

STORIA ECONOMICA

ANNO X (2007) - n. 3



Edizioni Scientifiche Italiane

SOMMARIO

ANNO X (2007) - n. 3

ARTICOLI E RICERCHE

- A. CAFARELLI, *Il movimento della navigazione nei porti del Regno d'Italia (1861-1914)* pag. 299
- E.C. COLOMBO, *Economie locali. Il caso di cinque comunità del novarese in età moderna* » 333
- L. DE MATTEO, *La dinamica dell'industria manifatturiera in Campania e nelle sue province nel Novecento* » 373
- G. FARESE, *Il «momento esterno». Classi dirigenti e integrazione economica europea in un diario inedito e altri documenti di Giovanni Magalodi all'OECE (1947-1953)* » 419

NOTE

- F. DANDOLO, *Alcune riflessioni sull'industrialismo nel Novecento nel Mezzogiorno d'Italia* » 453
- F. PECORARI, *Gli Scansadori alle spese superflue. Uno scritto inedito di Roberto Cessi* » 463

RECENSIONI

- F. BOF, *Credito e servizi all'agricoltura nelle campagne veneto-friulane tra Otto e Novecento*, Forum, Udine 2007 (P. Pecorari) » 475
- A. CRESCENZI (a cura di), *I Documenti di Programmazione. Una lettura della politica economica italiana dal Piano Marshall al DPEF 2008-2011*, Luiss University Press, Roma 2007 (G. Farese) » 480
- F. DANDOLO, A. BALDONI, *Sudindustria. Prospettive imprenditoriali e scenari per lo sviluppo economico del Mezzogiorno (1947-1956)*, Guida, Napoli 2007 (G. Farese) » 483

- A.M. GIRELLI BOCCI (a cura di), *L'industria dell'ospitalità a Roma. Secoli XIX-XX*, CEDAM, Padova 2006 (G. Farese) » 486
- M. MORONI (a cura di), *Lo sviluppo locale. Storia, economia e sociologia*, il Mulino, Bologna 2007 (G. Farese) » 489
- L. DE ROSA, *Il Banco di Napoli tra fascismo e guerra (1926-1943)*, vol. IV della «Storia del Banco di Napoli», Istituto Banco di Napoli, Fondazione, Napoli 2005 (R. Del Prete) » 492
- M.R. SAULLE, *Relazioni Internazionali e Diritti fondamentali 1981-2005. Cronache e opinioni*, Aracne, Roma 2007 (R. Del Prete) » 498
- G. GIUGNI, *La memoria di un riformista*, a cura di A. Ricciardi, il Mulino, Bologna 2007 (F. Dandolo) » 504
- G. FARESE, *Ferdinando Galiani*, LUISS University Press, Roma 2008 (G. Maifreda) » 509

IL MOVIMENTO DELLA NAVIGAZIONE NEI PORTI DEL REGNO D'ITALIA (1861-1914)*

1. La relazione presenta alcuni risultati di una ricerca sul movimento della navigazione nei porti del Regno d'Italia nel periodo compreso tra l'Unità e la prima guerra mondiale. La fonte primaria è costituita dalle statistiche pubblicate annualmente dal Ministero della marina, fino al 1871, dal Maic, Direzione generale della statistica, dal 1872 all'80, e, per il periodo successivo, dalla Direzione generale delle gabelle, istituita in seno al dicastero delle Finanze¹; mi sono inoltre

* Si anticipa in questa sede il testo della relazione presentata al Convegno internazionale di studi, promosso dall'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti e dall'Ecole Normale Supérieure de Paris, su *L'Italia, la Francia e il Mediterraneo nella seconda metà dell'800*, Venezia, 30 novembre - 2 dicembre 2006, i cui atti sono in corso di stampa.

¹ La statistica della navigazione del Regno viene annualmente pubblicata a partire dal 1861. Dal 1906 essa si compone di due volumi. Il primo è costituito dalle tavole analitiche, che hanno lo scopo «di rappresentare separatamente la navigazione di ogni porto (principali e secondari), rada o spiaggia nazionale». Il secondo comprende invece le tavole riassuntive. A farsi carico della raccolta dei dati sono, fino al 1881, gli Uffici di porto; successivamente tale compito passa agli Uffici doganali marittimi del Regno (dogane principali, dogane secondarie e sezioni). La statistica registra il movimento di tutte le navi, a vapore e a vela, armate con ruolo d'equipaggio e munite di atto di nazionalità, nonché i battelli e gli altri galleggianti di portata inferiore alle 25 tonnellate, che esercitano, ai termini dell'art. 911 del Regolamento marittimo, il traffico lungo le coste continentali e insulari e, dal 1908, il traffico limitato entro i confini del circondario marittimo d'iscrizione. La statistica non comprende i galleggianti che si muovono all'interno di un porto. Le navi sono registrate nella statistica a ogni viaggio e, quando questo abbraccia più porti nazionali, in tutti gli approdi dello stesso viaggio. Nel movimento generale della navigazione del Regno i dati di una determinata nave figurano, di conseguenza, tante volte ripetuti quante volte la nave risulta arrivata e partita durante l'anno nei vari porti nazionali. La statistica considera la nave come una unità di trasporto; pertanto, qualunque sia il numero, la specie e la varietà delle operazioni compiute in un medesimo porto e nello stesso viaggio, l'arrivo e la partenza di essa non può dare luogo, nella statistica di quel porto e per quel viaggio, che a una sola registrazione in entrata e a una sola in uscita. I dati raccolti sulle navi a vela e a vapore in navigazione per operazioni di

ampiamente giovato degli atti della Commissione reale per i servizi marittimi, i cui lavori si svolsero dal 1902 al '05, dei rapporti del Ministero dei lavori pubblici sullo stato dei porti, delle inchieste periodiche sulle condizioni della marina mercantile e delle relazioni dell'Ispettorato generale dei servizi marittimi.

I dati raccolti mi hanno consentito di costruire numerose serie storiche di lungo periodo sul movimento complessivo della navigazione per operazioni di commercio, sulle direttrici di scambio, sul traffico in entrata e uscita dai principali porti italiani; e, ancora, sul movimento comparativo dei battelli partiti per la «grande pesca»², sulla consistenza della flotta mercantile, sul personale imbarcato e sulla dotazione infrastrutturale dei principali scali marittimi.

Comincerò dall'esame dei grafici 1 e 2³, che illustrano la composizione per bandiera del movimento complessivo della navigazione nei porti del Regno nel 1886 e nel 1913. Le percentuali si riferiscono alle tonnellate di merce in entrata e uscita dall'Italia con navi di nazionalità estera.

Nel 1886 le stive dei bastimenti inglesi accoglievano i $3/4$ della merce in arrivo o in partenza dai porti italiani⁴. La restante parte viaggiava per il 7% su navi francesi, per il 3% su navi tedesche e austro-ungariche e per un 12% su bastimenti di altre nazionalità. Nel 1913, alla vigilia della Grande guerra, la situazione si presentava notevolmente mutata. La bandiera inglese conservava ancora un peso significativo, ancorché la sua incidenza si fosse ridotta dal 75 al 43%⁵; cresceva in-

commercio si riferiscono: alla condizione delle navi, cioè, se con carico o in zavorra; alla nazionalità della bandiera; al numero degli arrivi e delle partenze; al tonnellaggio di stazza netta; al quantitativo delle merci sbarcate e imbarcate; al numero degli uomini di equipaggio e, solo per i piroscafi, al numero dei viaggiatori (MINISTERO DELLE FINANZE, DIREZIONE GENERALE DELLE DOGANE E IMPOSTE INDIRETTE, UFFICIO TRATTATI E LEGISLAZIONE DOGANALE, *Movimento della navigazione del Regno d'Italia nell'anno 1919*, I, *Tavole analitiche*, Roma 1920, pp. V-VI).

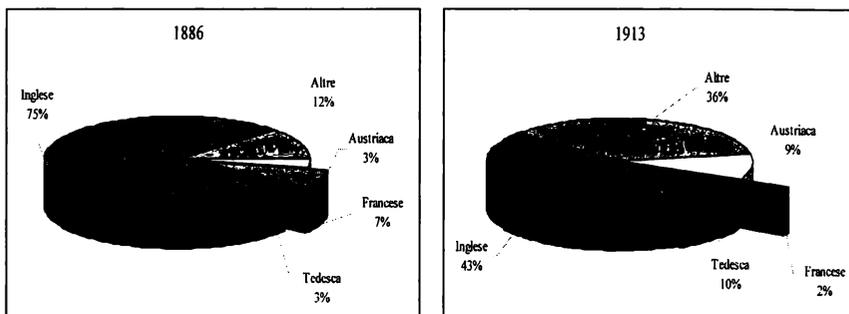
² Per «grande pesca» si intende sia quella fatta al di fuori dei compartimenti marittimi ai quali risultano iscritte le imbarcazioni, sia quella esercitata sulle coste straniere (MAIC, DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Annuario statistico italiano*, 1886, Roma 1887, p. CXCIV).

³ Tutti i grafici e le tabelle che seguono sono il risultato della rielaborazione dei dati annuali sul movimento della navigazione nei porti del Regno d'Italia. Tali dati sono stati integrati con quelli desunti dall'«Annuario statistico italiano», pubblicato dal Ministero dell'interno, Direzione generale di statistica, e dalle «Statistiche annuali del commercio speciale di importazione e di esportazione», pubblicate dal Ministero delle finanze, Direzione generale delle gabelle.

⁴ Sull'importanza del Mediterraneo nell'economia marittima inglese v. G. EAST, *The Mediterranean Problem*, «Geographical Review», 28 (1938), I, pp. 83-101.

⁵ Ciò pur in un contesto di significativa espansione della propria flotta, la cui

Graf. 1 e 2 – *Movimento complessivo della navigazione nel Regno d'Italia. Arrivi e partenze per bandiera estera (tonnellate merce)*



vece la presenza austriaca e tedesca, mentre si registrava una contrazione, sia in termini assoluti che relativi, delle merci trasportate su bastimenti francesi, la cui incidenza passava dal 7 al 2%. È da notare altresì la crescita della categoria residuale, dovuta al fatto che, soprattutto a partire dagli anni '90 dell'Ottocento, nei porti italiani si intensificò la presenza di bastimenti provenienti sia dal Mediterraneo orientale e dal Mar Nero, sia dall'Europa del Nord (*in primis*, Belgio, Danimarca, Svezia, Olanda e Norvegia), sia, infine, dai Paesi d'oltreoceano, a partire dagli Stati Uniti⁶.

Le elaborazioni proposte si riferiscono alla quantità di merce trasportata e alla stazza delle navi in entrata e uscita dai porti del Regno. Non sono purtroppo disponibili i dati relativi al valore, anche se, come osserva Paul de Rousiers, «est la quantité de fret que fournit un port à l'entrée et à la sortie décide de son importance pour l'armement, spécialement pour l'armement national»⁷. A tal proposito si tenga conto che, in ragione del complessivo tonnellaggio, figuravano principalmente all'importazione: carbon fossile, proveniente in buona parte dall'Inghilterra, dalla Germania e dagli

stazza complessiva salì, tra il 1880 e il 1910, da 18.867.857 a 36.240.833 tonnellate (A.P. USCHER, *The Growth of English Shipping, 1572-1922*, «The Quarterly Journal of Economics», 42, 1928, III, pp. 465-478).

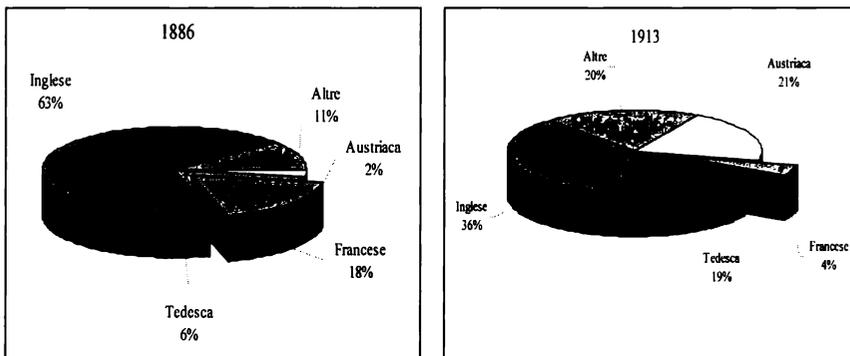
⁶ MINISTERO DELLE FINANZE, DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, *Movimento della navigazione nei porti del Regno nell'anno 1902*, Roma 1903, pp. 1094-1097.

⁷ P. DE ROUSIERS, *Les grands ports de France. Leur rôle économique*, Paris 1908, p. XVII.

Stati Uniti⁸, cereali, petrolio, minerali ferrosi, ghisa e laminati, cotone, generi coloniali, prodotti chimici, legname, agglomerati idraulici, manufatti e tessuti di ogni genere. Le esportazioni erano costituite prevalentemente da prodotti agricoli, seta greggia e canapa, marmi e pietre da costruzione, legnami, zolfo, sale, minerali di ferro e zinco, mentre nel campo delle manifatture prevalevano i prodotti dell'industria conciaria, tessile e alimentare⁹.

Le variazioni sopra evidenziate si presentano anche in riferimento alla stazza, misura di volume che non tiene conto delle merci trasportate, ma esprime piuttosto le potenzialità o «la mesure d'une activité, qui peut demeurer presque entièrement extérieure au pays»¹⁰. Come si evince dai grafici 3 e 4, che illustrano la composizione percentuale in termini di stazza lorda delle navi straniere in entrata e uscita dal Regno, macroscopica è la contrazione delle navi francesi e inglesi e, altrettanto evidente, risulta l'accresciuta incidenza delle flotte tedesca e austriaca, che passano rispettivamente dal 6 al 19% e dal 2 al 21%.

