

# STORIA ECONOMICA

*ANNO XIV (2011) - n. 1*



**Edizioni Scientifiche Italiane**



## SOMMARIO

ANNO XIV (2011) - n. 1

### ARTICOLI E RICERCHE

- FREDIANO BOF, *Impianti e tecnologie degli essiccatoi cooperativi bozzoli del Friuli nel primo dopoguerra* p. 5
- ANDREA CAFARELLI - PAOLO PECORARI, *Il governo Luzzatti e il rinnovo delle convenzioni marittime* » 53
- DIEGO DAVIDE, *Tra norma e pratiche di trasgressione: la questione della qualità dell'oro a Napoli nel XVIII secolo* » 79

### NOTE E INTERVENTI

- ANDREA FILOCAMO, *Per una storia della banca. I primi assegni* » 109
- SERENA POTTITO, *Nuovi orizzonti commerciali nella Napoli postunitaria: la nascita dei magazzini generali* » 131

### STORIOGRAFIA

- PAOLO PECORARI, *Giuseppe Toniolo e la storia come disciplina ausiliare delle scienze sociali* » 155

### RECENSIONI E SCHEDE

- D. MANETTI, *La «civile difesa». Economia, finanza e sistema militare nel Granducato di Toscana (1814-1859)*, Unione Regionale delle Province Toscane-Leo S. Olschki editore, Firenze 2009 (A. Giuntini) » 169
- F. FRANCESCHI, I. TADDEI, *Le città italiane nel Medioevo. XII-XIV secolo*, il Mulino, Bologna 2012 (M.P. Zanoboni) » 171
- Francesco Saverio Nitti*, Atti del Convegno Nazionale di Studi, Napoli 5-7 giugno 2008, a cura di F. Barbagallo e P. Barucci, Istituto Italiano per gli Studi Filosofici, Napoli 2011 (S. Potito) » 175



## NUOVI ORIZZONTI COMMERCIALI NELLA NAPOLI POSTUNITARIA: LA NASCITA DEI MAGAZZINI GENERALI

Valutati in prospettiva storica, i Magazzini Generali rischiano di apparire uno strumento poco incisivo per gli scambi commerciali giacché nel corso dei decenni hanno visto ridimensionate le loro funzioni – restringendo di conseguenza anche le aspettative sulla loro capacità di modificare l'andamento dello sviluppo economico. D'altronde, con lo sviluppo dei mezzi di trasporto e di comunicazione – che facilitava i contatti tra produttori e consumatori, abbreviando le distanze e i tempi di deposito – la loro iniziale ragion d'essere perdeva gradualmente la sua importanza.

I Magazzini Generali facevano parte di quelle iniziative commerciali messe in atto per risollevare la situazione economica napoletana nei primi decenni postunitari: senza voler in questa sede soffermarsi sulla complessa situazione di ristagno economico in cui languiva la città a fine '800, si deve riconoscere che essi contribuirono all'ammodernamento delle relazioni commerciali, e per vari decenni furono i più importanti d'Italia – toccando l'apice della loro attività intorno agli anni '80 – per poi ridurre gradualmente le loro prospettive di sviluppo. Tuttavia, attorno ad essi si diffuse un ambiente mercantile e commerciale vivace, una cittadella commerciale in cui agricoltori, venditori al minuto, grossisti, si incontravano quasi quotidianamente per i propri affari.

Oltre alla più intensa attività economica, i primordi dei Magazzini Generali di Napoli possiedono elementi di maggior interesse storiografico rispetto a quelli di altre città per lo stretto legame con le vicende del porto e quindi con l'economia della città in un momento di transizione: la perdita del ruolo di capitale produsse contraccolpi nelle sue funzioni economiche<sup>1</sup>, mentre la concorrenza di nuovi poli

<sup>1</sup> Si tratta di un processo di trasformazione delle funzioni di Napoli capitale antecedente l'ingresso della città nella compagine nazionale: su questo punto si veda G. FORTUNATO, *La questione meridionale e la riforma tributaria* [1904], in Id., *Il Mez-*

e di nuove rotte commerciali conseguenti alla liberalizzazione doganale modificarono la geografia e la dimensione degli scambi.

Manca nel panorama storiografico una ricerca approfondita sull'esperienza napoletana dei Magazzini Generali e – a parte alcuni contributi sulle vicende che portarono alla creazione dei magazzini su tutto il territorio nazionale<sup>2</sup> – le principali fonti bibliografiche sono rappresentate da testimonianze di quel periodo<sup>3</sup>. In questa sede verrà delineato il percorso legislativo – che finora non è stato ancora ricostruito in modo sistematico – che portò alla loro istituzione, attraverso gli Atti del Consiglio Comunale di Napoli, gli Atti della Camera di commercio e vari progetti di ristrutturazione del porto, sia in vista dell'ampliamento della zona commerciale – e quindi della costruzione dei *docks* –, sia nell'ambito del dibattito sulla creazione di un Punto Franco napoletano<sup>4</sup>, la cui destinazione era strettamente collegata, come vedremo, alle vicende dei Magazzini Generali.

### 1. Nuovi strumenti commerciali per nuovi assetti doganali

Con il nuovo assetto territoriale determinato dall'unificazione del

zogiorno e lo Stato italiano, Firenze 1973; F.S. NITTI, *Nord e Sud. Prime linee di una inchiesta sulla ripartizione delle entrate e delle spese dello Stato italiano*, Torino 1900; ID., *Napoli e la questione meridionale* [1903], Napoli 2004; G. GALASSO, *Tradizione, metamorfosi ed identità di un'antica capitale*, in ID., *Napoli*, Bari 1987, pp. XVIII-XIX; ed anche P. FRASCANI, *Mercato e commercio a Napoli dopo l'Unità*, in *Storia d'Italia, Le regioni dall'Unità ad oggi, La Campania*, Torino 1990, pp. 184-221.

<sup>2</sup> G. BRACCO, *Strumenti nuovi per gli scambi commerciali in Italia: i Magazzini Generali nel XIX secolo*, in *Mercati e consumi: organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XII al XX secolo*, I° Convegno Nazionale di Storia del Commercio in Italia, Reggio Emilia, 6-7 giugno 1984, Modena, 8-9 giugno 1984, Bologna 1986, pp. 49-58.

<sup>3</sup> G. CURTI, *I magazzini generali nello arsenale marittimo di Napoli*, Napoli 1870; ID., *Docks, Magazzini Generali e arsenale di Napoli*, Napoli 1871; A. BETOCCHI, *I magazzini generali di Napoli: abbozzi pratici ad uso de' nostri proprietari*, Napoli 1877; *Società Meridionale dei Magazzini Generali (sede di Napoli)*, Napoli 1877; SIR ONLY, *I magazzini generali di Napoli*, «La Rassegna agraria, industriale, commerciale, politica», I (1892), pp. 239-248. Per i dati sulla Società dei Magazzini Generali sono stati consultati i bilanci presenti in ARCHIVIO DI STATO DI NAPOLI, *Tribunale Civile di Napoli, Bilanci ed altri Atti di Società*, buste 2-11 (anni 1884-1893).

<sup>4</sup> Sull'istituzione del Punto Franco: A. BETOCCHI, *I Porti Franchi e i magazzini generali*, Napoli 1876; *Commissione speciale della Camera di Commercio e del Municipio sull'istituzione del Porto Franco*, Napoli 1876; *Relazione sul progetto per l'impianto del Punto Franco e locali d'esportazione sul molo S. Gennaro in Napoli col collegamento alla ferrovia (controdistingo col motto Est modus in rebus)*, Napoli 1877.

Regno d'Italia, furono ridefinite le linee di confine e si trasformarono, di conseguenza, anche le funzioni e le attività commerciali di molti centri collocati lungo le vie interne di comunicazione nonché il ruolo di molti porti italiani. La caduta delle barriere doganali e l'allargamento dei confini territoriali non bastarono, tuttavia, a creare i presupposti per un rapido sviluppo del commercio interno nell'Italia postunitaria: troppi erano i retaggi di consolidate tradizioni economiche che, uniti all'arretratezza delle vie di comunicazione, rappresentavano veri elementi d'ostacolo all'ampliamento di un mercato interno e alla creazione di strutture che potenziassero il commercio con l'estero.

