

STORIA ECONOMICA

ANNO XIV (2011) - n. 2



Edizioni Scientifiche Italiane

SOMMARIO

ANNO XIV (2011) - n. 2

ARTICOLI E RICERCHE

- GIOVANNI CECCARELLI-ALBERTO GRANDI, *Il vino Marsala, un prodotto tipico "a-tipicamente" italiano* p. 187
- ALIDA CLEMENTE, *La marina mercantile napoletana dalla Restaurazione all'Unità. Flotta, tecniche e rotte tra navigazione di lungo corso e cabotaggio* » 207
- STEFANO MAGAGNOLI, *Reputazione, skill, territorio* » 247

NOTE E INTERVENTI

- FRANCESCO DANDOLO, *Il sistema bancario nella storia d'Italia* » 275
- ROSSELLA DEL PRETE, *Lavoratrici in cerca di un "giusto" orario di lavoro: rivendicazioni e riforme legislative in Italia fra Ottocento e Novecento* » 283
- GIOVANNI ZALIN, *A proposito del Nuovo Liruti: imprenditori, economisti e agronomi friulani dell'Otto-Novecento* » 311

STORIOGRAFIA

- LUIGI DE MATTEO, *Trent'anni di storiografia sull'economia del Mezzogiorno nell'Ottocento. Il percorso di uno storico dell'economia* » 331

RECENSIONI E SCHEDE

- L. ALONZI, *Economia e finanza nell'Italia moderna. Rendite e forme di censo (secoli XV-XX)*, Carocci editore, Roma 2011 (D. D'Andrea) » 363
- M. MORONI, *L'impero di San Biagio. Ragusa e i commerci balcanici dopo la conquista turca (1521-1620)*, il Mulino, Bologna 2011 (L. Andreoni) » 365
- S. SCIARROTTA, *Artigiani. La rete dei mestieri e l'organizzazione del lavoro a Salerno (1734-1764)*, Edisud, Salerno 2011 (M.P. Zanoboni) » 369

LA MARINA MERCANTILE NAPOLETANA
DALLA RESTAURAZIONE ALL'UNITÀ.
FLOTTA, TECNICHE E ROTTE TRA NAVIGAZIONE
DI LUNGO CORSO E CABOTAGGIO*

Il ruolo centrale che lo sviluppo dei trasporti ha svolto nella modernizzazione ottocentesca è un dato assiomatico della storiografia economica, sebbene non siano mancati contrasti di valutazione della sua influenza in relazione ai singoli casi nazionali. Nel corso del lungo XIX secolo la realizzazione delle linee di collegamento ferroviario e il progressivo potenziamento della navigazione marittima costituiscono il principale vettore dell'integrazione dei mercati, sia interni che internazionali¹.

Gli studi sull'economia del Mezzogiorno preunitario hanno da diverse prospettive rilevato le peculiari caratteristiche che la formazione del mercato e la strutturazione delle reti commerciali, sia interne che con l'estero, assumono in questa fase². Una letteratura abbondante, seppur frammentaria, ha fornito elementi sufficienti a suffragare un'immagine del Mezzogiorno preunitario che ne sottolinea la relativa fragilità. Per quanto la varietà delle situazioni territoriali renda oggi gli storici molto cauti nell'identificare il Mezzogiorno come un oggetto di analisi unitario³, e malgrado le più recenti acquisizioni storiografi-

* Questo articolo è una versione estesa di un saggio in corso di pubblicazione agli atti della Giornata di studi *Il Mezzogiorno prima dell'Unità. Fonti, dati, storiografia*, Napoli, 1° dicembre 2011 (CNR-ISSM, in collaborazione con l'Università di Napoli "L'Orientale" e l'Università di Catanzaro "Magna Græcia").

¹ *The Fontana economic History of Europe. The industrial revolution*, a cura di C.M. Cipolla, Glasgow 1980, p. 376. Per una sintesi comparativa, S.P. VILLE, *Trasporti e comunicazioni*, in *L'economia europea. 1750-1914. Un approccio tematico*, a cura di D.H. Aldcroft e S. P. Ville, Milano 2003, pp. 171-200.