Graf. 3 e 4 – *Movimento complessivo della navigazione nel Regno d'Italia. Arrivi e partenze per bandiera estera (stazza lorda)*



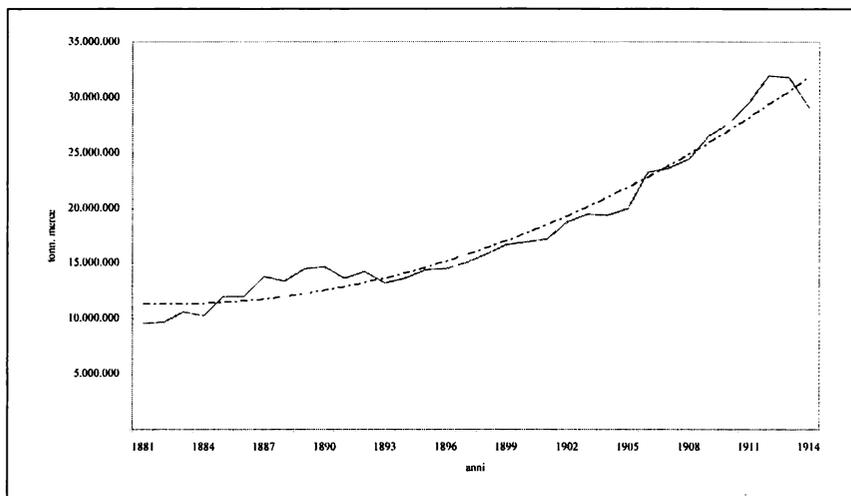
⁸ Cfr. F. MILONE, *Il movimento della navigazione fra l'Italia e l'America settentrionale prima e dopo la guerra*, «Rivista marittima», 58 (1925), pp. 29-44.

⁹ Sulle merci movimentate nei singoli porti del Regno v. MINISTERO DELLE FINANZE, DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, *Movimento della navigazione nei porti del Regno nell'anno 1886*, Roma 1887, pp. 80-87; *Atti della Commissione reale per i servizi marittimi*, III, *Riassunto dei verbali delle adunanze della Commissione, Fisiologia e bisogni di alcuni porti italiani, Notizie su alcuni porti esteri*, Imola 1906, pp. 135-269.

¹⁰ DE ROUSIERS, *Les grands ports de France*, p. XVII.

2. Tali cambiamenti si verificarono in un contesto di fortissima espansione ed evoluzione tecnica dei traffici marittimi¹¹. Per quanto attiene all'Italia, basterà soffermarsi sul grafico 5, che illustra il movimento complessivo della navigazione nei porti del Regno dal 1881 al 1914. I dati si riferiscono sempre al quantitativo di merci trasportate, che, diversamente dalla stazza, sono disponibili solo a partire dal 1881, quando il servizio statistico passò dagli Uffici di porto alla Direzione generale delle gabelle.

Graf. 5 – *Movimento complessivo della navigazione nei porti del Regno d'Italia*



Pur conservando nel breve periodo un andamento ciclico, tipico dei trasporti marittimi, le cui cause sono state studiate dal Corbino¹², l'incremento del movimento complessivo della navigazione è quasi esponenziale: tra il 1881 e il 1914, le merci che formano oggetto di scambio crescono del 204%. In tale intervallo si possono distinguere almeno due sottoperiodi, caratterizzati da ritmi di crescita molto di-

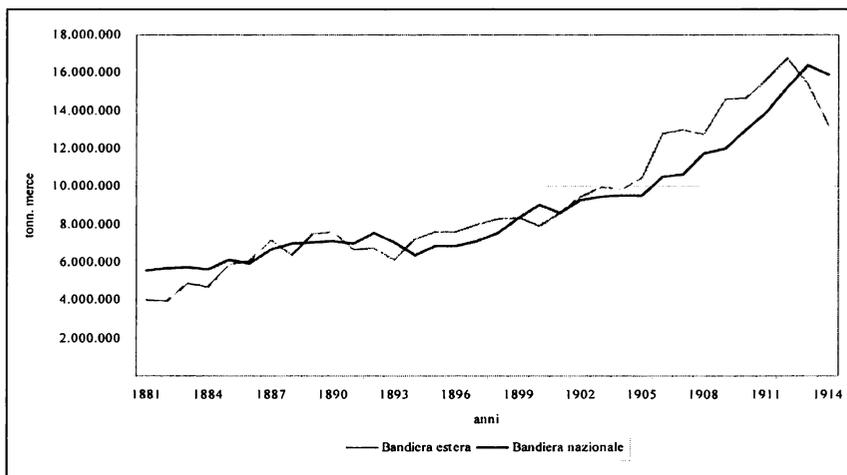
¹¹ Si vedano in proposito: *Atti della Commissione Reale pei servizi marittimi*, I, *Relazione generale* (relatore: deputato Pantano), Imola 1906, pp. 1-10; S. RANIERI, *Lo sviluppo della marina mercantile nel passato e nell'avvenire*, «Rivista marittima», 26 (1903), pp. 39-76.

¹² E. CORBINO, *Economia dei trasporti marittimi*, Città di Castello 1926, pp. 53-84.

versi: tra il 1881 e il 1895, l'incremento medio annuo è del 3,4%, mentre dal 1896, anno d'inversione del ciclo economico nello schema Kondrat'ev¹³, al 1913 è del 6,5%. Evidente risulta in questo contesto la correlazione tra lo sviluppo degli scambi marittimi e l'espansione economica dell'età giolittiana¹⁴.

Le osservazioni proposte assumono uno specifico significato se lette alla luce del contributo offerto dalle marine estere al movimento della navigazione e, ancora, se si tiene conto delle diverse ragioni di scambio tra l'Italia e gli altri Paesi. Come si desume dal grafico 6, le merci in entrata e uscita dai porti italiani con bastimenti battenti bandiera estera rappresentavano mediamente circa il 50% del totale, anche se v'erano significative differenze tra arrivi e partenze, determinate sia dalla fisiologica posizione debitoria della nostra bilancia commerciale, sia dal volume delle merci che formavano tradizionalmente oggetto di scambio. In media solo il 40% della merce giungeva con navi battenti

Graf. 6 – *Movimento complessivo della navigazione nei porti del Regno d'Italia*



¹³ Cfr. N.D. KONDRAT'EV, *I cicli economici maggiori*, a cura di G. GATTEI, Bologna 1981.

¹⁴ Cfr. A. GERSHENKRON, *Notes on the Rate of Industrial Growth in Italy, 1881-1913*, «The Journal of Economic History», 15 (1955), IV, pp. 360-375. Per un primo approccio all'argomento, mi permetto di rinviare al mio saggio e alla bibliografia ivi citata *L'espansione economica in età giolittiana*, in *L'Italia economica. Tempi e fenomeni del cambiamento (1861-2000)*, a cura di P. PECORARI, Padova 2005², pp. 75-95.

bandiera italiana, mentre oltre il 60% delle merci in uscita viaggiava su bastimenti nazionali¹⁵.

In un contesto di rapido sviluppo dei traffici marittimi, di forte dipendenza dell'Italia dall'estero, in un sistema di scambi in cui, in termini di valore, oltre il 55% delle merci si moveva per via mare e, di queste, circa il 65% lo faceva su navi straniere, si registrò una significativa ricomposizione nelle relazioni commerciali, che portò a favorire l'afflusso nei porti nazionali dei bastimenti austriaci e tedeschi e a contenere la presenza del naviglio francese, ossia della flotta dello Stato che fino agli anni '80 rappresentò il nostro principale *partner* commerciale, cui peraltro eravamo legati da stretti rapporti politici, finanziari (basti pensare al ruolo della piazza di Parigi nel collocamento dei titoli di debito pubblico italiani) e monetari (ricordo la condivisione del metro bimetallico e la comune adesione all'Unione monetaria latina)¹⁶.

Le ragioni di tali cambiamenti vanno ricercate in una serie di cause endogene ed esogene che non è il caso qui di richiamare, perché porterebbero a doversi soffermare sulle mutate relazione diplomatiche e sui diversi rapporti di forza tra i Paesi europei, sugli indirizzi di politica economica e coloniale¹⁷, sugli effetti della Triplice, sull'insediamento degli inglesi a Cipro e in Egitto, per non dire del controllo da parte dell'Inghilterra dei due grandi crocevia marittimi del Mediterraneo¹⁸, della *weltpolitik* di Guglielmo II e delle stesse strate-

¹⁵ Dati leggermente diversi in M. ROMANI, *Storia economica d'Italia nel secolo XX, 1815-1914*, II, parte seconda, Milano 1976, pp. 124-125, il quale riprende i dati proposti da I. SACHS (*L'Italie, ses finances et son développement économique depuis l'unification du Royaume. 1859-1884, d'après des documents officiels*, Paris 1885, pp. 831-836).

¹⁶ Problema acutamente illustrato e discusso da P. PECORARI, *La fabbrica dei soldi. Istituti di emissione e questione bancaria in Italia, 1861-1913*, Bologna 1994, pp. 16-17; ID., *La lira debole. L'Italia, l'Unione monetaria latina e il «bimetallismo zoppo»*, Padova 1999, pp. 3-4.

¹⁷ Cfr. P. BAIROCH, *Le politiche commerciali in Europa dal 1815 al 1914*, in *Storia economica Cambridge*, VIII, *Le economie industriali*, I, *Lo sviluppo delle politiche economiche e sociali*, a cura di P. MATHIAS e S. POLLARD, Torino 1992, pp. 3-179 (ed. it. a cura di V. Castronovo).

¹⁸ Interessante è in proposito il lavoro di M. E. FLETCHER (*The Suez Canal and World Shipping, 1869-1914*, «Journal of Economic History», 18, 1958, IV, pp. 556-573), il quale osserva (p. 565) che «the alteration in shipping routes brought about by opening of Suez was intimately bound up with changes in an important segment of world commerce: the European entrepôt trade». In riferimento alle complesse cause che stanno alla base dell'egemonia britannica nel Mediterraneo v. P. K. O'BRIEN, *Fiscal and Financial Preconditions for the Rise of British Naval Hegemony, 1485-*

gie navali francesi¹⁹. Ciò nondimeno, è da segnalare che tra le diverse concause che nella seconda metà dell'Ottocento contribuirono a rendere il Mediterraneo²⁰ sempre meno francese e italiano vi furono due provvedimenti, strettamente connessi, che ebbero notevoli ripercussioni sia sul commercio di cabotaggio²¹ e di scalo sia sulla navigazione internazionale²². Mi riferisco segnatamente alla mancata approvazione

1815, Department of Economic History, London School of Economics, Working Paper n. 91/05, pp. 3-49.

¹⁹ Tra la vasta bibliografia sull'argomento, v. C. BARBAGALLO, *Storia universale*, V/2, *Dall'età napoleonica alla fine della prima guerra mondiale (1799-1919)*, Torino 1957, pp. 1563-1588; B. CROCE, *Storia d'Italia dal 1871 al 1915*, a cura di G. Talamo, Napoli 2004, pp. 109-128.

²⁰ Sull'importanza del Mediterraneo nell'economia europea è d'obbligo il riferimento al lavoro in due volumi condotto sotto la direzione di F. BRAUDEL, *La Méditerranée: l'espace et l'histoire*, Parigi 1977 e *La Méditerranée: les hommes et l'héritage*, Parigi 1978. Si veda inoltre H.R. TREVOR-ROPER, *Fernand Braudel, the Annales, and the Mediterranean*, «The Journal of Modern History», 44 (1972), IV, pp. 468-479.

²¹ Nei dati presentati la distinzione tra commercio di cabotaggio e navigazione internazionale è condotta seguendo i criteri di classificazione doganale. È ben noto che nel linguaggio della marineria la parola cabotaggio ha un significato differente, dovendosi distinguere il «gran cabotaggio» dal «piccolo cabotaggio». Il gran cabotaggio, secondo l'articolo 59 del codice della marina mercantile, comprende «la navigazione nel Mediterraneo e mari che ne derivano, nel mar Nero e nel mar d'Azoff; quella lungo le coste atlantiche della Spagna, del Portogallo, della Francia e della Gran Bretagna; quella del mar del Nord e del mar Baltico; la navigazione lungo le coste occidentali dell'Africa, fino al Senegal, comprese le isole che non distano di più di trecento miglia dalle coste medesime; come pure quella del mar Rosso, del golfo Persico e delle Indie, fino a Bombay, comprese le isole adiacenti». Il piccolo cabotaggio include invece la navigazione nel bacino del Mediterraneo. Quando esso è esercitato da marinai autorizzati, assume, ai sensi dell'articolo 189 del regolamento marittimo, la denominazione di piccolo traffico e non può estendersi oltre i seguenti limiti: «coste del Regno, di Corsica, Provenza, fino a Cette, coste orientali dell'Adriatico, fino a Vallona in Albania, coste di Algeria e di Tunisia» (MAIC, DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Annuario statistico italiano, 1887-1888*, Roma 1888, p. 340).

²² Alla navigazione internazionale sono iscritte le navi che «arrivano direttamente da un porto estero, o che si recano direttamente all'estero. Esse sono raggruppate per paesi e per porti di provenienza e di destinazione; intendendosi per porto di provenienza della nave quello in cui furono imbarcati la merce e i viaggiatori sbarcati nei porti nazionali; e per porto di destinazione quello a cui sono diretti la merce e i viaggiatori imbarcati nei porti nazionali. Quando la merce e i viaggiatori, sbarcati nel Regno, sono stati imbarcati in più porti esteri e quando la merce e i viaggiatori, imbarcati nel Regno, sono destinati ad essere sbarcati in più porti esteri, il porto di provenienza o di destinazione della nave è il porto estero più lontano. La statistica specifica, poi, i porti esteri intermedi di scalo e il movimento di merce e viaggiatori dovuto a ciascuno di essi. Se le navi arrivate dall'estero sbarcano il loro carico in più porti nazionali e se le navi dirette all'estero imbarcano il loro carico in più porti na-

della convenzione marittima italo-francese del 1886 e all'introduzione della tariffa protezionistica del 1887.