Ciononostante, continui erano i progetti e gli interventi legislativi volti a creare strumenti che favorissero gli scambi commerciali interni, anche se spesso si trattava di iniziative destinate a rimanere sulla carta o, comunque, incapaci di produrre risultati significativi, se non dopo diversi decenni. In particolare le dogane – la cui sola presenza generava come effetto indotto il prosperare di operatori commerciali nel tessuto locale – furono oggetto di diversi decreti ministeriali che ne regolarono le funzioni: il ministro delle Finanze Pietro Bastogi pubblicò un nuovo regolamento doganale con il decreto n. 304 del 29 ottobre 1861 (cui seguì il decreto n. 325 del 6 novembre 1861) che classificava attraverso un sistema di tabelle gli uffici doganali in vari ordini e classi, stabilendo che solo quelli di primo ordine potessero disporre di un deposito merci<sup>5</sup>. Naturalmente, la presenza di un deposito modificava ampiamente le possibilità di espansione dell'attività commerciale di una dogana, permettendo di ritardare il momento dello sdoganamento delle merci importate (e quindi il pagamento dei diritti doganali), e favorendo l'attività mercantile dei grossisti.

A meno di un anno dal regolamento firmato da Bastogi, le controversie suscitate dalla discriminante classificazione delle dogane – penalizzante per molte grandi città – trovarono risposta nel nuovo decreto 16 ottobre 1862, n. 911, con cui veniva approvato un ulteriore regolamento (11 settembre 1862) che Quintino Sella aveva presentato come sua prima azione ministeriale, ma che portava in effetti la firma di Giovanni Cappellari della Colomba<sup>6</sup>. La principale novità consi-

<sup>5</sup> Il primo ordine fu assegnato a dodici centri: Genova e Napoli nella prima classe, Messina e Palermo nella seconda, Bari, Brindisi, Catania, Girgenti, Pontelagoscuro nella terza, Cagliari, Ortona e Savona nella quarta.

<sup>6</sup> Sull'introduzione dei magazzini generali in Italia, BRACCO, *Strumenti nuovi per gli scambi commerciali*, pp. 49-58.

steva nell'inserimento nel primo ordine di dogane di ben 39 città, contro le 12 stabilite inizialmente da Bastogi, permettendo così anche a centri commerciali importanti (come ad esempio Milano e Torino), inizialmente esclusi, di poter essere abilitati al deposito di merci, senza dover decentrare le proprie attività in altre province. Tuttavia, uno dei punti più interessanti era quello con cui si intendeva far cessare i privilegi doganali che alcune "città franche" come Ancona, Livorno, Messina si portavano dal periodo pre-unitario, istituendo invece in esse un porto franco ad imitazione di quello esistente a Genova: inoltre – e in questo il nuovo regolamento presentava degli spunti innovativi importanti, prendendo a modello i *Docks* inglesi e i *Magasins Généraux* francesi – si stabiliva di istituire degli analoghi magazzini anche in Italia, nei quali le merci avessero la massima libertà di movimento. Gli artt. 35 e 43 del regolamento disponevano che il Governo poteva autorizzare l'istituzione di Magazzini Generali per conto dei Municipi e delle Camere di commercio (o di società commerciali), con la facoltà di rilasciare ricevute delle merci depositate – veri e propri titoli di proprietà trasferibili con semplice girata<sup>7</sup>.

Per gli effetti di una legge dell'11 maggio 1865, con cui il Governo intendeva far rispettare il principio statutario dell'uguaglianza di tutti i cittadini di fronte alle imposte e, nello stesso tempo, far cassa e contrastare il contrabbando che prosperava nelle città, le città franche ancora esistenti cessarono di esser tali. Nel contempo, per limitare i disagi derivanti da tale provvedimento il Governo, nel triennio 1865-67, stanziò a favore di tali Municipi circa 8 milioni di lire per la realizzazione di Magazzini Generali che dal modello d'oltralpe presero anche la denominazione – preferita a quella di Magazzini di Deposito, inizialmente proposta per metterne in evidenza la principale funzione<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> Erano inoltre autorizzati a far eseguire vendite volontarie a pubblici incanti, usufruendo della riduzione della tassa di registro prevista dalla legge 6 luglio 1862 sulle Camere di commercio.

<sup>8</sup> La denominazione *Magazzini Generali* fu tradotta direttamente dal modello francese, e si trattò di una scelta lungamente dibattuta, in quanto, nella proposta di legge del 1863, le si sarebbe preferita la denominazione *magazzini di deposito*, per sottolinearne l'astensione da operazioni diverse da quelle strettamente connesse al deposito merci. Cfr. Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Discussioni, VIII legislatura, seduta del 15 dicembre 1864, *Disposizioni intorno ai magazzini generali ed al pegno commerciale*, pp. 7-8. Tuttavia, con la successiva proposta di legge (del 1867), si decise di lasciare la denominazione originaria, anche per distinguere i magazzini autorizzati dai semplici stabilimenti di deposito.

L'esempio di nazioni più avanzate dal punto di vista economico e industriale, e con consolidate tradizioni mercantili, faceva ben sperare anche all'Italia sui benefici di questi nuovi strumenti commerciali.

Se i magazzini generali ed i *docks* sono ovunque di molta utilità, giova specialmente promuoverne l'istituzione in Italia, ove è urgente por mano a tutto che valga ad accrescerne ed ordinare il credito e a far rifiorire il commercio. Né vuolsi dimenticare come i rivolgimenti che si ebbero in questi ultimi anni, seguiti dalla rinnovazione economica e legislativa del regno, debbano in alcuni luoghi produrre crisi passeggerie, ma non meno sensibili [...]. Di che nasce anche il dovere da parte del Governo di lenire con ogni mezzo i danni del passaggio dal privilegio al diritto comune col promuovere quegli stabilimenti che sono, secondo l'indole del tempo, atti a far prosperare il traffico<sup>9</sup>.

I colossali *docks* di Londra – modello architettonico ed economico per quelli di molte altre città europee, per la loro ammirevole semplicità di funzionamento – facevano parte di un progetto che si sviluppò in epoca georgiana e vittoriana lungo la riva nord del Tamigi, un tempo ubicazione del porto londinese<sup>10</sup>: il primo fu *The West India* (1802), seguito da *The London* (1805), *The East India* (1805), *The Surrey* (1807), *St. Katherine* (1828) e *The West India South* (1829). Tuttavia, furono i *docks* costruiti in epoca vittoriana – *The Royal Victoria* (1855), *The Millwall* (1868) e *The Royal Albert* (1880) – a presentare una maggiore funzionalità, scatenando un clima di concorrenza tra le altre *dock companies*<sup>11</sup>, in quanto strategicamente collegati alle linee ferroviarie. A quelli di Londra seguirono i *docks* di Liverpool, Hull, Bristol, Gosport, Liebh, Dublino; il governo provvisorio francese istituì nel 1848 i primi *Magasins Généraux*<sup>12</sup> – tra cui spiccavano quelli monumentali di Marsiglia, formati da quattro magazzini, costituiti dalla *Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille* nel 1856 su modello dei *docks* inglesi. E così di seguito, cominciarono man mano a diffondersi anche in molti altri stati: Belgio, Svizzera,

<sup>9</sup> Atti parlamentari, Camera dei Deputati, Discussioni, X legislatura, seduta del 30 marzo 1867, doc. n. 20, *Istituzione dei magazzini generali*, pp. 1-2.

<sup>10</sup> La zona in cui furono costruiti i *docks* costituisce l'odierna *Londondocklands*, composta dai *boroughs* di Tower Hamlets, Newham e Southwark, lungo la riva nord del Tamigi.

<sup>11</sup> Si generò una vera e propria competizione tra *dock companies* che portò anche a processi di fusione tra alcune di esse, M. BALL - D. SUNDERLAND, *An Economic History of London, 1800-1904*, London 2001, pp. 221-222.

<sup>12</sup> G. LOYAL, *Des Magasins Généraux: opérations et régime légal*, Paris 1908.

Spagna, Austria, Olanda, Stati Uniti, Russia. Ispirati tutti, o quasi, dal medesimo fine – agevolare la circolazione commerciale ed il credito – essi rappresentavano un luogo dove mettere in deposito le merci da vendere (subito o in un secondo momento), da esportare, riesportare, importare o semplicemente far transitare; scopo comune era quello di mobilitare la merce, traendo da essa immediatamente credito o denaro, di agevolarne la circolazione diminuendo le spese di magazzino e di custodia, e dispensando in parte dal pagamento dei diritti doganali.