² Si veda, anche per i pressoché completi riferimenti bibliografici, B. SALVEMINI, *Note sul concetto di Ottocento meridionale*, in ID., *L'innovazione precaria. Spazi, mercati e società nel Mezzogiorno tra Sette e Ottocento*, Catanzaro 1995.

³ Uno dei pilastri della critica postmeridionalista dell'Imes, che si può dire acquisito alla coscienza comune della storiografia del Mezzogiorno. Si veda, per una

che sembrano ridimensionare la rigida immagine del Mezzogiorno come una “economia subordinata”⁴, è lecito affermare, in estrema sintesi, che tali caratteristiche si identifichino con, da un lato, un limitato sviluppo del mercato interno, e, dall’altro, la crescente importanza del commercio internazionale nella determinazione del ciclo economico⁵. Come altre economie mediterranee, quella del Mezzogiorno subisce gli effetti della specializzazione internazionale, che disegna vincoli e opportunità del suo sviluppo⁶. La domanda estera costituisce, cioè, un cruciale fattore dinamizzante, ma con effetti fortemente selettivi di alcune aree rispetto ad altre, e con conseguenze poco durevoli, data la sua volatilità, sullo sviluppo produttivo⁷.

È a questa cornice che occorre ricondurre l’analisi del sistema delle comunicazioni marittime, che costituiscono l’ossatura dei circuiti commerciali sia interni che internazionali. La geografia basterebbe da sola a spiegare buona parte delle sue caratteristiche. La proiezione marittima del Mezzogiorno d’Italia è una necessità, a fronte di una morfologia del territorio che separa decisamente i due versanti dello stivale, e di un sistema di comunicazioni interne poco strutturato e fortemente discriminante di alcune aree rispetto ad altre nel collegamento con la capitale, principale mercato di consumo dei prodotti interni e porta di accesso delle merci d’importazione. Il carattere asfittico del mercato interno è così in parte riconducibile all’autarchia imposta dalla natura a numerose aree appenniniche, le cosiddette “zone dell’osso”, oltre che al loro basso tenore di vita. Di contro, il Regno subisce, a vantaggio di alcune aree produttive, gli effetti della divisione interna-

sintesi, D. CERSOSIMO-C. DONZELLI, *Mezzo giorno. Realtà, rappresentazioni e tendenze del cambiamento meridionale*, Roma 2000.

⁴ D. CICCOLELLA, *Il commercio estero*, relazione presentata alla Giornata di studi *Il Mezzogiorno prima dell’Unità*. Ringrazio l’autrice per avermi messo a disposizione il dattiloscritto.

⁵ L. PALUMBO-B. SALVEMINI, *Aspetti del mercato del grano in Terra di Bari nell’Ottocento borbonico*, in *Il Mezzogiorno preunitario. Economia, società e istituzioni*, a cura di A. Massafra, Bari 1988.

⁶ La definizione di “economia alle strette”, proposta recentemente da L. De Matteo, costituisce un utile tentativo di fornire un quadro interpretativo che, tenendo conto degli sviluppi della storiografia e della ricerca sul Mezzogiorno preunitario, superi il concetto obsoleto di arretratezza. Si veda L. DE MATTEO, *Economy under pressure. Un paradigma interpretativo dell’economia del Mezzogiorno nel XIX secolo*, «Storia economica», XIII (2010), 1-2.

⁷ Per una visione di lungo periodo, P. BEVILACQUA, *Il Mezzogiorno nel mercato internazionale (secoli XVIII-XX)*, «Meridiana. Rivista di storia e scienze sociali», 1 (1987).

zionale del lavoro, specializzandosi nell'esportazione del surplus di olio, vino, zolfo e, in misura decrescente, grano⁸. Il fatto che il Regno non presenti una quota elevata di commercio estero per abitante⁹ non è indicativo di una scarsa importanza del commercio internazionale, tutt'altro. Il Regno ha un vitale bisogno di importare ciò che non produce o ciò che gli occorre a produrre, in altre parole materie prime e semilavorati, e dunque di esportare il suo surplus, sostenendo peraltro la concorrenza di aree con simili vocazioni produttive. In tal senso, è un'economia dipendente, commercialmente, dall'estero. E, di conseguenza, dalla sua capacità di strutturare reti di comunicazione e di trasporti con le economie forti. In sintesi, il controllo delle vie marittime, e la disponibilità di mezzi per sfruttarle, sono la condizione minima di qualunque prospettiva di ampliamento del mercato, sia interno, che estero.

