAN, ed. italiana a cura di V. CASTRONOVO, vol. VI, *La rivoluzione industriale e i suoi sviluppi*.
- STRAPPINI Lucia, *De Zerbi Rocco*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 39 (1991).
- SUÀREZ BOSA Miguel, HIDALGO Daniel Castillo, *Fostering (under) development in Atlantic ports: Introduction*, «International Journal of Maritime History», 32 (2020), n.1, pp.124-133.
- SURDICH Francesco, *Le società geografiche e coloniali*, in *Fonti e problemi della politica coloniale italiana*, cit., vol. II, pp.485-487.
- The Impact of Technological Change. The Early Steamship in Britain*, a cura di J. ARMSTRONG e D. M. WILLIAMS, Liverpool University Press, 2018.
- TOMA Pietro Antonio, *Storia del porto di Napoli*, Genova, Sagep, 1991.
- TONIZZI Maria Elisabetta, *Carenze strutturali e limiti funzionali del porto di Genova dalla Restaurazione alla vigilia della Prima Guerra Mondiale*, in *Mercati e consumi. Organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XII al XX secolo*, I Convegno nazionale di storia del commercio in Italia, Reggio Emilia 6-7 giugno 1984, Modena, 8-9 giugno 1984, Bologna, IFOA, 1984, pp.377-389.
- EAD., *Il porto di Genova: 1861-1971*, «Memoria e Ricerca», 11 (2002), pp.23-39.

- EAD., “Amico degli amici”. *Rubattino e le reti sociali dell’élite genovese dal Regno di Sardegna all’Unità d’Italia*, in *Raffaele Rubattino: un armatore genovese e l’Unità d’Italia*, Cinisello Balsamo, Silvana, 2010, pp.39-48.
- EAD., *L’Italia e il mare. I porti e la politica portuale 1861-1913*, «Contemporanea», 21 (2018), n.1, pp.27-49.
- TOPIK Steven. C., WELLS Allen, *Filiere di prodotto in un’economia globale*, in *I mercati e le guerre mondiali 1870-1945*, a cura di E. S. ROSENBERG, Torino, Einaudi, 2015, pp.689-957.
- TRIGILIA Carlo, *Mercato e società locale nelle regioni meridionali*, «Società e Storia», 49 (1990), p.675-685.
- TRIZIO Pasquale B., *Commercio e marina mercantile a Bari tra ‘700 e ‘800*, Bari, G. Laterza, 2000.
- TUCCILLO Alessandro, *La “situazione” mediterranea di Napoli e del Mezzogiorno nel progetto riformatore settecentesco*, in *Napoli e il Mediterraneo nel Settecento, Scambi, immagini, istituzioni*, Atti del Convegno internazionale (Napoli 16-18 maggio 2013), a cura di A. M. RAO, Bari, Edipuglia, 2017, pp.229-243.
- TULL Malcolm, *Port history in the International Journal of Maritime History*, «The International Journal of Maritime History», 26 (2014), n.1, pp.123-129.
- TURIELLO Pasquale, *Governo e governanti*, a cura di P. BEVILACQUA, Torino, Einaudi, 1980.
- VANFRAECHEM Stephan, *Why They are Tall and We are Small! Competition between Antwerp and Rotterdam in the Twentieth Century*, in *The World’s Key Industry. History and Economics of International Shipping*, a cura di G. HARLAFTIS, S. TENOLD e J. M. VALDALISO, New York, Palgrave Macmillan, 2012, pp.142-157.
- VILLE Simon, *Transport and the Development of the European Economy, 1750-1918*, New York, St. Martin’s Press, 1990.
- VINCIGUERRA Salvatore, *Circuiti mercantili e trasformazioni dell’agricoltura nel Mezzogiorno e in Sicilia tra Sette e Ottocento*, «Rivista di Storia Economica», 30 (2014), n.3, pp.281-324.
- ID., *Agriculture and Territorial Differentiation in Southern Italy 1880-1950*, «Rivista di Storia Economica», 33 (2017), n.2, pp.247-273.

- WILLIAMS David M., ARMSTRONG John, *“One of the noblest inventions of the age”*: *British steamboat numbers, diffusion, services and public reception, 1812 - c.1823*, «The Journal of Transport History» 35(2014), 1, pp.18-34.
- WITTING Augusto, *Condizioni e potenzialità del porto di Napoli in relazione al fabbisogno delle industrie e del commercio*, F. S. NITTI, A. WITTING, *Il porto e la città di Napoli ai primi del '900*, a cura di F. BARBAGALLO e E. MAZZETTI, Napoli, Consorzio autonomo del Porto, 1984, pp.99-108.
- ZALIN Giovanni, *Crisi sociale e dissesti bancari negli “anni neri” dell’economia italiana*, in *Crisi e scandali nella storia d’Italia*, a cura di P. PECORARI, Venezia, Istituto Veneto di Scienze, Lettere e Arti, 2006, pp.67-96.
- ZAMAGNI Vera, *Ferrovie e integrazione del mercato nazionale nell’Italia post-unitaria*, in *Studi in onore di Gino Barbieri. Problemi e metodi di storia economica*, Pisa, Pem, 1984, vol. III, pp.1635-1649.