Finalmente, anche in Italia, dopo quasi un ventennio di dibattito, e attraverso la sperimentazione di singoli regolamenti redatti per i primi magazzini sorti in alcune città<sup>13</sup>, Quintino Sella ottenne l'effettiva approvazione della legge generale dei magazzini generali – 3 luglio 1871, n. 340 – che definiva le loro funzioni<sup>14</sup>. Essi dovevano provvedere alla custodia e alla conservazione delle merci e derrate, di qualsivoglia provenienza o destinazione, e a fare da garanzia c'era il capitale sociale della Società che aveva la gerenza dello stabilimento, oltre che un severo ordinamento al quale adeguarsi. L'accertamento dell'eseguito deposito risultava da speciali titoli di commercio, denominati *fedi di deposito* e *note di pegno*, rilasciati dalla Società ai depositanti. Questi due titoli, uniti o separati, erano trasferibili mediante girata che portava la data del giorno in cui era avvenuta. La girata di entrambi i titoli rappresentava la prova del trasferimento della proprietà delle merci depositate; la girata della sola nota di pegno provava che le merci erano date in pegno al giratario, mentre quella della sola fede di deposito conferiva al giratario la facoltà di disporne, facendo salvi i diritti del creditore munito della nota di pegno<sup>15</sup>.

Si trattava dunque di uno strumento importante per lo sviluppo del commercio interno e, nello stesso tempo, di un'occasione di intervento per tutti gli istituti di credito che potevano ricevere le note di pegno regolarmente girate. L'introduzione di questi nuovi titoli di commercio rappresentava un passo avanti rispetto al Codice di commercio del 1865, e gli articoli della legge 340 inerenti alle fedi di de-

<sup>13</sup> I primi ad essere regolamentati furono quelli di Ancona, Bologna, Torino e Sinigaglia.

<sup>14</sup> Il 4 maggio 1873 fu poi emanato il decreto che approvava il regolamento per i magazzini generali.

<sup>15</sup> Nel primitivo progetto di legge sui magazzini generali, si voleva utilizzare per tali titoli la denominazione di *cedole*, tradotta direttamente dalla legislazione belga; tuttavia, nelle proposte di legge del 1863 e del 1867, si preferì il nome *fede di deposito* perché più rispondente al significato effettivo del titolo in oggetto.

posito e alle note di pegno costituiscono il riferimento per quelli del nuovo Codice del 1882 (artt. 461-479 del Libro I, titolo XVI, “del deposito di merci e derrate nei magazzini generali”).

In seguito alla legge 340, i maggiori centri commerciali italiani si affrettarono a costituire magazzini generali, gestiti da enti pubblici e privati appositamente creati: dopo Torino – città pioniera nella loro sperimentazione<sup>16</sup> –, Bologna, Ancona e Sinigaglia, si aggiunsero Milano, Roma, Napoli, Venezia, Cagliari, Messina, Bari, Bisceglie, Palermo, Taranto, Foggia, Mortara, Ferrara.

## 2. *La nascita dei Magazzini Generali di Napoli: i docks e la questione portuale*

Il percorso politico e legislativo che portò alla creazione dei Magazzini napoletani – e che costituisce l’oggetto di studio della presente ricerca – fu particolarmente intenso ed articolato rispetto a quello di altre città italiane, e offre un quadro interessante degli aspetti economici e politici napoletani di quegli anni.

In effetti, da quanto emerge dagli Atti del Consiglio comunale e da diversi documenti dell’epoca, a Napoli si iniziò a discutere dell’importanza di uno strumento commerciale simile ai *docks* già al momento dell’Unità. Anche se in quegli anni mancavano alle forze economiche locali capacità strategiche adeguate alle esigenze di modernizzazione economica – in concomitanza con direttive nazionali poco significative in tema di politica doganale e di trasporti – si avvertiva però la necessità di una riorganizzazione delle funzioni portuali: ampliare le dimensioni del porto e la profondità dei fondali per accogliere navi di grossa stazza, proteggerlo dai venti e dalle mareggiate, costruire *docks* e magazzini per il deposito delle merci.

Anche se l’illusorio retaggio della grandezza del porto napoletano sopravviveva ancora nell’immaginario di molti, in realtà il sistema di scambi commerciali tra Napoli e il resto del mondo si era modificato già molti anni prima dell’Unificazione: tra la Restaurazione e la fine del Regno erano cresciuti anche altri porti del Mezzogiorno – tra cui i limitrofi porti della penisola sorrentina – che, pur non intaccando del tutto il predominio del porto napoletano, avevano creato nuovi

<sup>16</sup> Sull’esempio torinese: Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Discussioni, VIII legislatura, seduta del 23 luglio 1863, *Convenzione col Municipio di Torino per la costruzione di edifici ad uso di dogane e magazzini generali*.

flussi di esportazioni ed importazioni, o spiccavano nell'armamento marittimo<sup>17</sup>. La perduta preminenza politica ed economica pre-unitaria della città partenopea spingeva a ricercare attraverso l'ammodernamento delle sue strutture portuali la capacità di creare un largo movimento commerciale. Un'esigenza che per motivi diversi veniva avvertita in quegli anni anche in altri porti italiani: ad esempio, a Genova – terminale marittimo dell'apparato manifatturiero del triangolo industriale – era l'intensificarsi del processo di industrializzazione, con l'intervento statale e l'aumento del flusso di importazioni, a richiedere un ammodernamento dell'infrastruttura portuale<sup>18</sup>.

Il 10 luglio 1861 una commissione nominata per presentare un progetto sul nuovo porto mercantile napoletano rimarcava la necessità di magazzini generali, senza i quali si riteneva difficile, se non impossibile, un vero sviluppo commerciale. Al momento dell'unificazione, il porto di Napoli – sebbene ancora inadeguato strutturalmente a confrontarsi con le esigenze legate all'ammodernamento economico del paese e con l'evoluzione dei trasporti marittimi<sup>19</sup> – era un'importante infrastruttura<sup>20</sup>, in cui confluiva una quota notevole di prodotti<sup>21</sup>, e

<sup>17</sup> P. FRASCANI, *Strutture e traffici del porto di Napoli: 1860-1960*, «Memoria e ricerca», 11 (2002), pp. 41-62 (su questo punto, in particolare, p. 45); A. BERRINO, *I sorrentini e il mare*, in *A vela e a vapore. Economia, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, a cura di P. Frascani, Roma 2001, pp. 29-53; in particolare sul tema del cabotaggio nell'Italia di questo periodo, G. MORICOLA, *Il cabotaggio in età postunitaria*, in *A vela e a vapore*, pp. 55-81; P. FRASCANI, *Il mare*, Bologna 2008, pp. 60-61.

<sup>18</sup> Sul rapporto fra industrializzazione e ruolo del porto di Genova: G. DORIA, *Il ruolo del sistema portuale ligure nello sviluppo industriale delle regioni del "triangolo"*, in *La penisola italiana e il mare*, a cura di T. Fanfani, Napoli 1993, pp. 249-284; U. MARCHESI, *Economia marittima e sistema portuale*, in *Le regioni dall'Unità ad oggi, La Liguria*, Torino 1994, pp. 727-730; V. ZAMAGNI, *Industrialization and the Sea*, in *Italy's sea. Problems and Perspectives*, Roma 1998, pp. 111-117.

<sup>19</sup> P. FRASCANI, *Strutture e traffici del porto*, p. 42. Su alcuni aspetti dell'organizzazione del porto di Napoli in quegli anni, anche G. MORICOLA, *Gli uomini che muovono i beni: facchini e organizzazione del porto a Napoli dopo l'Unità*, «Società e Storia», 97 (2002), pp. 517-539.

<sup>20</sup> Sul porto di Napoli e i dati relativi al peso del suo traffico commerciale: A. BETOCCHI, *Forze produttive della provincia di Napoli*, II, Napoli 1874; per maggiori dati sul tonnello: F.S. NITTI-A. WITTING, *Il porto e la città di Napoli ai primi del novecento*, Napoli 1984. Sulle condizioni del porto al momento dell'unificazione anche: MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, *Relazione generale sui cenzi monografici dei singoli servizi dipendenti dal Ministero dei Lavori Pubblici compilati in occasione dell'Esposizione generale di Parigi nell'anno 1878*, Roma 1878, p. 25.

<sup>21</sup> In quegli anni i principali prodotti di esportazione erano olio, seta grezza e la-

numerosi furono i progetti di ampliamento che proprio negli anni '60 dell'800 intendevano valorizzarne le potenzialità commerciali<sup>22</sup>.