In questo quadro generale si spiega l'importanza numerica che indubbiamente la marina mercantile borbonica riveste alla vigilia dell'Unità, e gli sforzi pressoché continui che, pur con intensità ed efficacia diverse secondo i periodi, i Borbone profusero per incoraggiare l'industria cantieristica e il trasporto delle merci su navi di bandiera nazionale. La storiografia ha generalmente esaltato questo impegno, e una parte non minoritaria di essa ha assunto un carattere vagamente apologetico e tendenzialmente fuorviante sull'interpretazione dei dati. Già nel 1833 l'economista Matteo De Augustinis richiamava l'attenzione sui progressi della marina mercantile come elemento forte a sostegno della sua visione ottimistica del primo ventennio della Restaurazione¹⁰, per poi essere smentito da letture di segno opposto nella fase postunitaria¹¹. Le ricostruzioni storiografiche novecentesche, talvolta fondate su dati saltuari e inesatti, hanno non di rado assunto un carattere ideologico. Il grande interesse che, ad esempio, il tema at-

⁸ Cfr. ancora BEVILACQUA, *Il Mezzogiorno*, e F. BENIGNO, *Ultra pharum. Famiglie, commerci e territori nel meridione moderno*, Roma 2001.

⁹ A. GRAZIANI, *Il commercio estero del Regno delle Due Sicilie. Dal 1832 al 1858*, «Archivio economico dell'Unificazione italiana», s. I, X, f. lo 1, Roma 1960, p. 24. Non vi sono stime sul grado di apertura al commercio estero come rapporto delle esportazioni al PIL.

¹⁰ *Della condizione economica del Regno di Napoli. Lettere dell'avvocato Matteo de Augustinis*, Napoli 1833, pp. 88, 154.

¹¹ Ad esempio R. DE CESARE, *La fine di un Regno*, Città di Castello 1900, p. 165. Il De Cesare è citato, e contestato, da A. SALZANO, *La marina borbonica. Storia, critica, politica marinara*, Napoli 1924, p. 133. Su tali contrastanti giudizi anche G.M. MONTI, *La espansione mediterranea del Mezzogiorno d'Italia e della Sicilia*, Bologna 1942, p. 373.

trasse durante il ventennio fascista¹² si spiega soprattutto per il significato geopolitico che esso assumeva nella lettura coeva, tesa a esaltare questa fase della storia del Mezzogiorno nell'ottica della proiezione internazionale della penisola. Con una certa dose di forzature, ad esempio, Gennaro Maria Monti, la cui opera sull'espansione mediterranea italiana era chiaramente finalizzata a individuare i precedenti che fondavano e legittimavano il ruolo coloniale dell'Italia fascista, pur lamentando la debole politica internazionale dei Borbone, registrava positivamente il fatto che «ciò che i Borbone non poterono o non vollero nel campo politico, vollero ed attuarono nel campo economico, attraverso la grandezza sempre maggiore della marina mercantile a vela, e in ultimo, di quella a vapore»¹³. In generale, i numerosi giudizi che lo stesso Monti citava mostravano prospettive assai differenti, tra chi sottolineava la piccolezza dei bastimenti di cui si componeva questa marineria, e chi poneva l'attenzione sul numero complessivo, l'incremento del tonnellaggio, la presenza, pur modesta, dei bastimenti "regnicoli" sulle rotte oceaniche.

Ad uno sguardo imparziale non vi è contraddizione tra i due aspetti – l'abbondanza di mezzi e le loro limitate dimensioni – ma sui dettagli e sui dati si ritornerà nel corso del lavoro. Vale la pena tuttavia sottolineare che sul tema si è esercitata, recentemente, un'ulteriore lettura ideologica¹⁴, sull'onda della recente tendenza, rappresentata da una diffusa pubblicistica non scientifica, a ribaltare l'immagine tanto generalizzante quanto consolidata dell'arretratezza del Mezzogiorno assumendone una di segno opposto, e riducendo la questione meridionale a prodotto dell'unità nazionale¹⁵. Non è qui il caso di entrare nei dettagli di questa nuova narrazione dell'Unificazione, che unisce elementi di volgarizzazione di teorie critiche del Risorgimento svuotandole della loro complessità, con l'uso strumentale di dati decontestualizzati allo