3. Moviamo dal primo provvedimento, che riguardò prevalentemente la navigazione di cabotaggio²³ e di scalo²⁴, la quale aveva per l'Italia un'importanza fondamentale: nel 1886 essa rappresentava circa il 45% del movimento complessivo della navigazione in termini di tonnello e il 70% in riferimento alla stazza. Prendevano parte a questo movimento quasi 185.000 bastimenti, dei quali circa 178.000

zionali, esse sono registrate, all'arrivo, nella navigazione internazionale del primo porto di approdo; e, alla partenza, nella navigazione interna dell'ultimo porto toccato. Nei porti nazionali intermedi le navi sono considerate come provenienti da o destinate per il Regno e iscritte nella navigazione di scalo o in quella di cabotaggio, a seconda che compiano operazioni dell'una o dell'altra specie di navigazione» (MINISTERO DELLE FINANZE, *Movimento della navigazione del Regno d'Italia nell'anno 1919*, I, p. VII).

²³ La navigazione di cabotaggio comprende tutte le navi che si muovono da un punto all'altro delle coste del Regno per trasportare prodotti e persone imbarcati o da sbarcare, in tutto o in parte nei porti nazionali. La statistica registra nella navigazione di cabotaggio in arrivo: 1) le navi provenienti da un porto nazionale, che sbarcano merce o viaggiatori carichi, in tutto o in parte, nei porti del Regno; 2) le navi cariche, che non compiono operazioni di sbarco, e quelle vuote, provenienti da un porto nazionale, quando alla partenza per il Regno imbarcano merce o viaggiatori da sbarcare, anche parzialmente nei porti del Regno. In partenza sono registrate: 1) le navi dirette a un porto nazionale, che imbarcano merce o viaggiatori destinati ad essere sbarcati, in tutto o in parte nel Regno; 2) le navi cariche, che non effettuano operazioni di imbarco, e quelle vuote, le quali, dirette a un porto nazionale, abbiano all'arrivo da porti nazionali sbarcato merce o viaggiatori, imbarcati, anche parzialmente nei porti del Regno (MINISTERO DELLE FINANZE, *Movimento della navigazione del Regno d'Italia nell'anno 1919*, I, p. IX).

²⁴ Per navigazione di scalo si intende quella che le navi effettuano tra un porto nazionale e l'altro per trasportare esclusivamente prodotti e persone imbarcati o da sbarcare dalle navi medesime all'estero. La statistica registra nella navigazione di scalo (in arrivo): 1) le navi provenienti da un porto nazionale, ma con originaria provenienza dall'estero, che sbarcano unicamente merce o viaggiatori carichi dalle medesime navi all'estero; 2) le navi cariche, che non effettuano operazioni di sbarco e quelle vuote, che, provenienti da un porto nazionale, imbarcano, alla partenza per il Regno o per l'estero, merce o viaggiatori destinati totalmente a essere sbarcati dalle navi medesime in porti esteri. In partenza sono invece registrate: 1) le navi dirette a un porto nazionale, ma con definitiva destinazione all'estero, che imbarcano merce o viaggiatori destinati a essere sbarcati dalle navi medesime totalmente in porti esteri; 2) le navi cariche, che non compiono operazioni di imbarco, e quelle vuote, che, destinate a un porto nazionale, abbiano, all'arrivo dal Regno o dall'estero, sbarcato solamente merci o viaggiatori carichi dalle navi medesime in porti esteri (MINISTERO DELLE FINANZE, *Movimento della navigazione del Regno d'Italia nell'anno 1919*, I, p. IX).

di nazionalità italiana. Tra essi, l'80% risultava costituito da imbarcazioni a vela²⁵.

Le carenze delle infrastrutture terrestri, in particolare della rete ferroviaria²⁶, la morfologia del territorio, l'imponente sviluppo delle coste italiane, il fatto che molti litorali presentassero uno scarso retroterra, portò nel ventennio postunitario a una forte crescita del cabotaggio, come prova del resto l'espansione dei traffici nei porti di terza e quarta classe, ossia quelli nei quali, secondo la legge sulle opere pubbliche del 20 maggio 1865²⁷, il movimento commerciale interessava soltanto una o alcune province o la cui utilità non si estendeva che a un circondario o a qualche comune²⁸.

Il grafico 7 offre una indicazione di tale espansione. Preciso che i dati sono espressi in termini di stazza lorda e vanno letti per difetto, in quanto solo a partire dal 1876 vennero comprese nella navigazione internazionale le navi giunte direttamente dall'estero o direttamente partite per l'estero. Prima la classificazione era meno rigorosa, cosicché molte navi provenienti dall'estero erano contate come se fossero in navigazione internazionale, non solo nel primo porto italiano al quale approdavano, ma anche negli altri porti del Regno che toccavano successivamente. Altrettanto deve dirsi per le partenze: molti bastimenti italiani figuravano nella navigazione internazionale, quantunque prima di salpare per l'estero fossero costretti a far scalo in qualche porto italiano intermedio. Da ciò, un aumento indebito della navigazione internazionale e una conseguente riduzione del cabotaggio. Si aggiunga che per quei porti del Regno in cui nel 1878 il movimento non superava i cinquecento approdi, il Ministero della marina dispose che nel biennio successivo non si tenesse conto dei bastimenti arrivati o partiti per il cabotaggio. Per effetto di tale prescrizione le rilevazioni compiute nei due anni seguenti risultano inferiori sia rispetto al periodo precedente, sia rispetto a quelli del 1881, anno in cui venne di nuovo compreso il movimento della navigazione di cabotaggio relativo a tutti i porti del Regno²⁹.

²⁵ MINISTERO DELLE FINANZE, DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, *Movimento della navigazione nei porti del Regno nell'anno 1888*, pp. 268-269 (tabella 9).

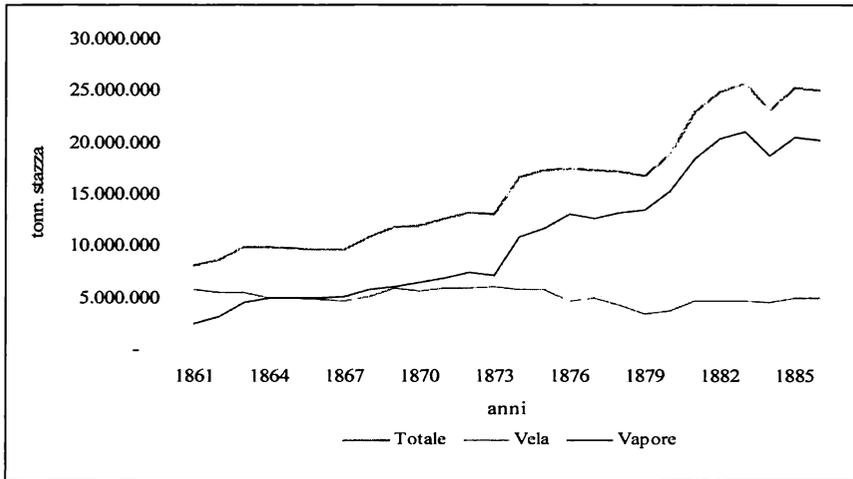
²⁶ Cfr. F. TAJANI, *The Railway Situation in Italy*, «The Quarterly Journal of Economics», 23 (1909), IV, pp. 618-651.

²⁷ Sull'amministrazione dei porti del Regno: MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, *Notizie sui porti marittimi italiani*, raccolte da E. Coen-Cagli-O. Bernardini, Milano 1905, pp. 9-10.

²⁸ Cfr. D. LO GATTO, *I nostri porti*, «Rivista marittima», 44 (1911), pp. 213-256.

²⁹ MINISTERO DELLE FINANZE, DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, *Movimento*

Graf. 7 – *Movimento complessivo della navigazione di cabotaggio nei porti del Regno d'Italia (1861-1886)*



Anche tenendo conto delle riserve sui dati, si osserva che nel primo venticinquennio postunitario la crescita complessiva della navigazione di cabotaggio, in termini di stazza, fu almeno pari al 210%, con un incremento medio annuo di circa l'8%. Tale incremento, ben superiore a quello della navigazione internazionale, che raggiunse il 140%, si accompagnò a profondi cambiamenti sotto il profilo qualitativo, che sarebbe riduttivo circoscrivere, come spesso avviene, al progressivo passaggio dalla navigazione a vela a quella a vapore. Va infatti ricordato che l'impiego sempre più largo dell'acciaio e le altre innovazioni nella costruzione degli scafi fecero sì che nei piroscafi, a parità di dislocamento, crescesse lo spazio utile per il trasporto delle merci; i progressi nel campo dell'idrodinamica portarono a una modifica delle linee d'acqua, rendendo possibile lo sviluppo di una velocità costante con minor impiego di forza motrice³⁰; negli apparati motori, l'adozione delle macchine *compound*³¹

della navigazione nei porti del Regno nell'anno 1888, Roma 1889, p. 268. V'è poi il noto problema della comparabilità delle statistiche. Sull'argomento v. A.E. BATEMAN, *Comparability of Trade Statistics of Various Countries*, «Publications of the American Statistical Association», 24 (1893), III, pp. 533-550.

³⁰ S.P. VILLE, *Trasporti e comunicazioni*, in *L'economia europea, 1750-1914. Un approccio tematico*, a cura di D.H. Aldcroft-S.P. Ville, Milano 2003, pp. 176-178 (ed. it. a cura di M. Taccolini).

³¹ Cfr. R. KNAUERHASE, *The Compound Steam Engine and Productivity Chan-*

prima e di quelle a triplice e quadruplica espansione in seguito offrì un doppio beneficio, riducendo il consumo di combustibile in rapporto alla velocità sviluppata e diminuendo lo spazio occupato nella nave dalla sala macchine a vantaggio delle stive³²; l'aumento del tonnellaggio medio, che rappresenta una delle caratteristiche precipue dell'evoluzione nautica, giovò a diminuire il gravame proporzionale delle spese generali, a contenere il numero delle persone di equipaggio e, quindi, i costi del personale. Ma d'importanza forse maggiore furono altre modifiche progettuali dirette a favorire le operazioni di carico e scarico; a diminuire, a parità di stazza, il pescaggio dei bastimenti, permettendo così l'approdo anche nei porti penalizzati dai bassi fondali; a specializzare le navi in rapporto ai traffici e alle linee che erano chiamati a servire³³. Né va trascurato che i progressi tecnici ridussero i rischi della navigazione, la qual cosa giovò a dare impulso al movimento degli scambi marittimi e a contenere i costi assicurativi³⁴. Dal 1861 al 1885 il movimento della navigazione a vapore in termini di tonnellaggio aumentò di quasi il 770%, mentre l'incremento del numero di navi transitate non raggiunse il 300%³⁵. Di qui, se ne evince che era sì cresciuta in termini di tonnellaggio di stazza la presenza dei bastimenti a vapore italiani ma era notevolmente aumentata anche la loro efficienza.

Veniamo alle norme che regolavano la navigazione di cabotaggio e di scalo tra Italia e Francia, partendo dalla convenzione di navigazione del 13 giugno 1862³⁶: convenzione resasi necessaria per varie ra-

ges in the German Merchand Marine Fleet, 1871-1887, «Journal of Economic History», 28 (1968), III, pp. 390-403. Si vedano in proposito anche le osservazioni avanzate su tale lavoro da G.M. WALTON, *Productivity Change in Ocean Shipping after 1870: A Comment*, «Journal of Economic History», 30 (1970), II, pp. 435-441.

³² Sull'importanza di queste trasformazioni insistono A.V. VECCHI (JACK LA BOLINA) - L. D'ADDA, *La marina contemporanea*, Torino 1899, pp. 194-223.

³³ Cfr. G. MARTORELLI, *L'industria delle costruzioni navali in Italia (1861-1911)*, «Rivista marittima», 44 (1911), pp. 9-25, 253-284.

³⁴ M. CAMPERIO, *Sulla decadenza della marina mercantile italiana*, «Rivista marittima», 14 (1881), pp. 331-351.

³⁵ Cfr. *Sulle condizioni della marina mercantile italiana al 31 dicembre 1909. Relazione del direttore generale della marina mercantile [C. Bruno] a S.E. il Ministro della Marina*, Roma 1911, p. 87.

³⁶ La convenzione di navigazione italo-francese venne sottoscritta a Parigi il 13 giugno 1862 e ratificata dal Regno d'Italia con legge n. 1.649 del 24 gennaio 1864, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale del 5 febbraio 1864 (*Collezione celerifera delle leggi, decreti, istruzioni e circolari pubblicati nell'anno 1865 ed altre anteriori*, XLIV/1, Torino 1865, pp. 571-575).

gioni, *in primis* politiche e finanziarie, ma improntata a criteri di scarsa reciprocità. L'Italia aprì al cabotaggio francese tutti i suoi porti, mentre la Francia diede spazio a quello italiano solo negli scali del Mediterraneo, riservando a sé quelli dell'Atlantico³⁷. Dalla navigazione di cabotaggio, come da quella di scalo, venne esclusa la vela, principale forza della nostra marina³⁸. Tale convenzione suscitò critiche durissime. Celebre fu la posizione di Gerolamo Boccardo il quale in uno scritto su *La navigazione di cabotaggio e gli interessi marittimi dell'Italia*, uscito nel gennaio 1862³⁹ mentre alla Camera si discuteva il provvedimento, così argomentava: «Concedere alla Francia il libero cabotaggio sulle nostre coste, lunghe oltre 5.400 chilometri, è per noi concedere tutto; accordarci libertà eguale di cabotaggio sopra i suoi lidi del Mediterraneo è, per la Francia, concederci pressoché nulla. Chiamare un simile scambio col nome di *reciprocità*, è una vera derisione»⁴⁰.