La circostanza che la questione dei Magazzini Generali a Napoli fosse strettamente legata a quella del porto, se da un lato garantiva un contesto commerciale di notevole importanza, dall'altro la vincolava inevitabilmente alle sue vicende. Negli stessi anni in cui si discuteva dell'opportunità della creazione dei magazzini, stava diventando sempre più concreta l'eventualità del trasferimento dell'arsenale militare dal porto di Napoli a quello di Taranto<sup>23</sup>. Un evento voluto sia dalla Camera che dal Governo, che avrebbe modificato l'assetto del porto napoletano che, venuta meno la funzione militare, avrebbe potuto così ingrandire la sua dimensione mercantile, ampliando quindi le attività commerciali<sup>24</sup>.

D'altronde, cercare di mantenere in piedi un arsenale – che peraltro non rispondeva più alle nuove esigenze militari –, oltre ad ostacolare lo sviluppo commerciale, non avrebbe dato maggior lustro alla città, come si poteva facilmente dimostrare osservando ad esempio altri importanti porti militari europei, come Tolone, Brest o Cherbourg, in Francia, o Sebastopoli sul Mar Nero.

Una commissione prontamente incaricata dalla Camera di com-

vorata, grano, liquirizia, robbia, canapa e lana. Quello di Napoli rappresentava il principale porto in cui confluivano i prodotti d'esportazione del Mezzogiorno e venivano importati manufatti ed altri generi, *Relazione della Camera di Commercio e d'Arti di Napoli, sopra le condizioni economiche della provincia nell'anno 1864*, «Bollettino Industriale del Regno d'Italia», a cura del Ministero di Agricoltura Industria e Commercio, Roma 1865. Sulle principali case commerciali e bancarie che si occupavano della commercializzazione dei prodotti cfr. L. DE MATTEO, *Imprenditori a Napoli nell'Ottocento*, «Storia economica», IX, 2-3 (2006), pp. 305-338.

<sup>22</sup> D. CERVATI, *Sui vantaggi della costruzione del porto di Napoli alla riva dei Granili con Dock-Entrepôt e tutti gli altri stabilimenti marittimi*, Napoli 1862; G. RIEGLER, *Progetto del Porto mercantile di Napoli*, Napoli 1863; G. FIOCCA, *Progetto del Porto di Napoli*, Napoli 1863; F. GIORDANO in CAMERA DI COMMERCIO, *Progetto di ingrandimento del porto mercantile di Napoli colla fondazione di docks e Magazzini generali*, Napoli 1866.

<sup>23</sup> In seguito all'unificazione, fu riorganizzato l'assetto strategico degli arsenali e delle basi navali italiane. Poiché il porto di Napoli non rispondeva più ai requisiti necessari richiesti, si scelse Taranto come nuova ubicazione di un dipartimento militare marittimo da affiancare a quelli di La Spezia e di Ancona. Tuttavia si dovette attendere il 1882 per la legge che stanziava 9.300.000 lire per i lavori necessari per il trasferimento dell'arsenale, che fu finalmente inaugurato nel 1889.

<sup>24</sup> Già nel 1865 si discuteva dei vantaggi che potevano derivare dal trasferimento del porto militare e dell'eventualità per Napoli di diventare "capitale del commercio", *Atti del Consiglio Comunale di Napoli*, tornata dell'8 marzo 1865.

mercio valutò che la conversione del porto di guerra al commercio avrebbe comportato una spesa modica<sup>25</sup> mentre, nella relazione di accompagnamento al progetto di Giordano del 1866, la costruzione dei *docks* appare una necessità talmente impellente, da non poter attendere i tempi lunghi per i lavori di rifacimento dei vecchi moli:

Aspettare la grande opera di un porto futuro promesso alla città di Napoli, per provvedere ai bisogni urgenti del nostro commercio, vale quanto il differire le cose a tempo lontano, condannando quello al decadimento ed alla rovina<sup>26</sup>.

Mentre nei progetti precedenti si era dovuto lavorare su modifiche sostanziali che richiedevano ingenti somme e tempi indefiniti, con il trasferimento del porto militare la questione si semplificava, permettendo l'istituzione veloce di *docks*, in un sito adeguato e con una spesa contenuta. La prosperità del commercio sembrava dipendere dall'istituzione dei Magazzini Generali:

un grande terreno libero, francato dalle angustie fiscali, così che il recarvi i prodotti agricoli e manifatturieri vale lo stesso che assicurar loro un mercato comune, dove possono essere importati, venduti ed esportati liberamente e con poca spesa<sup>27</sup>.

Il nuovo porto dunque non avrebbe tratto vantaggio da un suo ingrandimento, quanto dalla possibilità di trasformare la darsena in un *dock*, da collocare

in luogo distinto per poterne rendere agevole la sorveglianza, munito di quanto occorre a tali stabilimenti, sia per la buona amministrazione, sia per il carico e il scarico della merce ed il suo trasporto; che per quest'ultima esigenza, le sue comunicazioni con la strada ferrata offrirono economia di tempo e di spesa; che nulla togliesse al bello della città ed alla sua comodità<sup>28</sup>.

L'entusiasmo popolare per l'apertura del canale di Suez (1869) ca-

<sup>25</sup> In base alle rilevazioni topografiche dei locali del porto da guerra, effettuate dall'ing. Filippo Giordano, si valutò approssimativamente una spesa di circa 6 milioni di lire.

<sup>26</sup> *Rapporto della Commissione incaricata di avvisare ai mezzi pratici per la formazione in Napoli di Magazzini Generali e Docks*, in CAMERA DI COMMERCIO, *Progetto di ingrandimento del porto mercantile di Napoli colla fondazione di docks e Magazzini generali*, Napoli 1866, p. 1.

<sup>27</sup> CURTI, *I magazzini generali*, p. 8.

<sup>28</sup> CAMERA DI COMMERCIO, *Progetto di ingrandimento del porto mercantile*, p. 6.

ricava gli animi di aspettative e faceva lievitare le attese del commercio marittimo nazionale: c'era la possibilità di un ritorno nel Mediterraneo delle rotte commerciali per l'Oriente, a cui si erano aggiunte, negli stessi anni, un'effettiva crescita dello sviluppo commerciale italiano e la nascita di compagnie di navigazione transatlantica, soprattutto in America del Sud. Tutti elementi che convincevano della centralità del porto di Napoli, sia a livello nazionale – anche per la vicinanza con Roma, appena divenuta capitale –, sia internazionale, per la sua posizione lungo le rotte del Mediterraneo, come punto intermedio dei commerci fra l'Europa e l'Asia. Un'esigenza di modernizzazione che diveniva necessità anche per affrontare la concorrenza straniera – più intensa dopo l'apertura delle frontiere e in seguito ai trattati commerciali stipulati dal nuovo Regno. Tuttavia, l'apertura del canale di Suez si sarebbe presto trasformata in un'occasione mancata per la classe dirigente del Mezzogiorno: l'inadeguatezza del porto partenopeo ed il sistema delle gerarchie marittime che lo governavano<sup>29</sup>, non consentirono di conseguire gli stessi importanti risultati commerciali di porti come Genova o Venezia, condannandolo a rimanere principalmente scalo per gli emigranti.

D'altronde, benché la politica finanziaria della Destra storica avesse destinato ingenti risorse per l'ammodernamento ed il potenziamento degli approdi marittimi, nel Mezzogiorno peninsulare si ottennero pochi e frammentari progressi: una situazione che scaturiva dall'inopportuna scelta di concedere risorse pubbliche in compartecipazione con Comuni e Province, penalizzando così le zone in cui esigui erano i mezzi della finanza locale – e forti gli interessi particolaristici<sup>30</sup>.

Gli interessi delle principali istituzioni napoletane sembravano convergere a favore della costituzione dei Magazzini Generali: Camera di commercio e Municipio concordavano nel giudizio su questa moderna struttura commerciale che pareva essenziale per la prosperità dell'economia della città. Nel novembre del 1865 il Consiglio comunale, il Consiglio provinciale e la Camera di commercio espressero voto unanime al Governo, indicando l'Arsenale marittimo di Napoli come il

<sup>29</sup> «Quando i mercanti inglesi, tradizionali gestori delle triangolazioni che uniscono Napoli al Nordeuropa e al Mediterraneo orientale, si ritirano dalla piazza le loro posizioni non vengono occupate dai “negozianti napoletani”». FRASCANI, *Strutture e traffici*, p. 52.