¹² Agli anni Venti risalgono le ricostruzioni di SALZANO, *La marina borbonica*, e C. PERFETTO, *Vicende della marina mercantile a vapore nel Reame delle Due Sicilie dal 1818 al 1860*, Napoli 1923. Di poco successivo, riconducibile alla stessa chiave di lettura, MONTI, *La espansione*. Salzano esalta il Regno borbonico come «il più grande e il più fecondo d'Italia sul mare», *La marina borbonica*, p. 9.

¹³ MONTI, *La espansione*, p. 434.

¹⁴ Già il lavoro descrittivo di Radogna del 1982 conteneva una velata polemica contro il "mito risorgimentale" che, condizionando la storiografia sul Mezzogiorno preunitario, avrebbe indotto a ridimensionare la vitalità dell'economia meridionale, L. RADOGNA, *Storia della marina mercantile delle Due Sicilie (1734-1860)*, Milano 1982.

¹⁵ Summa di queste opinioni è P. APRILE, *Terroni. Tutto quello che è stato fatto perché gli italiani del Sud diventassero meridionali*, Milano 2011. Ma la bibliografia è decisamente molto ampia.

scopo di mostrare la presunta superiorità dell'economia meridionale su quella settentrionale, e per tale via confortare la tesi della colonizzazione di un ricco e avanzato Regno delle Due Sicilie da parte del Regno sabauda. Il tema della marina mercantile entra in questa rappresentazione sommaria come esempio di come dati assunti nella loro apparente nudità, ma totalmente decontestualizzati – i primati della navigazione a vapore, la consistenza del tonnellaggio complessivo nell'Ottocento borbonico – siano adottati a sostegno di questa tesi *naïf*¹⁶.

Ma, sulla marina mercantile, non c'è solo agiografia. La più avvertita storiografia sociale ed economica del Mezzogiorno degli anni Sessanta e Settanta ha teso a sottolineare, sulla linea di una lettura più generale della storia politica ed economica di questo periodo, il carattere parziale e protetto della sua fioritura – «autarchica», la definisce il Coniglio – le sue dimensioni relegate all'ambito della pesca e del piccolo cabotaggio¹⁷, la sua scarsa significatività, insomma, nell'orizzonte di una reale crescita strutturale dell'economia meridionale, al di là dei «primati» del Sud borbonico, che appartengono più alla sfera della rappresentazione del potere che non a quella economica. Anche il più completo studio sulla materia, quello di Giuseppina Tullio¹⁸, che propone una ricostruzione integrale dei dati dell'ultimo trentennio preunitario, conclude in maniera solo parzialmente ottimistica, rilevando, al di là dell'oggettivo incremento dei bastimenti napoletani, e del ruolo preponderante da loro svolto nel trasporto delle merci «per extra», che esso s'inserisce comunque sullo sfondo di una bassa partecipazione del Regno al commercio estero, e di una «struttura arretrata» dell'impresa di navigazione. Letture, queste ultime, condizionate a loro volta dalla sottostante teoria della modernizzazione, che di fatto ha ingenerato un appiattimento sul «paradigma dell'arretratezza», sulla ricerca di ciò che non c'è e che manca rispetto a contesti più avanzati piuttosto che di ciò che c'è e che è opportuno spiegare in relazione alla reale struttura dei costi e delle opportunità.

¹⁶ La marina mercantile napoletana, la causa dell'unità d'Italia, http://www.sudin-dipendente.superweb.ws/index_file/Page9535.htm.

¹⁷ G. CONIGLIO, *I Borboni di Napoli*, Milano 1999, pp. 341-343; G. ALIBERTI, *Economia e società a Napoli dal Settecento al Novecento*, Napoli 1974, p. 188; A. SPAGNOLETTI, *Storia del Regno delle Due Sicilie*, Bologna 1997.