³⁷ L'articolo 12 della convenzione così recita: «Les navires français à vapeur sont autorisés à faire, soit la navigation d'escale, soit la navigation de côter ou de cabotage dans tous les États de terre-ferme et dans les îles de Sardaigne et de Sicile, qui constituent le royaume d'Italie, sans être assujétis à d'autres ou à de plus forts droits que ceux qui sont imposés aux navires nationaux. Par réciprocité, les navires italiens à vapeur sont autorisés à faire, soit la navigation d'escale, soit la navigation de côte ou de cabotage dans tout les ports français de la Méditerranée, y compris ceux de l'Algérie, sans être assujétis à d'autres ou à de plus forts droits que ceux qui sont imposés aux navires nationaux».

³⁸ Si aggiunga che condizioni «assolutamente vessatorie» venivano imposte anche ai pescatori italiani, «sia col sottoporli a una tassa enormemente maggiore di quella percepita sui francesi, sia limitando limitando la distesa d'acque dove potevano pescare, col riservare una parte ad uso esclusivo dei pescatori di Francia» (A. TESO, *Gli accordi marittimi tra l'Italia e la Francia*, «Rivista marittima», 29, 1896, p. 291).

³⁹ Pubblicato a Genova dalla litografia e tipografia dei fratelli Pellas. Sull'argomento sono illuminanti anche le considerazioni di F. FERRARA, *Sul cabotaggio tra Napoli e la Sicilia*, in Id., *Scritti di statistica e di storia*, a cura di D. DEMARCO, Torino 1990, pp. 9-91.

⁴⁰ «Ci accordi la Francia – proseguiva Boccardo a p. 40 – ciò che dall'Inghilterra ci veniva dato nel 1854, cioè la libertà completa di commercio in tutti i suoi porti, pareggiamento assoluto di bandiera su tutti i suoi lidi (che, in massa, sommano ad una lunghezza minore di quella dei lidi italiani), abolizione di tutti i suoi dazi differenziali esistenti a carico dei nostri navigli, ed il contratto allora, senza essere ancora splendido a nostro favore, andrà immune almeno dalla taccia di lesione. Ma ciò che assolutamente non è né giusto, né equo, né tollerabile, si è che, senza contratto di sorta e contro tutti i principii e tutte le consuetudini, intere flotte di vapori francesi sfruttino, senza compenso alcuno da parte nostra, un ricco campo d'azione, che la natura stessa delle cose ed i più elementari dettami del diritto pubblico marittimo assegnavano alla nostra Marineria Nazionale». Alla visione del Boccardo si contrappo-

Boccardo, del resto, non solo aveva ben presente che, per usare le parole di Luigi De Rosa, il commercio costituiva «l'indice primo e fondamentale della vita economica»⁴¹, ma conosceva a fondo la situazione francese e, in particolare, la forza del porto di Marsiglia, nel quale, già nel 1862, si contavano 13 compagnie francesi, che esercitavano il commercio con le coste del Mediterraneo. Di queste, 7 avevano linee regolari per l'Italia, a cominciare dalle potenti Messageries, le quali disponevano di una flotta costituita da 37 piroscafi⁴².

La convenzione del 1862 doveva restare in vigore per dodici anni⁴³ ma, in seguito a reiterate proroghe, durò 24 anni. Va comunque ricordato che l'applicazione della clausola della nazione più favorita, prevista dal trattato di libero scambio del 1863⁴⁴, attenuò considere-

neva quella di Giovanni Manna, ministro del Maic, il quale in una circolare del 12 marzo 1863 sui *Vantaggi derivanti dai Trattati di navigazione e di commercio colla Francia*, così scriveva: «Era impossibile per noi togliere alla marina a vapore francese l'esercizio che già faceva del commercio di cabotaggio fra diversi porti d'Italia. Essa esercitava questo traffico allorché i detti porti appartenevano a diversi Stati; e come mai avremmo potuto impedire la continuazione a quella Nazione che ci aveva dato tanto aiuto alla nostra ricostituzione in un solo Stato? Come mai sarebbesi potuto far risentire un danno alla Francia per effetto del nuovo ordine di cose che, senza la politica di non intervento, avrebbe per lo meno incontrato assai maggiori ostacoli di quelli che abbiamo avuto a superare? Ma nel confermare un esercizio già di lunga data, il Governo non ha dimenticato gl'interessi della nostra marina. In primo luogo l'esercizio del cabotaggio è stato limitato alla sola marina a vapore; la marina a vela francese ne è esclusa. In secondo luogo la Francia ha dato per reciprocità alla nostra marina a vapore il commercio di cabotaggio lungo le coste del mediterraneo, e ciò che importa anche di più con l'Algeria. Nel fatto dunque il Trattato di navigazione, mentre poco o nulla ha aggiunto a danno della nostra marina, le ha aperto i porti della Francia nel Mediterraneo e dell'Algeria, e l'ha fatta esente dei diritti differenziali nella massima parte del suo commercio, che è lì diretto» (*Collezione celerifera delle leggi, decreti, istruzioni e circolari pubblicati nell'anno 1863 ed altre anteriori*, XLII/2, Torino 1863, p. 1475).

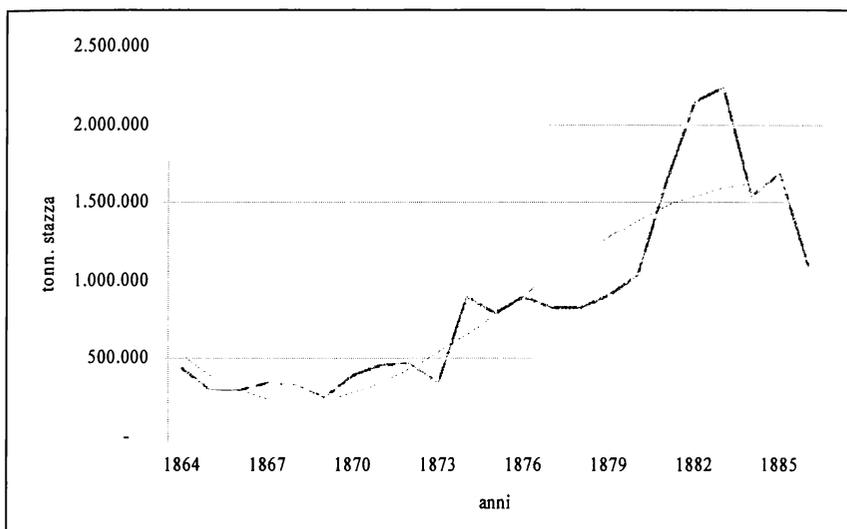
⁴¹ L. DE ROSA, *Per la storiografia industriale e per una teoria sulla storia del commercio*, in *Id.*, *Orientamenti e problemi in storia economica*, Torino 1990, p. 21. Si veda inoltre A. GIUNTINI, *La storia dei trasporti e del commercio e Luigi de Rosa*, in *Luigi de Rosa e la Storia Economica, Atti del convegno di studi in memoria di Luigi de Rosa*, Napoli, 11-12 novembre 2005, a cura di A. Di Vittorio, Napoli 2007, pp. 135-152.

⁴² BOCCARDO, *La navigazione di cabotaggio*, p. 33.

⁴³ Così disponeva l'art. 17: «La présente Convention restera en vigueur pendant douze années, à partir du jour de l'échange des ratifications. Dans les cas où aucune des deux Hautes Parties contractantes n'aurait notifié, douze mois avant la fin de la dite période, son intention d'en faire cesser les effects, elle demeurera obligatoire jusqu'à l'expiration d'une année, à partir du jour où l'une des Hautes Parties contractantes l'aura dénoncée».

⁴⁴ *Collezione celerifera delle leggi, decreti, istruzioni e circolari pubblicati nell'anno*

Graf. 8 – *Navigazione di cabotaggio nel Regno d'Italia esercitata da navi francesi (1864-1886)*



volmente il duro regime della legge del 1862, portando alla soppressione dei diritti differenziali di bandiera, che la convenzione lasciava sussistere per la navigazione indiretta (art. 14), e concedendo all'Italia, riguardo alla navigazione internazionale, il medesimo trattamento riservato alla bandiera francese⁴⁵.

Quanti vantaggi la Francia avesse tratto dalla convenzione del '62 si evince dal grafico 8, che illustra, in termini di stazza, il movimento della navigazione di cabotaggio effettuato dal 1864 al 1886 con navi battenti bandiera francese⁴⁶.

1865 ed altre anteriori, XLIV/1, pp. 576-606. Cfr. E. CORBINO, *Annali dell'economia italiana*, I, 1861-1870, Milano 1981, pp. 146-152 (ed. Ipsoa). Sulla politica liberista v. C.P. KINDLEBERGER, *The Rise of Free Trade in Western Europe, 1820-1875*, «The Journal of Economic History», 35 (1975), I, pp. 20-55.

⁴⁵ Tali diritti furono aboliti dalla legge francese del 19 maggio 1866 a decorrere dal terzo anno successivo alla promulgazione della legge stessa, cioè dal 12 giugno 1869. La marina italiana poté tuttavia godere del nuovo regime prima di tale data per effetto della clausola della nazione più favorita applicata al trattato franco-austriaco dell'11 dicembre 1866.

⁴⁶ Vanno in proposito ovviamente considerati anche gli effetti derivanti dall'introduzione del corso forzoso. Sull'argomento v. P. PECORARI, *Problemi economici nel-*

Nel periodo considerato, il tonnellaggio complessivo del cabotaggio francese aumentò del 150%, ma va rilevato che fino al 1882, quindi prima della Triplice e del rinnovo dei trattati di commercio con l'Inghilterra⁴⁷ e la Germania⁴⁸, tale incremento fu di quasi il 390%⁴⁹. Ne è da sottovalutare che la contrazione verificatasi dal 1878 al 1880 derivò solo in minima parte dall'applicazione della tariffa semiprotezionistica e dalla conseguente prima guerra commerciale tra i due Stati, durata fino al 15 gennaio 1879⁵⁰. La tariffa del 1878, le cui caratteristiche e i cui effetti sono stati studiati da Paolo Pecorari⁵¹, ebbe piuttosto delle ripercussioni sulla navigazione internazionale, mentre la flessione in oggetto fu, più semplicemente, frutto dei mutati criteri di rilevazione statistica prima evidenziati⁵².

4. Il trattato di commercio italo-francese del 3 novembre 1881⁵³ si chiuse con un impegno a rinegoziare, entro un anno, la convenzione di navigazione del 1862⁵⁴. Ciò avvenne tuttavia solo il 30 aprile 1886,

l'età della Destra storica, in *L'Italia economica*, pp. 17-20; T. FANFANI, *La crisi del 1865-66 e il corso forzoso*, in *Crisi e scandali bancari nella storia d'Italia*, a cura di P. Pecorari, Venezia 2006, pp. 9-28.

⁴⁷ Trattato sottoscritto il 25 giugno 1883 ed entrato in vigore il 1° luglio dello stesso anno.

⁴⁸ Trattato siglato il 4 maggio 1883 ed entrato in vigore il 1° luglio dello stesso anno.

⁴⁹ Sulla base delle stime fornite dalle statistiche francesi e dal Luzzatti, il ROMEO (*Risorgimento e capitalismo*, Roma-Bari 1978, pp. 143-144) calcolò che nel dodicennio 1862-73 le esportazioni italiane verso la vicina d'oltralpe così mediamente si componevano in termini di valore: prodotti naturali o materie prime, 62%; generi alimentari, 23%; manufatti, 11%; merci non nominate, 4%.

⁵⁰ Cfr. C. RABBENO, *La marina mercantile italiana nel 1879*, «Rivista marittima», 13 (1880), pp. 453-473; C. RANDACCIO, *Sulle condizioni della marina mercantile italiana nel 1880*, «Rivista marittima», 14 (1881), pp. 337-341.

⁵¹ P. PECORARI, *Il protezionismo imperfetto. Luigi Luzzatti e la tariffa doganale del 1878*, Venezia 1989.

⁵² Il problema si pone anche nel biennio 1876-77 in relazione al valore delle merci che formano oggetto del commercio speciale: MINISTERO DELL'INTERNO, DIREZIONE GENERALE DI STATISTICA, *Annuario statistico italiano*, I (1878), Roma 1878, pp. 97-98.

⁵³ In vigore dal 9 febbraio 1882.

⁵⁴ Tale ipotesi venne contemplata anche dal trattato di commercio italo-francese del 6 luglio 1877; ma tale trattato fu respinto dall'Assemblea francese nel giugno del 1878. Cfr. CORBINO, *Annali dell'economia italiana*, I, p. 149; PECORARI, *Il protezionismo imperfetto*, p. 361. Si veda in proposito anche la legge 28 giugno 1885, n. 3186, con la quale venne prorogata al 31 dicembre dello stesso anno la Convenzione di navigazione tra Italia e Francia. A tale provvedimento seguì la legge 25 dicembre 1885, n. 3583, che portò al 30 giugno 1886 i termini di scadenza dell'accordo (*Rac-*

quando le rispettive delegazioni predisposero un protocollo d'intesa i cui punti salienti contemplavano: parità di trattamento ai bastimenti dei due Paesi «per ciò che riguarda[va] le tasse e le formalità di navigazione»; esclusione dei diritti differenziali di bandiera; perfetta assimilazione delle due bandiere per quanto concerneva la navigazione di scalo. Quanto al cabotaggio, non essendo riusciti a ottenere condizioni di piena reciprocità, si dispose la riserva alla bandiera nazionale⁵⁵. Inoltre, si rese stabile la consuetudine di ammettere i pescatori italiani a esercitare l'attività lungo le coste francesi, contro la corresponsione di una tassa annua d'abbonamento (alla quale erano tenuti, seppur in misura inferiore, anche i pescatori francesi) da versarsi a favore delle corporazioni locali⁵⁶, e il pagamento di un dazio d'importazione sul pescato di 5 lire il quintale⁵⁷.