<sup>30</sup> Su questo, M. OTTOLINO, *Navigazione commerciale e politica portuale in Italia (1861-1880)*, in *Mercati e consumi*, p. 409 e segg.; MORICOLA, *Il cabotaggio in età postunitaria*, p. 73; FRASCANI, *Il mare*, pp. 102-103.

sito più opportuno per la costruzione dei Magazzini Generali, mostrando dunque accordo pieno e spontaneo verso il progetto. Le intenzioni della Camera di commercio erano chiare:

In quanto al merito dell'intrapresa, cioè l'Istituzione in Napoli dei Docks e Magazzini Generali, sarebbe inutile far nuove rimostranze dopo tutto quello che si è fatto; certo che questo Collegio vedrà con soddisfazione e con vera gioia quel giorno che ci apportasse l'effettuazione di un'impresa tanto aspettata<sup>31</sup>.

Questi nuovi strumenti commerciali rientravano nel sistema delle infrastrutture, e non esiste un solo magazzino generale ottocentesco che non avesse alle spalle una banca, un Municipio o addirittura il Governo. Stretto era il controllo sui Magazzini: per legge le amministrazioni erano obbligate a pubblicare e a trasmettere le situazioni mensili al ministero di Agricoltura, Industria e Commercio e alla Camera di commercio, che era investita anche di facoltà di ispezione sui depositi e sui registri<sup>32</sup>. Averne rinviato l'istituzione dunque dipendeva soltanto dalla mancanza dei capitali necessari e, quando la legge generale del 1871 tolse la privativa ai Municipi sulla fondazione dei Magazzini Generali<sup>33</sup>, l'ingresso di una società privata che se ne assunse l'incarico sembrò risolvere definitivamente la questione.

La Società Meridionale dei Magazzini Generali di Napoli, autorizzata con Real Decreto dell'8 giugno 1874<sup>34</sup> – e costituita con un capitale iniziale di 2.500.000 lire (portato a 3.000.000 nel 1881) – assunse la gestione del magazzinaggio delle merci da e per l'estero in regime di monopolio, mettendo a disposizione del pubblico uno stabilimento situato al Corso Garibaldi occupante una superficie chiusa di 35.000 mq e con magazzini muniti di estesi piani caricatori, allacciati, per mezzo delle Ferrovie Romane, alla Stazione Centrale di Napoli, e quindi in comunicazione con tutta la rete ferroviaria italiana.

Era una Società costituitasi appositamente per la gestione dei Ma-

<sup>31</sup> Ripresa da CURTI, *I magazzini generali*, pp. 5-6.

<sup>32</sup> Artt. 7 e 37 della legge 3 luglio 1871 n. 340. Su questo punto, BRACCO, *Strumenti nuovi per gli scambi commerciali*, p. 57.

<sup>33</sup> Pochi mesi prima, con deliberazione del 25 gennaio 1871, l'incarico relativo alla costruzione del porto mercantile era stato invece assegnato al Municipio che avrebbe dovuto occuparsene a sue spese. Subito dopo l'emanazione della legge generale, fu nominata una nuova commissione per lo studio dell'abolizione dell'arsenale e della creazione dei Magazzini generali di deposito, *Atti del Consiglio Comunale di Napoli*, tornate del 19 agosto 1871 e del 4 gennaio 1872.

<sup>34</sup> E con regolamento del 2 gennaio 1875.

gazzini, e composta dall'alleanza fra capitali locali e dell'Italia settentrionale; finanziata dal Credit Mobilier, dalla Società Generale Napoletana di Credito e Costruzioni e dalla Banca Napoletana<sup>35</sup> – che a dispetto del nome era gestita da un gruppo di banchieri milanesi<sup>36</sup> – e dai capitali provenienti dalle maggiori case d'affari napoletane: la Meuricoffre ed Hermann, la Minasi&Arlotta e la Cilento. Si trattava di case d'affari che svolgevano attività eterogenee di tipo mercantile, assicurativo, creditizio, di investimenti nell'industria, negli armamenti e nei servizi<sup>37</sup>: una mancanza di specializzazione che connotava già dal periodo pre-unitario l'immutata élite finanziaria napoletana, in un contesto caratterizzato da lucrosi affari dischiusi dalla domanda pubblica e permessi da un ristretto mercato interno.

Con il concorso di capitali francesi, inglesi, austriaci ed olandesi, la Società assunse l'obbligo di trasformare l'Arsenale marittimo – acquistato per 5 milioni di lire<sup>38</sup> – ad uso di Magazzini generali, con l'intenzione di rendere Napoli un grande emporio di larghissimi commerci:

Non trattavasi soltanto di venire ad una conclusione definitiva col Governo, ma benanco di assicurare il successo dell'intrapresa, iniziando degli accordi coi produttori e colle Case, che più specialmente fanno il commercio dei grani del Danubio, da dove spediscono annualmente un 3000 navi carichi di grano nel Mediterraneo, accordi diretti a conseguire che una gran parte di tali carichi venisse a Napoli attrattivi dalle facilitazioni che vi troveranno<sup>39</sup>.

<sup>35</sup> La Banca Napoletana e la Società Generale Napoletana di Credito e Costruzioni ne detenevano la maggioranza di capitale, ARCHIVIO CENTRALE DELLO STATO (ACS), Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, Direzione Generale Credito e Previdenza, Banche, Industrie e Società, busta 211, fasc. 185, *Società dei Magazzini Generali*, Atto Costitutivo.

<sup>36</sup> Nel 1885 la Banca Napoletana si trasformò nella Società di Credito Meridionale, con il concorso di istituti di credito settentrionali (Banca Generale, Banca di Torino, Banca Subalpina e di Milano, Geisser ed altri minori), DE MATTEO, *Imprenditori a Napoli nell'Ottocento*, p. 338.

<sup>37</sup> Sulla realtà imprenditoriale napoletana ottocentesca si veda anche J. DAVIS, *Società e imprenditori nel regno borbonico, 1815-1860*, Roma-Bari 1979; DE MATTEO, *Imprenditori a Napoli nell'Ottocento*, e, in particolare sulle figure del commercio nell'economia portuale napoletana, FRASCANI, *Strutture e traffici del porto*, p. 49 e segg.

<sup>38</sup> Altri 5 milioni di lire furono versati dalla Società per acquistare dallo Stato il cantiere di Castellammare, per porlo in condizione di intraprendere costruzioni navali in ferro e in legno e, nello stesso tempo, per utilizzarlo per le riparazioni dei navigli che numerosi sarebbero accorsi nel porto di Napoli, una volta divenuto emporio di grandi commerci.

<sup>39</sup> CURTI, *I magazzini generali*, p. 13.

La notizia che una Società di cospicui capitali aveva assunto l'impresa dei Magazzini Generali napoletani produsse un'ottima impressione in Inghilterra, che intanto – dopo l'apertura del canale di Suez – aveva ridotto il numero di navigli che prendevano l'antica via del Capo di Buona Speranza: pertanto, la creazione di un gran mercato italiano poteva costituire una valida alternativa per il commercio inglese che fino a quel momento aveva monopolizzato l'intero traffico asiatico.

A parte i primi due anni, nei quali gli esercizi della Società dei Magazzini Generali si chiusero in perdita<sup>40</sup> – in un clima di pregiudizio ancora radicato nella vecchia generazione di negozianti verso il prestito su pegno – la nuova attività presto iniziò a produrre risultati positivi, anche grazie all'appoggio delle pubbliche amministrazioni e all'apprezzamento generale per questo «stabilimento che offriva al commercio una forma doppiamente privilegiata di deposito, sia per l'esenzione dal pagamento immediato di dazi, sia per la convertibilità in danaro delle merci depositate»<sup>41</sup>. Già nel 1877 spiccava sugli altri magazzini italiani, per la quantità dei depositi, per il movimento di entrata e uscita, per il numero di fedi di deposito immesse in circolazione. Anche confrontando le situazioni delle merci depositate al 30 aprile di quell'anno, le cifre dei Magazzini di Napoli (la cui specializzazione era nel ferro, seguito da grano e petrolio) superavano di molto quelle degli altri magazzini italiani, sia per la quantità, sia per la media del movimento quotidiano.

<sup>40</sup> Nel primo anno (anno sociale 1874-75) si ebbe una perdita di oltre 5.000 lire e nel secondo di circa 15.000 lire. A partire dal terzo anno si riuscirono a colmare queste deficienze, a reintegrare il capitale sociale e a ottenere bilanci sempre attivi negli anni sociali seguenti. Per i dati sul quantitativo di merci in entrata e in uscita e la composizione merceologica dei magazzini generali, si vedano i prospetti mensili pubblicati nel «Bollettino di notizie commerciali», edito dal Ministero dell'Agricoltura, Industria e Commercio, a partire dal 1878; per i dati che le amministrazioni dei magazzini generali delle varie città italiane erano tenute a trasmettere alla Camera di commercio e al Ministero dell'Agricoltura (raccolti presso l'Archivio Centrale dello Stato di Roma), si rimanda a BRACCO, *Strumenti nuovi per gli scambi commerciali*. Inoltre, considerando il ruolo importantissimo che ebbe il Banco di Napoli nel consentire il risconto su larga scala delle note di pegno dei Magazzini Generali, un ulteriore approfondimento – che non si è fatto in questa sede – potrebbe essere quello da compiere sulle scritture relative alle fedi emesse e ai warrants scontati.