¹⁸ G. TULLIO, *Commercio e marina nell'ultimo trentennio del periodo borbonico*, in *Il mezzogiorno preunitario*. Al lavoro di Tullio va aggiunto, per ricchezza di informazioni e di analisi, quello di M. DI GIANFRANCESCO, *La rivoluzione dei trasporti in Italia nell'età risorgimentale. L'unificazione del mercato e la crisi del Mezzogiorno*, L'Aquila 1979, pp. 143-169.

L'attuale stagione storiografica sembra definirsi per una decisa presa di distanza sia dall'agiografia che vanta i molti fasti dell'età dell'oro dei Borbone¹⁹, sia dalla letteratura dell'arretratezza. Le ricostruzioni più recenti sottolineano sul piano macroeconomico l'assenza di un significativo divario nel PIL procapite all'atto dell'Unità²⁰, la partecipazione del Meridione al processo di crescita generale, l'aumento della produzione agricola²¹, la sua integrazione nel mercato internazionale, e al contempo i suoi limiti sul piano dell'innovazione, da un lato, e della mancata realizzazione delle infrastrutture indispensabili ad un processo di sviluppo dalle più solide basi, dall'altro. Ciò differenzerebbe, del resto, l'economia del Mezzogiorno da quella del Nord in una fase in cui il processo di industrializzazione è di là da venire e in cui il divario tra le due aree – sempre che esse costituiscano entità territoriali del tutto omogenee al loro interno, ciò che oggettivamente non è – non è particolarmente significativo se non nel livello di alfabetizzazione e nell'estensione delle linee di trasporto ferroviario per abitante²².

In questo lavoro si propongono serie di dati in parte note, in parte inedite²³, sull'entità della marina mercantile e sul movimento della na-

¹⁹ Basti G. DE CRESCENZO, *Le industrie del Regno di Napoli*, Napoli 2002.

²⁰ V. DANIELE-P. MALANIMA, *Il divario Nord-Sud in Italia 1861-2011*, Soveria Mannelli 2011.

²¹ Fatto mai disconosciuto, in realtà, anche dalla storiografia che ha maggiormente insistito sull'arretratezza delle strutture produttive nel Sud, P. VILLANI, *Feudalità, riforme, capitalismo agrario*, Roma-Bari 1968, pp. 142-143.

²² Ma sulla rilevanza del 1861 come data periodizzante della storia dell'economia i dubbi sono numerosi e legittimi. In merito si leggano le riflessioni di S. LUPO, *L'economia del Mezzogiorno postunitario. Ancora su dualismo e sviluppo*, «Meridiana. Rivista di storia e scienze sociali», 69 (2010). E, per una sintesi critica degli approcci correnti all'unificazione, revisionisti quanto neo nazional-patriottici, Id. *L'Unificazione italiana. Mezzogiorno, rivoluzione, guerra civile*, Roma 2011.

²³ I dati sullo stato dei bastimenti sono contenuti nelle raccolte statistiche degli «Annali civili del Regno delle Due Sicilie» per gli anni 1833, 1834, 1839 e 1852; dal 1841 al 1855 nelle *Statistiche generali commerciali* a cura dell'Amministrazione generale dei dazi indiretti, conservate nel fondo del Ministero delle Finanze dell'Archivio di Stato di Napoli. Mancavano alle serie già note i dati relativi agli anni Venti, di cui si è recuperato il biennio 1822-23 nel fondo del Ministero delle Finanze (con l'aiuto di Daniela Ciccolella, che qui ringrazio), ed altri dati saltuari nel «Giornale ufficiale delle Due Sicilie». I dati sul movimento della navigazione sono meno omogenei e continui; la fonte della serie dal 1837 al 1855 è ancora la *Statistica commerciale*. Altri dati inediti sono quelli relativi ai quadri completi della navigazione commerciale nei domini *di là dal faro* per gli anni 1843-47 (fondo Ministero delle Finanze), utili a quantificare il traffico di cabotaggio con i domini continentali. Infine le statistiche del Ministero d'agricoltura, industria e commercio per i dati postunitari. Per il dettaglio delle fonti si veda *infra*.

vigazione, cercando di sottolineare la specificità delle dinamiche del trasporto marittimo nel Mezzogiorno continentale, e di restituire alla giusta dimensione il processo di crescita che i dati suggeriscono in relazione a questa fase storica.