Tale convenzione, che doveva restare in vigore fino al 1° febbraio 1892, data della scadenza del trattato di commercio o, se denunciata più tardi, fino a un anno dopo la denuncia, venne approvata dalla Camera dei deputati il 25 giugno dello stesso anno, a grandissima maggioranza, e dal Senato il 30 giugno, quasi all'unanimità. Con 263 voti contrari e 252 favorevoli l'Assemblea francese invece la respinse. Determinante fu il fatto che la bozza di accordo escludesse la navigazione di cabotaggio e a nulla valse l'assicurazione data dal governo italiano d'esser pronto a completare la convenzione con disposizioni che regolassero anche il cabotaggio nei porti dei due Paesi. In seguito a questo voto la convenzione del 13 giugno 1862, la cui ultima pro-

colta delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, XX, 1885, Venezia 1885, pp. 392-393; 991).

⁵⁵ *Relazione a S.M. il Re nell'udienza del 30 aprile 1886, che autorizza la proroga fino al 30 giugno 1886 della Convenzione di navigazione tra Italia e Francia*, in *Raccolta delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia*, XXI (1886), Venezia 1886, p. 442. Si veda pure il decreto 30 aprile 1886 con il quale si dispone la proroga fino al 30 giugno 1886 della Convenzione (*Ivi*, pp. 443-444).

⁵⁶ «Oltre ad assicurare ai nostri pescatori le facoltà consuetudinarie, s'ottenne anche qualche miglioramento delle condizioni loro, col sollevarli dall'obbligo di contribuire alla Cassa francese per gl'invalidi, e col sostituire – rispetto alla pesca del corallo in Algeria – al diritto annuo di patente di lire quattrocento per barca la tassa di dodici lire per ogni tonnellata di stazza. Si confermava inoltre alle autorità consolari dei due Stati l'esercizio della giurisdizione sugli equipaggi dei battelli pescherecci nazionali, che già era loro conferita dal diritto marittimo e dalla convenzione consolare in vigore fra i due paesi, ponendo così fine ai conflitti di giurisdizione precedentemente sollevatisi fra le autorità marittime dell'Algeria e i nostri consoli» (TESO, *Gli accordi marittimi tra l'Italia e la Francia*, p. 293).

⁵⁷ TESO, *Gli accordi marittimi tra l'Italia e la Francia*, p. 293.

roga scadeva il 15 luglio, finì di aver vita⁵⁸. Dal 16 luglio 1886 cessò il regime convenzionale per le due marine, le quali caddero sotto le norme del diritto comune, ricevendo ciascuna nei porti dell'altra il trattamento riservato alle bandiere non pareggiate a quella nazionale. Le navi francesi furono ammesse all'esercizio della navigazione internazionale, restando escluse da quella di scalo e di cabotaggio, e ad esse si applicò la tassa doppia di ancoraggio, secondo le disposizioni dell'art. 27 della legge 6 dicembre 1885⁵⁹. Cessò inoltre per i piroscafi postali sovvenzionati il privilegio dell'esenzione sia dal pagamento delle tasse marittime, quando sbarcavano o imbarcavano soltanto passeggeri, sia dalla visita doganale sommaria al loro approdo nei porti nazionali⁶⁰. Da parte sua, la Repubblica d'oltralpe stabilì che nei porti di Francia e d'Algeria dovesse essere applicata sulle navi italiane, indipendentemente dai diritti di scalo in vigore, una serie di pesanti sovrattasse⁶¹.

Luigi Luzzatti, che ben sapeva quanto difficili fossero ormai i negoziati economici con la Francia, essendo reduce dalla Conferenza monetaria del 1885 a Parigi per decidere le sorti della Lega latina e risolvere la spinosa questione della liquidazione degli scudi d'argento⁶², in occasione del dibattito per il rinnovo della convenzione del 1862, si espresse in questi termini: «Noi e per il nostro diritto pubblico e per i nostri interessi e per i rapporti che ci legano alla Francia, avremmo desiderato la soluzione più liberale e non quella più restrittiva. Siamo stati costretti, per la gelosa tutela delle nostre ragioni ad afferrare la soluzione meno accettata quando non ci fu concessa d'altra parte la soluzione più conforme ai nostri principi»⁶³. E si augurava che il governo francese riaprisse i negoziati per togliere la riserva di cabotaggio.

I fatti diedero ragione al Luzzatti, in quanto il provvedimento contribuì a indebolire notevolmente la posizione francese sulle coste ita-

⁵⁸ Legge 30 giugno 1886, n. 3.938 (*Raccolta delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia*, XXI, 1886, Venezia 1886, p. 586).

⁵⁹ *Raccolta delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia*, XX (1885), Venezia 1885, p. 905.

⁶⁰ TESO, *Gli accordi marittimi tra l'Italia e la Francia*, p. 295.

⁶¹ *Ibid.*

⁶² PECORARI, *La lira debole*, pp. 91-112. Sulla figura e l'opera del Luzzatti: P. PECORARI, *Luigi Luzzatti e le origini dello «statalismo» economico nell'età della Destra storica*, Padova 1983; ID., *Lo storicismo economico di Luigi Luzzatti*, in *Luigi Luzzatti e il suo tempo. Atti del convegno internazionale di studio (Venezia, 7-9 novembre 1991)*, raccolti da P.L. Ballini e P. Pecorari, Venezia 1994, pp. 197-213.

⁶³ Cfr. TESO, *Gli accordi marittimi tra l'Italia e la Francia*, p. 304.

liane. Meno preoccupanti furono invece le ripercussioni per la marina mercantile italiana, la quale si giovò, non solo dell'esclusione della bandiera francese dalla navigazione di cabotaggio, ma anche di una serie di importanti iniziative volte al rafforzamento della flotta, allo sviluppo dell'industria cantieristica e della meccanica navale e alla valorizzazione strategica della marineria italiana nel Mediterraneo. Basti in proposito ricordare la legge del 2 aprile 1885⁶⁴ per il potenziamento del sistema portuale, e quella del 6 dicembre 1885⁶⁵, che istituì il sistema dei premi⁶⁶.

La marina francese, invece, privata della navigazione di cabotaggio e di scalo nei nostri porti, accusò un colpo durissimo. Si consideri in proposito la tabella 1, che illustra il movimento complessivo della navigazione di cabotaggio e scalo nel 1885 e nel 1895.

Tab. 1 – *Movimento complessivo della navigazione di cabotaggio e di scalo nei porti italiani (1885, 1895)*

	Movimento complessivo	Bandiera nazionale	Bandiera estera	Francia	Inghilterra	Austria-Ungheria	Germania
	tonn. merce	tonn. merce	tonn. merce	tonn. merce	tonn. merce	tonn. merce	tonn. merce
1885	5.567.440	4.495.478	1.071.962	258.899	568.644	9.075	88.458
1895	5.997.825	5.043.265	954.560	–	409.990	234.784	94.856
Var.	8%	12%	-11%	-100%	-28%	2487%	7%

⁶⁴ Seguita dalla legge organica del 14 luglio 1889, n. 6.280, che autorizzò la spesa di lire 64.416.000 a favore del potenziamento di ben 34 porti.

⁶⁵ *Raccolta delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia*, XX (1885), Venezia 1885, pp. 898-913.

⁶⁶ Tale provvedimento introdusse il sistema francese dei premi, concedendo per un decennio compensi di costruzione nelle seguenti misure: 60 lire per tonnellata di stazza lorda agli scafi di ferro e in acciaio; 15 lire agli scafi in legno delle navi a vela; 30 lire ai galleggianti in ferro e in acciaio; 10 lire per ogni cavallo motore; 6 lire al quintale per la costruzione di caldaie. Tali compensi erano aumentati dal 10 al 20% nei piroscafi costruiti in modo tale da poter essere impiegati a fini militari. Veniva inoltre accordata la restituzione daziaria per i materiali occorrenti alla riparazione delle navi e veniva concesso ai bastimenti italiani un premio di una lira per tonnellata per il trasporto del carbone proveniente da paesi posti al di là dello stretto di Gibilterra, purché il carico non fosse inferiore ai 3/5 della portata della nave. Con la stessa legge furono concessi premi per la navigazione oceanica e per quella fra i porti del Mediterraneo e i porti non europei, situati oltre Suez e Gibilterra. I premi erano riservati ai piroscafi costruiti in Italia da meno di 10 anni e ai velieri costruiti da meno di 15 anni, ed erano stabiliti nella misura di 0,65 lire per tonnellata di stazza e per 1.000 miglia marine di percorso (*Atti della Commissione Reale pei servizi marittimi*, I, pp. 29-30).

Di fronte a un incremento complessivo dei traffici pari all'8%, il cabotaggio italiano segnò un progresso del 12%; ne trasse grande beneficio la marina mercantile austro-ungarica⁶⁷, che, nell'arco di un decennio, vide crescere le merci movimentate in Italia di circa 25 volte, e così pure la flotta tedesca con un incremento del 7%. La rapida espansione del cabotaggio austriaco dipese più che altro dal nuovo trattato di commercio del dicembre 1891⁶⁸, che, pur essendo improntato a condizioni di perfetta reciprocità, finiva per favorire l'Austria per almeno due ragioni: il maggior numero di porti presenti in Italia rispetto alle coste austro-ungariche dell'Adriatico e il diverso sistema di tassazione marittima adottato dai due Stati, che di fatto penalizzava l'approdo dei bastimenti italiani nei porti dell'Impero⁶⁹. Non va inoltre trascurata l'importanza dell'esportazione di vini pugliesi e siciliani, che proprio tra il 1992 e il '96 raggiunse la cifra *record* di oltre 210.000 tonnellate⁷⁰.

⁶⁷ *La marina mercantile austro-ungarica dal 1874 al 1885*, «Rivista marittima», 19 (1886), pp. 425-433.

⁶⁸ Entrato in vigore il 1° febbraio 1892.

⁶⁹ Cfr. L. DE COURTEN, *La marina mercantile italiana nella politica di espansione (1860-1914). Industria, finanza e trasporti marittimi*, Roma 1989, pp. 121-122. Si veda inoltre A. TESO, *Il cabotaggio nell'Adriatico*, «Rivista marittima», 28 (1895), pp. 321-335. Il problema va inserito nel complesso della politica asburgica di sviluppo dei porti di Trieste e Fiume. Sull'argomento: F. BABUDIERI, *Il porto di Trieste nel quadro della politica asburgica del XIX secolo*, Trieste 1968; S. ANSELMI, *Il piccolo cabotaggio nell'Adriatico centrale: bilancio di studi, problemi, metodi, programmi*, in *Tendenze e orientamenti nella storiografia marittima contemporanea: gli stati italiani e la Repubblica di Ragusa (secoli XIV-XIX)*, a cura di A. Di Vittorio, Napoli 1986, pp. 125-150; G. PANJEK, *La storiografia marittima su Trieste negli ultimi quarant'anni (secoli XVI-XIX)*, pp. 175-234; T. FANFANI, *Riflessioni sulla storiografia marittima triestina*, pp. 235-239. Tra la pubblicistica coeva: A. ERRERA, *Trieste commerciale e marittima*, «Rivista marittima», 7 (1874), pp. 94-122 e tabelle allegate.

⁷⁰ «The Irredentists and Radicals have used this as an argument against the ratification of the German and Austrian treaties, which must result in strengthening the Triple Alliance, but in spite of their opposition the conditions of the treaties have been accepted. In fact, there was nothing else for Italy to do; for since her tariff war with France in 1887-88 she has been practically dependent upon the Austrian and German markets. Especially was this true in regard to her wines, and strenuous attempts were made to hold this market by making the ratification of the treaty dependent upon a reduction of the rates upon wine in Austria and Germany. This was at first refused. But when it was shown that the wines of Italy and those of the North are so different in character that they are not competitors in any market, the coarse, strong wines of Southern Italy being used for mixing with the more delicate flavored products of the North, Austria consented to reduce the rates on new wine from ten to four marks, and on wine in casks from twenty-four to twenty marks per 100 kilos, in return for like concessions upon her manufactures; and the treaty

Il principio su cui si basava la legislazione marittima italiana rispetto al cabotaggio era contenuto nella citata legge 6 dicembre 1885, la quale disponeva la riserva del cabotaggio alla bandiera nazionale e concessioni ai Paesi esteri soltanto a condizione di perfetta reciprocità⁷¹. Questo sulla carta. Nei fatti, anche dopo il 1885, del cabotaggio sulle coste italiane continuarono a godere, senza che si badasse troppo alla reciprocità, non solo l'Inghilterra, l'Austria-Ungheria e la Germania, ma anche la Grecia, i Paesi Bassi, la Danimarca, la Svezia, la Norvegia e altri stati. Va inoltre osservato che la reciprocità del cabotaggio venne offerta anche alla Francia. Paolo Boselli⁷², negoziatore italiano della convenzione del 1886, d'intesa con il governo Depretis⁷³, prospettò alla delegazione francese due soluzioni: concessione reciproca del cabotaggio nel Mediterraneo, senza restrizione per i piroscafi e, limitatamente ai porti continentali, per i velieri, a patto che vi fossero delle aperture da parte della Francia riguardo alla pesca⁷⁴ e alla soppressione della patente in Algeria; oppure, in via subordinata, concessione reciproca del cabotaggio a vela e a vapore nel Mediterraneo, senza eccezioni, e riconoscimento dello *status quo* riguardo alla pesca⁷⁵, fatta salva una mitigazione dei dazi, dei diritti di abbonamento e della patente in Algeria⁷⁶. Nessuna delle due proposte trovò accoglimento da parte francese e, pertanto, si dovette escludere dalla convenzione «ogni norma relativa al cabotaggio, limitandosi a stabilire la reciprocità della navigazione di scalo, e ad ottenere qualche vantaggio per i nostri pescatori»⁷⁷.

was ratified in that form by the Italian Parliament» (W. Z. RIPLEY, *The Commercial Policy of Europe*, «Political Science Quarterly», 7, 1892, IV, pp. 633-655).