APPENDICE STATISTICA: MOVIMENTO DEL PORTO DI NAPOLI 1861-1907

Movimento della navigazione nel porto di Napoli (1861-1880)					
	Navigazione di cabotaggio		Navigazione internazionale		Tonnellaggio totale
	Numero di bastimenti	Tonnellaggio	Numero di bastimenti	Tonnellaggio	
1861	6.566	873.730	2.416	730.145	1.603.875
1862	6.919	875.019	2.636	676.724	1.551.743
1863	7.963	1.022.058	2.732	790.080	1.812.138
1864	6.497	698.514	3.216	815.723	1.514.237
1865	6.801	719.552	2.680	641.481	1.361.033
1866	7.620	839.562	2.222	631.044	1.470.606
1867	5.101	699.385	2.413	640.100	1.339.485
1868	6.409	726.505	2.224	632.162	1.358.667
1869	8.180	818.402	2.411	670.129	1.488.531
1870	6.924	802.026	2.242	639.854	1.441.880
1871	7.418	849.569	1.922	701.158	1.550.727
1872	7.826	946.795	1.981	815.763	1.762.558
1873	7.207	929.524	2.933	1.006.919	1.936.443
1874	8.193	1.281.256	2.220	1.398.925	2.680.181
1875	9.233	1.497.424	2.055	1.426.498	2.923.922
1876	9.924	1.919.621	1.139	659.219	2.578.840
1877	9.009	1.868.346	1.368	812.642	2.680.988
1878	7.932	1.788.595	1.326	864.837	2.653.432
1879	8.314	2.042.559	1.303	922.762	2.965.321
1880	8.918	2.205.945	1.562	1.436.802	3.642.747

FONTE: MAIC. DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Movimento della navigazione nei porti del Regno, 1861-1880, rielaborazione.*

Movimento della navigazione nel porto di Napoli (1881-1907)					
	Numero di bastimenti	Tonnellaggio	Merci imbarcate (tonnellate)	Merci sbarcate (tonnellate)	Totale delle merci
1881	9.729	3.498.495	231.086	497.007	728.093
1882	9.941	4.128.057	211.761	416.053	627.814
1883	10.043	4.195.731	201.096	499.175	700.271
1884	7.714	3.312.808	193.455	400.904	594.359
1885	8.766	4.044.510	202.313	538.847	741.160
1886	8.125	3.523.991	173.102	518.817	691.919
1887	8.169	3.466.326	173.046	602.898	775.944
1888	8.043	3.503.499	150.814	577.270	728.084
1889	7.376	3.354.955	177.464	578.238	755.702
1890	7.423	3.243.925	330.299	542.760	873.059
1891	10.118	3.556.281	193.848	572.299	766.147
1892	9.609	3.605.694	237.754	533.282	771.036
1893	11.868	4.714.628	257.683	593.428	851.111
1894	15.059	5.717.745	240.585	496.486	737.071
1895	12.011	5.054.055	234.879	658.337	893.216
1896	11.618	5.397.870	254.830	644.542	899.372
1897	11.507	5.726.836	271.534	632.190	903.724
1898	11.763	6.292.519	261.819	719.651	981.470
1899	11.511	6.128.341	245.452	662.549	908.001
1900	12.166	6.714.030	236.864	809.927	1.046.791
1901	12.035	7.361.507	255.388	895.354	1.150.742
1902	12.851	8.772.846	297.287	914.633	1.211.920
1903	12.591	9.186.779	272.234	933.132	1.205.366
1904	12.521	10.144.661	301.750	850.734	1.152.484
1905	11.802	11.420.870	312.379	979.822	1.292.201
1906	12.386	12.729.045	490.410	1.425.166	1.915.576
1907	13.001	14.121.120	621.361	1.378.696	2.000.057
FONTE: MF, DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, <i>Movimento della navigazione 1881-1902</i> ; ID., <i>Movimento della navigazione del Regno d'Italia nell'anno...</i> , 1902-1907. Rielaborazione.					

Tonnellate di merci transitate per il porto di Napoli					
distinte per origine e destinazione					
(1895-1905)					
	Da o per l'estero		Da o per i porti nazionali		Totale
	sbarcate	imbarcate	sbarcate	imbarcate	
1895	446.418	105.325	211.919	129.554	893.216
1896	446.912	120.374	197.630	134.456	899.372
1897	437.999	132.069	194.191	139.465	903.724
1898	530.243	106.715	189.408	155.104	981.470
1899	476.305	106.972	186.244	138.480	908.001
1900	611.545	106.984	198.382	129.880	1.046.791
1901	703.753	124.027	191.601	131.361	1.150.742
1902	711.386	157.271	203.247	140.016	1.211.920
1903	731.326	148.247	201.806	123.987	1.205.366
1904	630.270	170.577	220.464	131.173	1.152.484
1905	772.533	178.334	207.289	134.045	1.292.201

FONTE: MF, DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, *Movimento della navigazione 1881-1902*; ID., *Movimento della navigazione del Regno d'Italia nell'anno ..., 1902-1907*. Rielaborazione.