<sup>41</sup> SIR ONLY, *I magazzini generali di Napoli*, p. 242.

Tab. 1 – *Quantità di merci depositate nei Magazzini (tonnellate)*

Magazzini	Merci depositate (in data 30.04.1877)	Movimento quotidiano medio
Napoli	6.996	780
Torino	1.453	211
Venezia	1.342	16
Ancona	1.494	34
Sinigaglia	455	7
Cagliari	1.306	56
Milano	306	2

Fonte: BETOCCHI, *I magazzini generali di Napoli: abbozzi pratici*, pp. 6-7.

### Un'espansione non avvenuta lentamente ma

con un rapido impulso. Ciò ha potuto dipendere da cause che si riferiscono a speciali condizioni politiche ed economiche; ma ciò è dipeso altresì dallo essersi data alla direzione un impulso unico ed energico, dall'aver dato al servizio del facchinaggio, che offriva occasione a frequenti e vivi reclami, tale una forma che essa riesce oramai a contentare tutti i clienti<sup>42</sup>.

### 3. *I Magazzini Generali e il Deposito Franco*

In concomitanza con il diffondersi dei Magazzini generali sul territorio italiano, forti pressioni (soprattutto da parte della città di Genova) spinsero il deputato genovese Lazzaro Negrotto Cambiaso a presentare una proposta di legge per l'istituzione di depositi franchi nelle principali piazze marittime del Regno<sup>43</sup>, con gli obiettivi di potenziare il commercio marittimo con l'estero e di sviluppare l'attività dei porti che potevano assumere un ruolo leader negli scambi internazionali. In effetti, si trattava di un provvedimento creato per il porto di Genova, ma una volta divenuto legge dello Stato (6 agosto 1876, n. 3261<sup>44</sup>) esso offriva una grande opportunità anche per la città di Napoli.

<sup>42</sup> BETOCCHI, *I magazzini generali di Napoli: abbozzi pratici*, p. 22.

<sup>43</sup> Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, XII legislatura, Discussioni, seduta del 16 marzo 1875, proposta di legge n. 108, *Istituzione di depositi franchi nelle principali piazze marittime del regno*, (Relazione e testo dei proponenti del 12 marzo 1875). Aspramente dibattuta alla Camera e al Senato, venne approvata nella seduta del 5 giugno 1876, divenne legge dello Stato il 6 agosto 1876.

<sup>44</sup> Il Regolamento per la sua attuazione fu pubblicato il 31 ottobre dello stesso anno.

Nonostante la classe industriale napoletana si fosse prontamente dichiarata contraria all'istituzione di un Punto Franco – temendo che potesse rappresentare una pericolosa via d'accesso per la temutissima concorrenza straniera (soprattutto nel ramo tessile) –, la Camera di commercio e il Municipio, mossi dallo stesso spirito, si unirono in una Commissione speciale e portarono avanti con decisione la loro proposta, ottenendo velocemente la concessione del Punto Franco da parte del Governo per il porto napoletano. Quello che inizialmente era apparso come un privilegio genovese diveniva, grazie ad una legge, un vantaggio comune a tutte le città marittime italiane e guardando, come sempre, all'esempio straniero – ai *docks-entrepôts* di Marsiglia, a quelli di Londra, Parigi, Anversa, a quelli di Harbourg nell'Hannover, etc. – si sperava che questa opportunità giovasse all'espansione dell'economia napoletana:

In quasi tutte quelle città il commercio è sì attivo, che le vaste aree assegnate pe' *docks-entrepôts* sono sempre riboccanti di merci, e le enormi spese erogate per l'impianto ed esercizio di essi sono largamente compensate dai beneficii che si ricavano dalla prosperità della vita commerciale<sup>45</sup>.

Per il commercio napoletano che, nonostante tutti i suoi limiti, si mostrava per certi versi vitale, la necessità di istituire un Punto Franco appariva urgente: «Napoli ha un porto ristretto e insicuro, difetto di agevolezze degli approdi, assenza di macchine, scarsità di edifici per le operazioni doganali, difficoltà regolamentari, eppure [...] vi è stato un accrescimento nel movimento del porto dal 1860»<sup>46</sup>.

Era interesse dei commercianti a profittare del beneficio di un magazzino in porto franco ove deporre le proprie mercanzie, senza neppure essere tormentato da controlli, con facilità a spedirle ove meglio convenga, e per di più con facoltà a pignorarle per ottenere anticipazioni sino a che convenga venderle o riesportarle<sup>47</sup>.

D'altronde, Napoli – a differenza di altre città italiane – non aveva mai sperimentato il Punto Franco, e mancando di precedenti simili, la classe dirigente partenopea gli attribuiva poteri taumaturgici in grado di sanare l'economia cittadina.

<sup>45</sup> *Relazione sul progetto per l'impianto del Punto Franco e locali d'esportazione*, pp. 5-6.

<sup>46</sup> *Atti del Consiglio Comunale di Napoli, Relazione per la istituzione di un deposito franco in Napoli*, tornata del 18 novembre 1876, sessione straordinaria.

<sup>47</sup> Ivi, tornata del 30 ottobre 1877, sessione autunnale.

Il Molo San Gennaro, con opportuni miglioramenti<sup>48</sup>, appariva la soluzione migliore – se non forse l'unica – nella scelta del luogo più idoneo a far sorgere gli edifici del Punto Franco, così come pochi mesi prima era stato stimato come la migliore ubicazione per la nuova sede dei Magazzini Generali: il molo di Levante avrebbe richiesto troppi anni di lavori, i Granili si presentavano umidi e con una spiaggia arenosa che non permetteva l'approdo dei bastimenti, la Dogana grande era ubicata troppo all'interno, il Mandracchio aveva un accesso raggiungibile solo via mare con un bacino assai angusto ed, infine, il Molo Angioino avrebbe rappresentato una scelta pericolosa per la presenza del porto militare.

Pertanto, con un rapido cambio di destinazione d'uso, fu avviata una gara pubblica per il progetto del Punto Franco<sup>49</sup>, e contestualmente si stabilì che le spese per l'ampliamento fossero anticipate dal Comune e dalla Camera di commercio, in attesa di essere «assediati da richieste da parte di costruttori di magazzini»<sup>50</sup>. Tuttavia, «l'esecuzione poteva farsi in economia o per appalto, ma nessuno di questi modi era possibile o conveniente, mancando ai due enti morali il denaro per quell'opera»<sup>51</sup>, così fu fatta concessione all'industria privata della costruzione e dell'esercizio del Punto Franco, e aggiudicataria della gara fu proprio la Società Meridionale dei Magazzini Generali<sup>52</sup>, presentando un disegno di modifiche al progetto già approvato. Giunta e Camera di commercio chiesero prospetti più dettagliati per capire

<sup>48</sup> Era comunque necessario ampliarne la banchina, prolungando il lato orientale, in modo da proteggere meglio il molo dell'Immacolatella: così la Commissione incaricata avviò una serie di pratiche per l'autorizzazione del progetto sia con il ministro delle Finanze che con quello dei Lavori Pubblici. Secondo i progetti, il Molo San Gennaro avrebbe dovuto raggiungere una lunghezza di 300 metri ed una larghezza di 90 metri, per una superficie totale di 27.000 mq, di cui 19.000 sarebbero divenuti punto franco. La spesa fu valutata inizialmente di circa 500.000 lire e faceva parte del progetto generale del porto di Napoli già approvato dal Parlamento, quindi si trattava solo di un'anticipata esecuzione e non di una spesa *ex novo*. Approvato dai ministri competenti, il progetto fu sottoposto anche alla Direzione dei Porti e dei Fari. *Atti del Consiglio Comunale di Napoli*, tornata del 14 settembre 1877.

<sup>49</sup> Il progetto che era stato scelto con deliberazione del 24 gennaio 1878 portava la firma di Carlo Ciappa, Gaetano Bruno, Luigi Ferrara e Alfonso Guerra, e portava il motto *Est modus in rebus*, *Atti del Consiglio Comunale di Napoli*, tornata del 23 febbraio 1878.

<sup>50</sup> Ivi, tornata del 30 ottobre 1877.