⁷¹ L'articolo 15 così disponeva: «L'esercizio del cabotaggio lungo le coste italiane è riservato alla bandiera nazionale. Si potranno dal Governo del Re, per soli cinque anni dalla promulgazione della presente legge, ammettere all'esercizio del cabotaggio, lungo le coste italiane, navi di paesi esteri a condizioni di perfetta reciprocità» (*Raccolta delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia*, XX, 1885, Venezia 1885, p. 902).

⁷² Il Boselli fu anche promotore della legge 24 marzo 1881, n. 113, che è alla base della nota inchiesta «sulle condizioni della marina mercantile e sui mezzi più acconci ed idonei per assicurarne l'avvenire e promuoverne lo svolgimento», i cui atti furono pubblicati nel 1883.

⁷³ Per un quadro d'insieme sulla figura e l'opera di Depretis v. C. MORANDI, *La sinistra al potere ed altri saggi*, Firenze 1944; G. CAROCCI, *Agostino Depretis e la politica interna italiana dal 1876 al 1887*, Torino 1956.

⁷⁴ TESO, *Gli accordi marittimi tra l'Italia e la Francia*, p. 307.

⁷⁵ A. TARGIONI-TOZZETTI, *La pesca nei mari d'Italia e la pesca all'estero esercitata dagli italiani*, «Rivista marittima», 13 (1880), pp. 513-524.

⁷⁶ TESO, *Gli accordi marittimi tra l'Italia e la Francia*, p. 304.

⁷⁷ *Ibid.*

La mancata approvazione della convenzione del 1886 fu uno dei tanti segnali premonitori di un rapporto ormai incrinato e che sarebbe degenerato l'anno successivo con l'approvazione della tariffa protezionista dell'aprile 1887⁷⁸ e la conseguente guerra doganale con la Francia⁷⁹. Come si sia arrivati alla rottura dei negoziati è fatto troppo noto perché sia il caso di insistervi⁸⁰. Qui basti solo richiamare le date che segnano le fasi principali del conflitto, poiché hanno specifica influenza sulle dinamiche degli scambi marittimi. Le trattative per il rinnovo del trattato commerciale italo-francese del 1881⁸¹ iniziarono a Parigi nel settembre 1887, trascinandosi tra gravi difficoltà fino alla vigilia della scadenza della convenzione, fissata il 31 dicembre dello stesso anno. Essendo ancora ben lontano il raggiungimento di un accordo, il governo francese propose una proroga di 6 mesi al trattato del 1881, ma l'esecutivo italiano, ormai pressato dagli industriali e dai grandi proprietari terrieri, che da quel trattato si consideravano danneggiati, non concesse che due mesi⁸². Le trattative ripresero, ma il dissenso fra le due delegazioni circa la base della discussione, se cioè essa dovesse essere la tariffa convenzionale⁸³ del 1881 o la nuova tariffa autonoma

⁷⁸ CORBINO, *Annali dell'economia italiana*, III, pp. 193-201.

⁷⁹ Sull'argomento v. W. SOMBART, *La politica commerciale dell'Italia dall'unificazione del Regno*, Torino 1896 (Biblioteca dell'economista, s. IV, I/1), pp. 245-320; B. STRINGHER, *Gli scambi con l'estero e la politica commerciale italiana dal 1860 al 1910*, in R. ACCADEMIA DEI LINCEI (a cura di), *Cinquanta anni di storia italiana*, III, Milano 1911, pp. 1-183; A. CAPANNA-O. MESSORI, *Gli scambi commerciali dell'Italia con l'estero dalla costituzione del Regno ad oggi*, Roma 1940; L. EINAUDI, *I protezionisti e il trattato di commercio con la Francia*, in ID., *Cronache economiche e politiche di un trentennio (1893-1925)*, I: 1893-1902, Torino 1959, pp. 106-114; E. DEL VECCHIO, *La via italiana al protezionismo. Le relazioni economiche internazionali dell'Italia, 1878-1888*, I, Roma 1979. Per una analisi comparata sugli effetti del conflitto v. J. CONYBEARE, *Trade Wars: A Comparative Study of Anglo-Hanse, Franco-Italian, and Hawley-Smoot Conflicts*, «World Politics», 38, 1 (1985), pp. 147-172.

⁸⁰ Sull'argomento interessanti considerazioni vengono da F. J. COPPA, *The Italian Tariff and the Conflict Between Agriculture and Industry: The Commercial Policy of Liberal Italy, 1860-1922*, «The Journal of Economic History», 30 (1970), IV, pp. 742-769; CORBINO, *Annali dell'economia italiana*, III, pp. 205-212.

⁸¹ Sugli effetti del trattato commerciale del 1881, cfr. V. PARETO, *Corso di economia politica*, a cura di G. PALOMBA, Milano 2006, pp. 888-891. Si veda pure E. CORBINO, *Annali dell'economia italiana*, III, 1881-1890, Milano 1982, pp. 173-177.

⁸² Si consideri in proposito il R.D. n. 5.128 del 30 dicembre 1887, che prorogò la scadenza del trattato al 1° marzo 1888 (*Raccolta delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia*, XXII, 1887, Venezia 1887, p. 1071).

⁸³ Sui sistemi tariffari convenzionali v. N.I. STONE, *The Conventional Tariff Sy-*

del 1887⁸⁴, apparve sempre più insanabile. Il 2 febbraio 1888 i delegati francesi lasciarono il tavolo delle trattative e i negoziati continuarono per via diplomatica, ma senza alcun risultato. La vigilia della scadenza, al rifiuto italiano di concedere una nuova proroga della tariffa convenzionale del 1881, il governo francese rispose il 27 febbraio 1888 con la legge che autorizzava l'applicazione di tariffe di guerra, provocando da parte italiana l'immediata ritorsione, con la messa in vigore dell'art. 2 della nuova legge doganale, che autorizzava l'introduzione di dazi di rappresaglia. In tal modo, fin dal marzo 1888, Francia e Italia entrarono in piena guerra commerciale⁸⁵.

5. La rottura delle relazioni commerciali tra i due Paesi, avvenuta peraltro in uno dei periodi più difficili per l'economia italiana⁸⁶, fu com'è noto per certi aspetti favorita dall'errato convincimento, largamente diffuso non solo fra gli imprenditori ma anche fra gli stessi uomini di governo, che, qualunque fosse stato il regime doganale fra i due Paesi, la Francia non avrebbe mai potuto fare a meno delle nostre esportazioni. Questa illusione fu smentita dai fatti, in quanto le esportazioni italiane verso la Francia diminuirono in proporzioni anche maggiori delle esportazioni francesi in Italia⁸⁷, ma è pur vero che la svolta protezionista segnò un nuovo indebolimento della marina mercantile francese sulle coste italiane e, di contro, un ulteriore rafforzamento della presenza della flotta tedesca e austriaca, come si desume dal grafico 9, costruito con i dati della navigazione internazionale per bandiera dal 1865 al 1895⁸⁸.

stem, «Annals of the American Academy of Political and Social Science», 32 (1908), pp. 103-118.

⁸⁴ Ci si riferisce alla tariffa generale dei dati doganali, approvata con legge 14 luglio 1887, n. 4.703, ed entrata in vigore il 1° gennaio 1888. Un testo unico della tariffa suddetta e degli atti modificativi successivi fu pubblicato con decreto reale del 24 novembre 1895, n. 697, emanato in base all'art. 8 della legge 8 agosto 1895, n. 486.

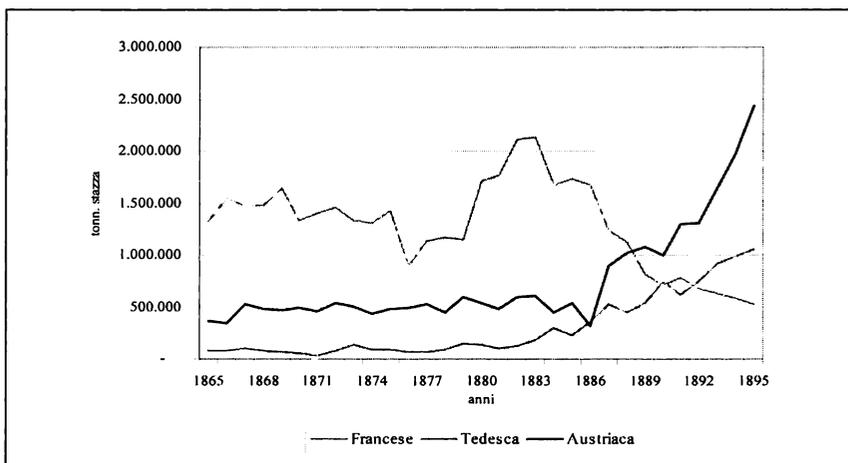
⁸⁵ G. LUZZATTO, *Storia economica dell'Italia moderna e contemporanea*, II, *L'età contemporanea*, Padova 1960, pp. 412-413 (ristampa anastatica della quarta edizione).

⁸⁶ Su questi temi diversi studiosi italiani trovarono spazio in autorevoli riviste straniere. Si veda in proposito: U. RABBENO, *The Present Condition of Political Economy in Italy*, «Political Science Quarterly», 6 (1891), III, pp. 439-473; F.S. NITTI, *The Financial Situation in Italy*, «The Economic Journal», 3 (1893), IX, pp. 156-162.

⁸⁷ LUZZATTO, *Storia economica dell'età moderna e contemporanea*, p. 414.

⁸⁸ Si vedano anche i dati sul commercio speciale di importazione e di esportazione dal 1870 al 1901 (MINISTERO DELLE FINANZE, DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, UFFICIO CENTRALE DI REVISIONE E STATISTICA, *Statistica del commercio speciale di importazione e di esportazione dal 1° gennaio al 31 luglio 1901*, Roma 1901, pp. 144-145).

Graf. 9 – *Movimento della navigazione internazionale nei porti del Regno d'Italia (1865-1895)*



La serie evidenzia come la crisi nelle relazioni marittime con la Francia fosse avvertibile già prima della svolta protezionista e, in particolare, a partire dall'inizio degli anni '80, quando i rapporti tra i due Paesi incominciarono a deteriorarsi per la questione di Tunisi, per la Triplice e per la grave crisi agraria. Ma il divario si accentuò soprattutto dopo l'entrata in vigore dei nuovi trattati di commercio con la Germania e l'Austria-Ungheria (6 dicembre 1891)⁸⁹ e in concomitanza con l'attuazione di una politica protezionista integrata⁹⁰ da parte della Francia, i cui effetti contribuirono «se non alla decadenza, certo a impedire il progresso della marina mercantile nazionale, ponendola in condizioni di inferiorità rispetto alle altre nazioni»⁹¹.

⁸⁹ CORBINO, *Annali dell'economia italiana*, III, pp. 202-204.

⁹⁰ C. BRUNO, *Stato e marina mercantile in Francia*, «Rivista marittima», 39 (1906), pp. 55-67. Cfr. pure: D. NASELLI DE LUCA, *Circa il protezionismo marittimo*, «Rivista marittima», 40 (1907), pp. 330-331; R. MEEKER, *History of Shipping Subsidies*, «Publications of the American Economic Association», s. III, 6 (1905), III, pp. 50-59.

⁹¹ C. BRUNO, *La marina mercantile francese*, «Rivista marittima», 38 (1905), p. 357. Cfr. MINISTERO DELLA MARINA, ISPettorato Generale dei Servizi Marittimi, *Notizie sulla Marina mercantile dei principali paesi marittimi*, pp. 73-94; P. CHARLIAT, *Trois siècles d'économie maritime française*, Paris 1931, pp. 172-190. Non a caso, secondo il CORBINO (*Economia dei trasporti marittimi*, p. 329), «la Francia è il paese

Fornisco qualche ulteriore dato. La tabella 2 fotografa il movimento della navigazione internazionale nel 1885, quindi due anni prima della svolta protezionista, e nel 1895, ossia a qualche anno dalla pace doganale, avvenuta nel 1898⁹², quando con lo scambio di note del 21 novembre si stabilì l'applicazione della tariffa minima, con effetto dal 12 febbraio 1899, alle merci italiane, a eccezione della seta e delle seterie, e della tariffa convenzionale, ulteriormente ridotta, alle merci francesi, con l'esclusione dei filati e dei tessuti serici (categoria VIII della tariffa italiana). Il trattamento della nazione più favorita venne esteso alle merci e ai territori coloniali dei due Paesi, fatta eccezione per le merci francesi in Eritrea e per quelle eritree in Francia e nelle colonie francesi⁹³. Va osservato tuttavia che un primo passo verso la ripresa dei rapporti italo-francesi si ebbe nell'ottobre del 1896, quando si concordò l'applicazione dei medesimi diritti marittimi alle navi ita-

Tab. 2 – *Movimento complessivo della navigazione internazionale nei porti italiani (1885, 1895)*

	Movimento complessivo	Bandiera nazionale	Bandiera estera	Francia	Inghilterra	Austria-Ungheria	Germania
	tonn. merce	tonn. merce	tonn. merce	tonn. merce	tonn. merce	tonn. merce	tonn. merce
1885	6.403.662	1.630.202	4.773.460	244.290	3.531.478	219.382	98.205
1895	8.454.538	1.797.094	6.657.444	70.599	4.980.651	412.514	205.267
Var.	32%	10%	39%	-71%	41%	88%	109%

classico del protezionismo marittimo e costituisce l'esempio più eloquente della inutilità di ogni aiuto statale; tutte le forme di protezionismo sono state applicate dal governo francese, con risultati assolutamente sproporzionati alla entità dello sforzo compiuto».

⁹² Una delle principali ragioni ostative alla ripresa delle relazioni commerciali italo-francesi veniva dal fatto che i «cugini» d'oltralpe, da un lato sovrastimavano i vantaggi derivanti alle esportazioni italiane dall'applicazione della tariffa minima francese e, dall'altro lato sottostimavano il valore del nostro regime convenzionale. Di qui le pressanti richieste del governo francese volte all'ottenimento di condizioni migliori rispetto a quelle riconosciute all'Austria-Ungheria, alla Germania e alla Svizzera (P. PECORARI, *La politica finanziaria di Luigi Luzzatti, ministro del Tesoro nei governi Rudini, 1896-1898*, in *Finanza e debito pubblico in Italia tra '800 e '900. Atti della seconda giornata di studio «Luigi Luzzatti» per la storia dell'Italia contemporanea, Venezia, 25 novembre 1994*, a cura di ID., Venezia 1995, p. 59).

⁹³ Cfr. MAIC, DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Annuario statistico italiano, 1900*, Roma 1900, pp. 574-575. Sui negoziati: G. ZALIN, *Crescita economica, protezionismo industriale e politica dei trattati commerciali in Luigi Luzzatti (1866-1911)*, in *Luigi Luzzatti e il suo tempo*, pp. 244-248.

liane nei porti franco-algerini e a quelle francesi nei porti italiani, ferma restando l'esclusione del cabotaggio⁹⁴.

Pur in un periodo di grave crisi economica⁹⁵, il movimento complessivo della navigazione internazionale registrò un incremento in termini quantitativi del 32%. A giovare di tale incremento fu in misura modesta la bandiera nazionale, che vide accrescersi le quantità movimentate del 10%, sotto il non trascurabile impulso dei premi di costruzione e di navigazione⁹⁶, nonché delle nuove convenzioni sui servizi marittimi previste dalla legge dell'aprile 1893 (che assegnò alla Navigazione generale italiana i servizi con la Tripolitania, Tunisia, Malta, Egitto, Mar Rosso, Corsica e Indie⁹⁷) e della sovvenzione concessa nel 1895 alla Peninsulare per costituire un servizio regolare tra Venezia e Porto Said, in coincidenza con la linea Londra-Estremo Oriente⁹⁸. Notevole fu invece l'incremento delle merci trasportate con navi estere, che nell'insieme raggiunse quasi il 40%. Passando all'analisi di dettaglio si evince che, mentre le navi di nazionalità francese videro ridursi di oltre il 70% il quantitativo delle merci trasportate, quelle inglesi, austriache e tedesche registrarono in un solo decennio una crescita che andò dal 41% dell'Inghilterra⁹⁹ al 109% della Ger-

⁹⁴ PECORARI, *La politica finanziaria di Luigi Luzzatti*, pp. 58-60. Si veda inoltre E. CORBINO, *Annali dell'economia italiana*, IV, 1891-1900, Milano 1982, pp. 182-187.

⁹⁵ Tra la letteratura sull'argomento: E. VITALE, *La riforma degli istituti di emissione e gli «scandali bancari» in Italia, 1892-1896*, I-III, Roma 1972; G. LUZZATTO, *L'economia italiana dal 1861 al 1894*, Torino 1975, pp. 177-183; G. MORI, *L'economia italiana dagli anni Ottanta alla prima guerra mondiale*, in *Storia dell'industria elettrica in Italia*, I, *Le origini, 1881-1914*, a cura di ID., Roma-Bari 1992, pp. 42-56; G. MANACORDA, *Dalla crisi alla crescita. Crisi economica e lotta politica in Italia, 1892-1896*, Roma 1993; G. FELLONI, *Crises et scandales bancaires dans la formation du système financier: le cas italien (1861-1982)*, in ID., *Scritti di storia economica*, I, Genova 1998, pp. 708-712; G. ZALIN, *Crisi sociale e dissesti bancari negli «anni neri» dell'economia italiana*, in *Crisi e scandali bancari nella storia d'Italia*, pp. 67-96.

⁹⁶ MAIC, DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Annuario statistico italiano*, 1897, Roma 1898, p. 202; DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA E DEL LAVORO, *Annuario statistico italiano*, s. II, I (1911), Roma 1912, p. 180.

⁹⁷ Le altre linee furono così distribuite: alla Nederland la tratta da Genova a Bavaria; alla Puglia i servizi con la Dalmazia e l'Albania; alla Società siciliana i servizi con le isole Eolie e alla Società napoletana i servizi fra Napoli e le isole del golfo (*Atti della Commissione Reale pei servizi marittimi*, I, p. 26).

⁹⁸ MINISTERO DELLA MARINA, ISPettorato GENERALE DEI SERVIZI MARITTIMI, *Notizie sulla Marina mercantile dei principali paesi marittimi: Italia - Austria-Ungheria - Francia - Germania - Giappone - Inghilterra*, Roma 1911, pp. 16-31.

⁹⁹ *Dati statistici sulla marina mercantile inglese al principio del 1888 comparati con quelli delle altre nazioni*, «Rivista marittima», 21 (1888), pp. 389-398; *Marina di*

mania¹⁰⁰. Tale incremento va considerato non solo in termini quantitativi, ma anche qualitativi: nel 1885 solo il 23% delle merci austriache erano trasportate su navi a vapore; nel 1895, quindi nell'arco di un solo decennio, le stive dei bastimenti a vela accoglievano ormai non più del 16% della merce destinata alla navigazione internazionale. Si sviluppò inoltre considerevolmente la navigazione di linea (sussidiata e non) e sui porti italiani, posti al centro del grande crocevia dei traffici mediterranei e delle rotte verso le Americhe e il Levante, andò focalizzandosi l'attenzione delle grandi compagnie austriache e tedesche: con sempre maggiore frequenza si registra la presenza dei bastimenti delle due principali compagnie tedesche, la Hamburg-Amerika Linie e il Norddeutscher Lloyd, nonché delle più importanti società di navigazione asburgiche, dall'Adria al Lloyd austriaco, dalla Leopold Schwarz alla Ragusea¹⁰¹.

Nelle osservazioni fin qui svolte si è posta attenzione sulla nazionalità del bastimento. La bandiera però non è sempre indicativa. Merci francesi potevano giungere in Italia trasportate da bastimenti non battenti bandiera nazionale, come pure dall'Italia uscivano merci dirette verso la Francia su navi non italiane o francesi. Senza entrare nel complesso dibattito legato alle patenti di nazionalità¹⁰², ai servizi marittimi sovvenzionati¹⁰³, alle rotte delle grandi compagnie del *trust*, ai flussi migratori, ai noli marittimi¹⁰⁴ e ai ser-

commercio inglese, «Rivista marittima», 19 (1886), pp. 137-139. Si veda inoltre: S.H. ZEBEL, *Fair Trade: An English Reaction to the Breakdown of the Cobden Treaty System*, «The Journal of Modern History», 12 (1940), II, pp. 161-185.

¹⁰⁰ C. BRUNO, *La marina mercantile germanica*, «Rivista marittima», 37 (1904), pp. 481-514. Cfr. C.P. KINDLEBERGER, *Industrial Europe's Terms of Trade on Current Account, 1870-1953*, «The Economic Journal», 65 (1955), 257, pp. 19-35 (in particolare le tabelle alle pp. 24 e 25); H. NEUBURGER - H.H. STOKES, *The Anglo-German Trade Rivalry, 1887-1913: A Counterfactual Outcome and Its Implications*, «Social Science History», 3 (1979), II, pp. 187-201.

¹⁰¹ *Atti della Commissione Reale pei servizi marittimi*, I, p. 4; MINISTERO DELLE FINANZE, DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, UFFICIO CENTRALE DI REVISIONE E DI STATISTICA, *Movimento della navigazione nel 1900*, Roma 1901, pp. XIV-XVIII.

¹⁰² E.L. DE HART, *The Ownership of Merchant Vessels*, «Journal of the Society of Comparative Legislation», IV, 1 (1902), pp. 34-44.

¹⁰³ Cfr. G. RONCAGLI, *Le convenzioni marittime in rapporto alla protezione della marina mercantile*, «Rivista marittima», 41 (1908), pp. 217-246. Sull'entità delle sovvenzioni: DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA E DEL LAVORO, *Annuario statistico italiano*, s. II, II (1912), pp. 180-181.

¹⁰⁴ C.K. HARLEY, *Ocean Freight Rates and Productivity, 1740-1913: The Primacy of Mechanical Invention Reaffirmed*, «The Journal of Economic History», 48 (1988),

vizi di scalo¹⁰⁵, osservo che una serie di conferme a quanto in precedenza affermato viene dai dati sulla destinazione e provenienza dei bastimenti, indipendentemente dalla loro nazionalità. Che cosa accadde alle merci dirette o provenienti dalla Francia? Nell'arco di un decennio passarono da 584.000 a 310.000 tonnellate, segnando una flessione di quasi il 47% (grafico 10). Misurandola a partire dal 1887, la contrazione nel volume degli scambi sarebbe addirittura del 120%, ma si sa che in tale anno le esportazioni verso la Francia furono sostenute dalla straordinaria produzione vinicola¹⁰⁶.

Com'è noto, una parte dei prodotti tradizionalmente esportati in Francia fecero per così dire un 'giro largo' onde superare gli ostacoli doganali. Si spiega in tal modo, ad esempio, la crescita significativa delle merci dirette in Germania (+142%), in Austria (+101%) e in Belgio (+160%). Inoltre, molti prodotti destinati alle esportazioni, soprattutto filati e tessuti di cotone, si diressero verso il bacino orientale del Mediterraneo, in particolare nella Turchia asiatica ed europea, dove presero a far concorrenza alle manifatture inglesi, tedesche e austriache.

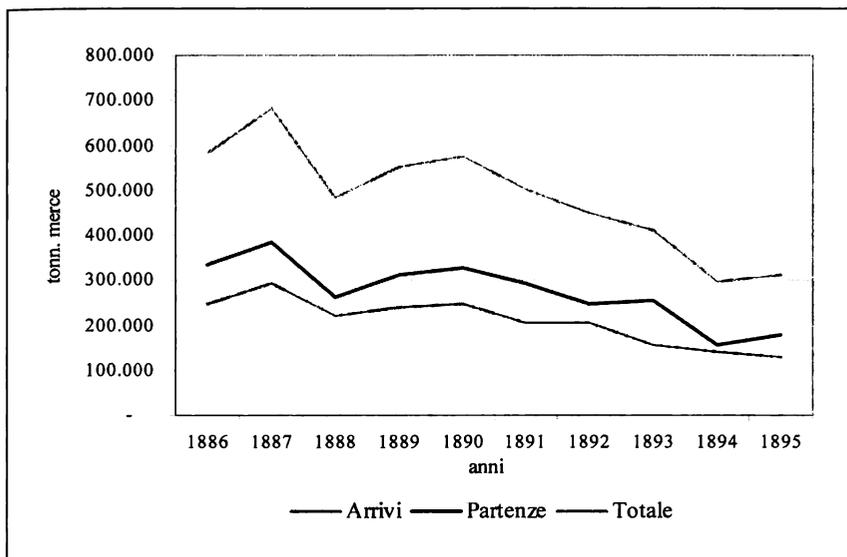
Sia in riferimento alla nazionalità dei bastimenti sia in relazione al Paese di provenienza o destinazione della merce, le variazioni sono macroscopiche. Lo si evince anche dal grafico 11, il quale illustra tra il 1886 e il 1914 la dinamica del movimento complessivo della navi-

IV, pp. 851-876; J.E. ORIBE STEMME, *Freight Rates in the Trade between Europe and South America*, «Journal of Latin American Studies», 21 (1989), I, pp. 23-59.

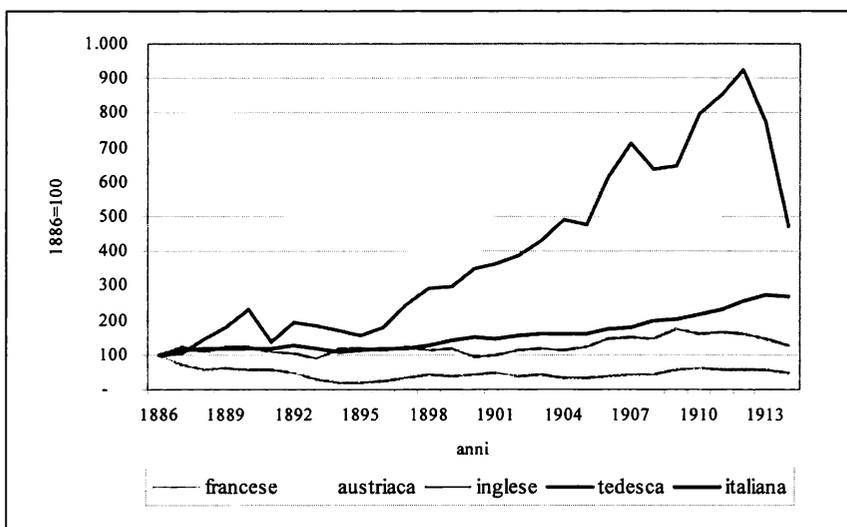
¹⁰⁵ Cfr. G. BERNARDI, *Provvedimenti a favore della marina mercantile*, «Rivista marittima», 13 (1880), pp. 35-71; G. BOCCARDO, *Nota sulla trasformazione della marina mercantile e sulla migliore organizzazione del commercio marittimo italiano*, «Rivista marittima», 14 (1881), pp. 353-366; *Provvedimenti riguardo alla marina mercantile. Disegno di legge presentato alla Camera dal Ministro delle Finanze di concerto coi Ministri degli Affari Esteri, d'Agricoltura e Commercio, della Marina e dei Lavori Pubblici*, «Rivista marittima», 17 (1884), I, pp. 421-444, (1884), II, pp. 85-108; C. SUPINO, *I provvedimenti per la marina mercantile*, «Rivista marittima», 29 (1896), pp. 163-181; F.G. ANSALDO, *Delle presenti condizioni della Marina Mercantile di fronte alla concorrenza delle Marine Estere*, Genova 1906, pp. 5-28; COMITATO NAZIONALE DEGLI ARMATORI LIBERI, *La marina libera di fronte al problema marittimo. Proposte e voti*, Genova 1910, pp. 4-23.