<sup>51</sup> Ivi, tornata del 16 dicembre 1880.

<sup>52</sup> La gara era stata avviata il 14 luglio 1881, ivi, tornata del 22 aprile 1882.

se queste potessero apportare aumento o diminuzione delle spese. Furono accolte alcune correzioni, che prevedevano: un'area più estesa di quella progettata, con una distribuzione più ordinata delle parti, con un accrescimento di spesa di circa mezzo milione di lire, senza oneri per Municipio e Camera di commercio; l'edificazione di quattro fabbricati per i magazzini, anziché sei, raggruppando in due isolati i quattro fabbricati esterni; la costruzione della palazzina per l'amministrazione di fronte all'ufficio doganale<sup>53</sup>.

Nel marzo 1883, consegnati dunque i suoli alla Società, per la durata di 49 anni<sup>54</sup>, iniziarono i lavori per la realizzazione del Punto Franco che, oltre alle modifiche delle strutture portuali e agli impianti dei fabbricati, comprendevano anche i lavori di allacciamento fra la stazione ferroviaria centrale ed il porto, mediante la costruzione di raccordi ferroviari, in base a una convenzione stipulata con la Società delle Ferrovie Romane<sup>55</sup>. Veniva così superato l'unico limite di un sito per il resto strategicamente attiguo a uffici doganali, a banche, alla Borsa, alla Posta e, in genere, al cuore del commercio cittadino.

Gli anni '80 rappresentarono un momento molto particolare per l'economia della città: accanto ai settori tradizionali in sofferenza, ad un rallentamento dei traffici e del commercio, emergevano elementi nuovi destinati ad ammodernarne la struttura economica<sup>56</sup>. Nascevano anche le prime guide commerciali, le pubblicità, i primi grandi magazzini<sup>57</sup>, crescevano i servizi di pubblica utilità<sup>58</sup> e, soprattutto, si as-

<sup>53</sup> Ivi, tornate del 22 aprile 1882 e del 7 ottobre 1882, *Rapporto del Commissariato tecnico*, 12 marzo 1882.

<sup>54</sup> I 49 anni sarebbero poi iniziati a decorrere formalmente a partire dal 1° luglio 1888, ivi, tornata del 1° giugno 1888.

<sup>55</sup> Molto particolareggiata era stata la definizione progettuale dei collegamenti fra porto e stazione ferroviaria, in *Relazione sul progetto per l'impianto del punto franco*, pp. 35-46. I verbali della convenzione con la Società delle Ferrovie Romane furono approvati con deliberazione del Consiglio comunale nella tornata del 23 settembre 1882 e in seguito nella tornata del 20 marzo 1885.

<sup>56</sup> L. LUZZATTI, *L'inchiesta industriale e la riforma daziaria in Italia*, «Nuova Antologia», dicembre 1877, p. 945 e segg.; L. DE ROSA, *Iniziativa e capitale straniero nell'industria metalmeccanica del Mezzogiorno 1840-1904*, Napoli 1968, in particolare pp. 113-147; G. ALIBERTI, *Profilo dell'economia napoletana dall'Unità al fascismo*, in *Storia di Napoli*, X, Napoli 1971, pp. 401-468.

<sup>57</sup> D.L. CAGLIOTI, *Artigiani e dettaglianti in città*, in *Storia d'Italia, Le regioni dall'Unità ad oggi, La Campania*, pp. 661-688.

<sup>58</sup> *Napoli e l'industria dai Borboni alla dismissione*, a cura di A. Vitale e S. de Majo, Soveria Mannelli 2008, pp. 31, 100 e segg.

sisteva ad un vero e proprio *boom*, in parte artificioso, del sistema creditizio, con una proliferazione degli istituti di credito.

La Società dei Magazzini Generali, nel decennio seguente alla concessione del Punto Franco, conobbe uno dei migliori periodi per la sua attività, ottenendo risultati di bilancio sempre positivi, come evidenziato dalla Tabella 2.

Tab. 2 – Risultati di bilancio della *Società Meridionale dei Magazzini Generali di Napoli*

Anno	Attivo di bilancio	Utili netti
1884	4.015.590,54	520,22
1885	4.019.576,03	631,14
1886	4.713.194,43	1.502,26
1887	6.991.858,07	1.299,04
1888	5.574.990,97	159,40
1889	5.341.077,62	367,05
1890	5.364.684,78	250,25
1891	5.450.491,50	2.0315,42
1892	5.324.289,65	1.639,44
1893	5.427.925,11	2.227,29

Fonte: ARCHIVIO DI STATO DI NAPOLI, *Tribunale Civile di Napoli, Bilanci ed altri Atti di Società*, buste 2-11.

Una riforma che poteva favorire i magazzini generali – non solo napoletani – fu quella introdotta dalla legge del 2 aprile 1882, con cui si accordava al possessore di una fede di deposito separata dalla nota di pegno di ritirare, nel caso di merci omogenee, anche soltanto una parte di esse, dietro deposito di denaro<sup>59</sup>, sotto la responsabilità dei magazzini generali.

Tuttavia, né questa riforma – né altre di minore entità<sup>60</sup> – riuscirono a rendere i magazzini italiani prosperi come quelli operanti in altri Stati, come ad esempio i *docks* inglesi: interrotte le relazioni commerciali con la Francia, negli anni della crisi agraria, le condizioni generali del commercio italiano erano difficili, e l'instabilità del mercato non incentivava le case estere a trattare, se non attraverso contratta-

<sup>59</sup> Proporzionato al totale del debito garantito dalla nota di pegno ed alla quantità della merce estratta.

<sup>60</sup> Tra le riforme introdotte in quel contesto vi era il permesso di tenere nel recinto dei magazzini generali locali separati per magazzini privati, senza che sulle merci depositate ci fossero fedi di credito e note di pegno; un'altra riforma prevedeva la riduzione della tassa di bollo per le fedi ed i loro duplicati.

zioni fatte in contanti; a ciò si aggiungeva l'incostanza della tariffa daziaria, che scoraggiava i proprietari delle merci dal depositarle. Fondamentalmente in Italia si compiva un errore di valutazione, attribuendo al commercio in quanto tale una funzione promotrice del progresso economico del paese: strutture come i *docks*, che in Inghilterra o in Francia erano sorte per supportare uno sviluppo industriale già sostenuto, erano qui invece erroneamente considerate generatrici di espansione produttiva. Inoltre, il *boom* delle infrastrutture di fine secolo, con la costruzione e l'ampliamento di strade, porti, ferrovie, e lo sviluppo dei nuovi mezzi di comunicazione, come il telegrafo o i servizi postali, non facevano altro che favorire i contatti commerciali fra consumatori e produttori<sup>61</sup>, accorciando le distanze, riducendo i tempi e, di conseguenza, facendo sentire sempre di meno la necessità del deposito delle merci.

Il protrarsi dei lavori portuali oltre ogni pronostico<sup>62</sup> – rallentati ulteriormente durante il risanamento dell'area retrostante il porto – condannò l'attività dei Magazzini napoletani e del tanto desiderato Deposito Franco a ridimensionarsi notevolmente: ai fabbricati iniziali di Corso Garibaldi, si aggiunsero alcuni depositi provvisori a Poggioreale e solo un'area limitata del molo San Gennaro fu resa disponibile – con opportuni turnover – per l'imbarco e sbarco delle merci. Quel Punto Franco che avrebbe dovuto avere la capacità di modificare l'assetto delle tratte commerciali per l'Oriente, alla fine divenne un deposito per grandi quantità di grano, riconducendosi alla categoria dei Magazzini Generali. Fu proprio la Società dei Magazzini Generali nel 1891 a richiedere e ottenere la trasformazione dei locali adibiti a Punto Franco in Magazzini Generali<sup>63</sup>, preferendo questi ultimi per la maggiore utilità economica.

La situazione non era molto cambiata quando, alla vigilia della

<sup>61</sup> I produttori cominciarono a stendere una propria rete commerciale sul territorio: gli scambi iniziavano a dipendere anche da nuovi operatori, e non tutti dediti ai prodotti nazionali, come i commessi viaggiatori di case estere. Su questo anche BRACCO, *Strumenti nuovi per gli scambi commerciali*, p. 58.

<sup>62</sup> Dalle discussioni della Giunta comunale emerge un'irrisolutezza nella gestione dei lavori portuali: difficile era anche definire da chi dipendessero alcuni ritardi, come ad esempio nel caso dell'impianto dell'ufficio doganale, che nel 1888 ancora non era stato eretto. *Atti del Consiglio Comunale di Napoli*, tornata del 1° giugno 1888.