¹⁰⁶ Si consideri che, rispetto al 1886, le esportazioni di vino in botti, caratelli e bottiglie, aumentarono del 53%, passando da 2.353.761 a 3.603.084 ettolitri (MAIC, DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Annuario statistico italiano*, 1892, Roma 1893, p. 566). Si veda inoltre: G. COMANDÙ, *Sulle condizioni della marina mercantile al 31 dicembre 1887*, «Rivista marittima», 21 (1888), pp. 49-71.

Graf. 10 – *Movimento complessivo della navigazione internazionale: arrivi e partenze dalla Francia (1886-1895)*



Graf. 11 – *Movimento della navigazione complessiva per bandiera nei porti del Regno d'Italia (1886=100)*



gazione nei porti italiani. Il grafico è costruito per numeri indice, ponendo a base 100 il quantitativo di merce trasportata nel 1886.

5. A partire dagli anni '80, mutò profondamente lo *status* relazionale tra i due Paesi. Anche se in età giolittiana si ebbe un'intensificazione degli scambi commerciali con la Francia, il divario creatosi, soprattutto con l'Austria e la Germania, è ragguardevole. Se escludiamo il 1913 e il '14, anni durante i quali i dati sul movimento della navigazione sono influenzati dalla recessione economica mondiale, dalle tensioni nei Balcani e dallo scoppio della guerra, la forbice che si viene creando tra la Francia e gli altri Paesi ha un'ampiezza tale da superare ogni riserva sui dati e sulle metodologie di rilevazione statistica¹⁰⁷. Posto a base 100 il 1886, nel 1912 la merce movimentata nei porti del Regno da navi austriache risulta cresciuta di 9,5 volte, quella trasportata da navi tedesche di 9,3 volte¹⁰⁸; a notevole distanza si pongono l'Italia, con un incremento di due volte e mezzo e l'Inghilterra con una crescita di una volta e mezzo. La posizione dei 'cugini' d'oltralpe risulta invece sensibilmente diminuita rispetto agli anni '80: nel 1912 la merce scambiata da navi francesi, dopo aver toccato nel 1895 il valore minimo (17 su base 100), si attesta su un volume di scambi che è all'incirca la metà di quello registrato nel 1886¹⁰⁹. Le ragioni alla base di tale divario vanno ricercate in più parti, ma non si può prescindere dal fatto che le marine mercantili, sia italiana che francese, sostenute con grande generosità dai rispettivi governi, puntarono più a difendere i traffici che facevano capo ai rispettivi porti nazionali, che a ricercare una maggiore penetrazione nei traffici internazionali, specie attraverso il trasporto di merci e passeggeri per conto di terzi, come abilmente fecero l'Inghilterra, nel caso dei *tramps*, o la Germania, che destinò parte della sua imponente flotta al servizio dei traffici costieri e transoceanici delle altre nazioni¹¹⁰, o, ancora, la Norve-

¹⁰⁷ MAIC, DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Annuario statistico italiano, 1895*, Roma 1896, pp. 551-557. Si veda inoltre A. TESO, *La navigazione nei porti italiani nel triennio 1911-13*, «Rivista marittima», 47 (1914), pp. 511-544. Sul carattere relativo di tali dati, soprattutto per ciò che riguarda la provenienza e destinazione delle merci: PECORARI, *Il protezionismo imperfetto*, pp. 64-65.

¹⁰⁸ A. TESO, *Il commercio italiano nel 1903*, «Rivista marittima», 38 (1905), pp. 85-93.

¹⁰⁹ MAIC, DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Annuario statistico italiano, 1886*, Roma 1887, pp. CXC-CXCIX.

¹¹⁰ Senza tener conto delle numerose linee internazionali gestite da piroscafi tedeschi, che facevano scalo nei porti italiani, le compagnie del *Reich* svolgevano ser-

gia¹¹¹. Le considerazioni svolte si riferiscono a dati aggregati, ma è pur vero che gli effetti dei provvedimenti del 1886-87 si manifestarono in diversa misura nei porti del Regno. Mutuando un'espressione di Stefano Jacini, si potrebbe affermare che, così come esistono diverse Italie agricole, vi sono anche diverse Italie portuali.

La tabella 3 dà, a titolo esemplificativo, un'indicazione degli incrementi degli scambi avvenuti tra il 1886 e il 1898 nei principali porti del Regno.

Tab. 3 – *Movimento della navigazione nei principali porti del Regno d'Italia (1886-1898)*

	Totale	Genova	Livorno	Messina	Napoli	Palermo	Savona	Venezia
1886	6.586.274	2.744.502	723.163	490.729	691.919	496.157	599.657	840.147
1887	8.080.809	3.096.604	767.842	938.544	775.944	545.602	995.943	960.330
1888	7.920.844	3.079.787	636.605	699.443	728.084	1.054.718	750.209	971.998
1889	8.614.700	4.108.853	700.769	705.355	755.702	561.479	762.639	1.019.903
1890	8.692.516	4.200.423	736.646	490.270	873.059	543.050	711.932	1.137.136
1891	7.817.231	3.823.411	739.633	385.225	766.147	616.261	559.886	926.668
1892	8.152.551	3.750.297	838.524	385.361	771.036	663.186	539.277	1.204.870
1893	7.391.262	3.394.601	570.934	342.141	851.111	591.187	622.452	1.018.836
1894	8.233.861	4.003.180	657.650	349.480	737.071	684.204	671.704	1.130.572
1895	8.895.662	4.337.489	709.553	386.740	893.216	626.113	643.461	1.299.090
1896	9.053.932	4.553.832	740.316	379.623	899.372	681.014	649.195	1.150.580
1897	9.253.060	4.539.896	783.775	367.924	903.724	650.333	739.434	1.267.974
1898	9.978.924	4.885.981	929.431	391.200	981.470	677.932	759.465	1.353.445
Var.	52%	78%	29%	-20%	42%	37%	27%	61%

La prima osservazione va riferita al dato medio. Nel decennio che segue la svolta protezionista, si registrò, pur in un contesto di gravi difficoltà economiche, un incremento medio nel volume delle merci scambiate nei grandi porti del Regno superiore al 50%, la qual cosa per certi aspetti accentua il problema dell'indebolimento della presenza marittima francese in Italia. Passando ai dati dei singoli porti, si ri-

vizi regolari tra Genova e Buenos Aires (Hamburg-Amerika Linie) e tra Genova e New York (Norddeutscher Lloyd). Cfr. MINISTERO DELLE FINANZE, DIREZIONE GENERALE DELLE GABELLE, UFFICIO CENTRALE DI REVISIONE E DI STATISTICA, *Movimento della navigazione nel 1900*, pp. XVII-XVIII.

¹¹¹ Cfr. C. SUPINO, *Protezionismo marittimo*, «Rivista marittima», 37 (1904), pp. 33-54; DE COURTEN, *La marina mercantile italiana nella politica di espansione*, pp. 112-113.

scontrano ampie variazioni: dal 27% di Savona al 78% di Genova, che, oltre a essere il porto più importante del Regno, era ed è per varie ragioni una sorta di testa di ponte nei commerci italo-francesi¹¹². L'unico grande scalo marittimo che presenta una contrazione nel quantitativo delle merci scambiate è Messina. Le ragioni della crisi dello scalo siciliano sono un esempio paradigmatico della complessità del sistema portuale e della presenza dei cofattori che ne condizionavano le dinamiche di sviluppo. Messina, pur godendo di una posizione privilegiata, pur mettendo in comunicazione due vasti e ricchi bacini del Mediterraneo, pur rappresentando uno degli scali più importanti sulle rotte verso Oriente, pur offrendo un ancoraggio «perfettamente sicuro»¹¹³, soffrì in questi anni di una situazione paradossale. Generalmente nelle banchine del porto non attraccavano né i vapori delle linee sovvenzionate, né quelli commerciali, né quelli passeggeri. Non accostavano nemmeno i piroscafi postali, fatta eccezione per i *ferry boats* e per il piroscafo Calabria della Navigazione Generale Italiana. Lo sbarco e l'imbarco delle merci e dei passeggeri veniva fatto a mezzo di grosse barche, il cui servizio costituiva una importante risorsa economica per un gran numero di famiglie. Eppure a Messina, contrariamente ad altri porti della Sicilia, non mancavano né lo spazio né le banchine adatte all'attracco delle navi¹¹⁴. Questa situazione, pur recando un gravissimo danno al commercio e creando gravi disagi ai passeggeri, durò per diversi anni e le autorità nulla poterono contro la potente organizzazione di barcaioli, che da questo servizio traevano fonte di sostentamento¹¹⁵.

I dati presentati si riferiscono ai principali porti, ma tali incrementi interessarono anche porti minori: ad esempio, Brindisi, che nel periodo registrò un incremento del 274%, dovuto in parte all'arrivo della cosiddetta *Valigia delle Indie*, ossia dei grandi piroscafi della Peninsular & Oriental Steam Navigation Company, che collegavano settimanalmente Londra a Bombay¹¹⁶. Significativi anche i casi di

¹¹² Cfr. MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, *I grandi porti marittimi d'Italia*, XV Congresso internazionale di navigazione, Venezia, settembre 1931, Venezia 1931, pp. 41-86. Si veda inoltre A.L. ROGERS, *The Port of Genova: External and Internal Relations*, «Annals of the Association of America Geographers», 48 (1958), IV, pp. 319-351.

¹¹³ E. CORBINO, *I porti marittimi italiani*, Città di Castello 1924, p. 187.

¹¹⁴ *Atti della Commissione reale pei servizi marittimi*, III, pp. 208-209; MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, *Notizie sui porti marittimi italiani*, pp. 164-165

¹¹⁵ G. MORTARA, *The Economic Revival of Messina*, «The Economic Journal», 23 (1913), XIC, pp. 438-442.

¹¹⁶ *Atti della Commissione reale pei servizi marittimi*, III, p. 191.

Chioggia, la quale proprio prima dell'insabbiamento dell'imboccatura del porto, che impedì per lungo tempo l'accesso alle navi con pescaggio superiore ai 3,5 metri¹¹⁷, segnò un incremento del 114% e di Ancona, che, beneficiando di vari interventi di potenziamento infrastrutturale, registrò una crescita del 67%, sfiorando le 300.000 tonnellate annue¹¹⁸.

Notevoli differenze si riscontrano pure in riferimento alla presenza dei bastimenti francesi nei diversi porti del Regno, benché la tendenza appaia univoca. A Genova, le medie del periodo 1881-87 mostrano che, in termini di stazza, la bandiera francese rappresentava circa il 29% delle bandiere estere; quelle del quinquennio 1896-1900 indicano una presenza del 5%. A Livorno, per gli stessi periodi, si passa dal 36 al 14%; a Napoli addirittura dal 53 al 10%. Di contro, aumentò sensibilmente il peso della marina mercantile austriaca. A Genova, sempre nello stesso periodo, le navi asburgiche salirono dallo 0,8% all'8%; a Napoli dallo 0,2 all'8%; a Venezia dal 24 al 51%¹¹⁹. Altrettanto può dirsi per la bandiera tedesca, che a Genova crebbe dal 4 al 18%, a Napoli dal 4 al 34%, a Venezia dall'1 al 5%.

Questi cambiamenti, tutt'altro che marginali, assumono specifico significato se si tiene conto dell'importanza che storicamente viene attribuita alla bandiera di un bastimento¹²⁰. «Le pavillon – sottolineano i francesi – est une réclame perpetuelle et efficace»¹²¹; anche il detto inglese che il traffico segue la bandiera evidenzia l'intima connessione fra lo sviluppo della marina mercantile e l'espansione commerciale di uno Stato. Non a caso, se da una parte Guglielmo II proclamava «Il nostro avvenire è sull'acqua», gli inglesi cantavano «*Rule the waves, Britannia!*» e gli italiani parlavano di *mare nostrum*, dall'altra il cardinale Richelieu, nel suo testamento politico, ammoniva: «Il mare è tra le eredità quella sulla quale tutti i sovrani pretendono

¹¹⁷ *Atti della Commissione reale pei servizi marittimi*, III, p. 263; MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, *Notizie sui porti marittimi italiani*, p. 267.

¹¹⁸ *Atti della Commissione reale pei servizi marittimi*, III, pp. 139-140.

¹¹⁹ *Atti della Commissione reale pei servizi marittimi*, III, pp. 264-265. Per un quadro degli scambi nel periodo precedente l'annessione: G. ZALIN, *Aspetti e problemi dell'economia veneta dalla caduta della Repubblica all'annessione*, Vicenza 1969, pp. 187-200 e le tabelle pp. 243-246.

¹²⁰ Cfr. A.W. FLUX, *The Flag and Trade: A Summary Review of the Trade of the Chief Colonial Empires*, «*Journal of the Royal Statistical Society*», 62 (1899), III, pp. 489-533.

¹²¹ *Atti della Commissione Reale pei servizi marittimi*, I, p. 6.

di avere la parte maggiore, e tuttavia è quella sulla quale i diritti di ognuno sono meno chiari. Il dominio di questo elemento non è mai stato garantito a nessuno. Occorre essere forti per pretendere questa eredità»¹²².

ANDREA CAFARELLI
Università di Udine

¹²² Citato in M. MOLLAT DU JOURDIN, *L'Europa e il mare*, Roma-Bari 1993, p. 328.