<sup>63</sup> *Deliberazione della Giunta Comunale sulla trasformazione degli attuali edifici destinati al Punto Franco in Magazzini Generali*, Napoli 1892. La delibera avvenne in seguito alla domanda della Società Meridionale dei Magazzini Generali, datata 20 novembre 1891.

legge per Napoli, si discuteva delle occasioni mancate e dei benefici che sarebbero invece derivati alla città dalla trasformazione dei Magazzini Generali in Punto Franco: «le case commerciali delle Americhe volevano inviare grosse partite di merci qui per impiantarvi filiali, ma avendo saputo che non esiste punto franco, hanno desistito»<sup>64</sup>. E Nitti discuteva sulla convenienza di una zona doganale franca per Napoli: non da intendersi come semplice deposito, ma come area a scopo industriale, in cui fosse possibile elevare fabbriche, sul modello del *Freihafen* di Amburgo. La fortuna dei grandi porti tedeschi tuttavia dipendeva soprattutto dallo sviluppo industriale e dalla grande attività economica dell'Impero germanico, e i *Freihafen* erano da considerare un'istituzione

che da sola non costituisce una ragione di sviluppo industriale. Prima di tutto bisogna riconoscere in tutta lealtà che una istituzione come quella del *Freihafen* non può essere data che al porto più importante [...]. Ora è fuori dubbio che il giorno in cui Genova reclamasse una zona doganale franca, soprattutto in vista di ciò che farà Marsiglia, non si potrebbe negarle il consenso. Napoli è ben lungi da essere il primo porto d'Italia e nemmeno il secondo<sup>65</sup>.

Erano altre le forze su cui Napoli avrebbe dovuto puntare:

Il problema da risolvere è dunque più importante: bisogna determinare tali condizioni per cui vi sia vantaggio per un industriale lavorare nella zona franca di Napoli, piuttosto che altrove. Questa convenienza non può essere determinata che da un fatto solo: il buon mercato della mano d'opera e della forza motrice o di entrambe<sup>66</sup>.

E se il primo già esisteva, era sul buon mercato della forza motrice che Nitti scommetteva per lo sviluppo partenopeo: Napoli era tra le grandi città d'Europa quella che più facilmente avrebbe potuto disporre di energia idroelettrica. Inoltre, l'idea che Napoli potesse diventare il «grande porto per l'Oriente» solo per la sua posizione geo-

<sup>64</sup> Articolo apparso su «La Propaganda», organo del socialismo napoletano, 3 maggio 1903, p. 1.

<sup>65</sup> F.S. NITTI, *La città di Napoli, studio e ricerche sulla situazione economica presente e le possibili trasformazioni industriali*, Napoli 1902, parte IV, *La formazione di Napoli industriale*, pp. 109-147; ora anche in *L'avvenire industriale di Napoli negli scritti del primo '900*, a cura di G. Russo, introduzione di G. Galasso, Napoli 2004, pp. 123-172.

<sup>66</sup> Ivi, p. 149 e segg.

grafica – ormai divenuta un «aforisma commerciale» – era da lui contestata con grande scetticismo.

È noto a tutti che la importanza di un porto è data dall'essere situato in modo da avere alle spalle *a*) o un grande mercato (per l'importazione); *b*) o un grande centro di produzione (per l'esportazione); *c*) o l'una cosa e l'altra insieme. [...] I più grandi porti del continente europeo Amburgo, Brema, Stettino, Anversa, Le Havre, Marsiglia, Genova, Trieste, ecc. non sempre hanno condizioni naturali vantaggiose. Brema per esempio ne ha assai cattive. Ma la loro importanza dipende da una cosa sola: dall'aver alle spalle grandi centri di produzione e di consumo<sup>67</sup>.

Con gli immensi progressi della navigazione, non erano più le distanze chilometriche a rappresentare un fattore d'ostacolo: infatti i porti che trafficavano maggiormente con l'Oriente non erano nel Mediterraneo, ma nel Baltico, nel Mare del Nord, nell'Atlantico. Pertanto, non c'era futuro a Napoli per il commercio per l'Oriente, né d'importazione – visto che l'Italia meridionale importava pochissimo –, né d'esportazione – non essendo Napoli una città industriale, e non venendo richiesti i prodotti agricoli del Mezzogiorno in Oriente.

D'altronde, operando un confronto tra il porto napoletano e i maggiori scali del Mediterraneo, come ad esempio Marsiglia o Genova, risulta evidente che profondamente diversa era la politica industriale che faceva da sfondo all'istituzione dei *docks*. A Marsiglia, dopo la fine del Secondo Impero, ritirati gli imprenditori forestieri, la seconda fase dell'industrializzazione venne pilotata dalle grandi famiglie del ceto mercantile locale, che investivano i propri capitali nella creazione di nuove imprese industriali secondo una strategia di diversificazione delle attività, legate ai commerci internazionali e di transito. In pratica, il ciclo di sviluppo delle industrie tradizionali veniva a collegarsi strettamente con il movimento del porto, creando un'industria di trasformazione capace di adeguarsi alla tipologia di merci in transito, il cui successo era dovuto soprattutto al controllo dei mercati esteri. A ciò si aggiungeva la peculiare importanza del retroterra marsigliese: un dinamismo regionale, basato su frequenti contatti tra la città ed il suo *hinterland* favorevole allo smercio di prodotti importati e di produzioni industriali locali<sup>68</sup>.

<sup>67</sup> NITTI, *Napoli e la questione meridionale*, p. 101.

<sup>68</sup> L'attività portuale marsigliese finiva per poggiarsi soprattutto sulla politica estera della Francia e sull'azione dello Stato, slegandosi dal modello di sviluppo industriale tipico del restante territorio nazionale. Sul modello marsigliese: L. PIERREIN, *Indu-*

Se appare superfluo dilungarsi sulla nota situazione industriale di Genova – sede di uno dei più imponenti apparati di industria pesante del Paese –, giova invece ricordare l'indiscutibile vantaggio derivante dalla presenza di efficienti strutture ferroviarie, che permettevano al capoluogo ligure di raggiungere in modo veloce ed economico i mercati di consumo.

Una situazione ben diversa era quella di Napoli: agli inizi degli anni Ottanta, le comunicazioni ferroviarie che univano il Sud al Nord del Paese avevano tagliato fuori dagli scambi commerciali la città partenopea, rendendo più agevole il flusso delle derrate agricole provenienti dalle regioni meridionali direttamente lungo la linea adriatica, senza passare per l'ex capitale. Un sistema di collegamento che si sviluppava in senso longitudinale – trascurando gli allacciamenti tra ferrovie e porti –, frutto di una politica dei trasporti di stampo liberista che aveva privilegiato gli interessi privati e le esigenze del commercio internazionale<sup>69</sup>.

Alla vigilia della legge del 1904, mentre si affermava ormai il modello del Nord industrializzato, e comune era la convinzione che l'industrializzazione fosse indispensabile per il progresso economico, non meraviglia che Napoli apparisse ancora ai suoi contemporanei come descritta dal Marchese di Campolattaro:

Avete voi mai dalle alture guardato Napoli stendersi ai vostri piedi, dal verde perenne di Posillipo alla mole immane dei Granili? Non scafi ed alberi maestosi nel porto; non navi, non vele nel golfo, annunziatrici di vasti e febbrili commerci; ma un quasi immacolato ed insolcato specchio di mare. E sulla terra ferma, respinto il verde sempre più lontano, non fumaiuoli potenti nel cielo, indizio di lavoro, di operosità, di ricchezza; ma case, case e poi case ancora, a perdita d'occhio<sup>70</sup>.

SERENA POTITO

*Università degli Studi di Napoli "Parthenope"*

*stries traditionnelles du port de Marseille*, Marseille 1975; M. LESCURE, *Companies and Manufacturers of the First Period of Industrialisation of Marseilles*, in *The birth and Death of Companies: An Historical Perspective*, a cura di P. Jobert e M. Moss, Princeton 1990, pp. 105-120; S. FETTAH, *Il porto di Marsiglia tra Ottocento e Novecento. Crescita e declino di un modello di sviluppo*, «Memoria e Ricerca», 11 (2002), pp. 63-78.

<sup>69</sup> MORICOLA, *Il cabotaggio in età postunitaria*, p. 68 e segg.

<sup>70</sup> MARCHESI DI CAMPOLATTARO, *Per l'avvenire di Napoli*, Napoli 1900, ora anche in *L'avvenire industriale di Napoli negli scritti del primo '900*, pp. 69-84.