La “conquista del mare” tra Sette e Ottocento

Nel corso del XVIII secolo i traffici mediterranei si alimentano del generale processo di crescita della popolazione e degli scambi, e i mercantilismi concorrenti creano spazi d’iniziativa alle rispettive marine-rie²⁴. Il Regno di Napoli partecipa di questo processo, subendo tuttavia a lungo la primazia della mariniera genovese nel traffico di cabotaggio nel Mediterraneo occidentale, e l’ostacolo della pirateria barbaresca. Sarà con più decisione la congiuntura positiva del secondo Settecento, e il primo impegno sovrano nel sostenere la navigazione e la cantieristica, la sanità marittima e la portualità²⁵, a disegnare la cornice entro la quale si verifica la “riconquista” del mare da parte delle popolazioni costiere. Nel 1833 Carlo Afan de Rivera descrive con queste parole la fioritura delle attività marittime in questa fase:

Coloro che non avevano i capitali necessari a costruire ed armare un bastimento di loro proprietà, promuovevano delle piccole società nelle quali parecchi prendevano parte alle spese ed a’ guadagni. Questo spirito di associazione si estendeva ben anche a’ marinai, i quali invece di ricevere una mercede convenuta, avevano parte al guadagno del nolo, ed a ciascuno di essi si permetteva di fare delle piccole specolazioni di traffico col proprio peculio. Sovente il padrone del legno e l’equipaggio si associavano per loro particolari operazioni commerciali, togliendo a cambio marittimo il denaro bisognevole per l’acquisto delle merci, o ammettendo alla dividenda del guadagno nella debita proporzione coloro che anticipavano le somme per la specolazione. In tal guisa l’opera propria, i risparmi e le somme comunque scarse concorrevano alle imprese del traffico. Un immenso

²⁴ Il Mediterraneo settecentesco è oggetto di un rinnovato interesse di ricerca. Cfr. *Lo spazio tirrenico nella “grande trasformazione”*. *Merci, uomini e istituzioni nel Settecento e nel primo Ottocento*, a cura di B. Salvemini, Bari 2009; *Istituzioni e traffici nel Mediterraneo tra età antica e crescita moderna*, a cura di R. Salvemini, Napoli 2009; *Acque, terre e spazi dei mercanti. Istituzioni, gerarchie, conflitti e pratiche dello scambio dall’età antica alla modernità*, a cura di D. Andreozzi, L. Panariti e C. Zaccaria, Trieste 2009.

²⁵ R. SALVEMINI, *A tutela della salute e del commercio nel Mediterraneo: la sanità marittima nel Mezzogiorno preunitario*, in *Istituzioni e traffici*; A. FORMICOLA-C. ROMANO, *Il periodo borbonico (1734-1860)*, in *La fabbrica delle navi. Storia della cantieristica nel Mezzogiorno d’Italia*, a cura di A. Fratta, Napoli 1990, p. 61.

numero di piccioli commercianti animati dal proprio interesse si spargea per tutte le parti e fino in America, per cambiare le nostre derrate con quelle degli stranieri, le quali erano da noi ricercate, ed intavolava da per tutto relazioni di reciproca corrispondenza. Benché tali operazioni si facessero in picciolo, pure attivissimo ed oltremodo lucroso era il nostro commercio, facendosi guadagno immediato nel cambio e nel trasporto delle derrate. Nel tempo stesso la massa della ricchezza nazionale si aumentava in rapida progressione crescente; e l'agiatezza insieme con l'abitudine di un'attiva industria si diffondeva nelle numerose classi della popolazione e specialmente in quella de' marinai. Infine per la costruzione e per l'aumento de' bastimenti acquistavano valore i nostri materiali che si adoperavano, ed un gran numero di diversi artefici ne ritraeva mezzi di sussistenza²⁶.

È l'immagine di un Mediterraneo che apre alle popolazioni costiere nuove occasioni di lucro che la piccola iniziativa familiare, l'impresa "partecipata", l'estemporaneità delle strategie commerciali, colgono con efficacia. Nel Settecento è appunto la capacità di questo mondo ai margini, ma non marginalizzato, di inserirsi, secondo una efficace immagine di B. Salvemini, negli «interstizi» dei grandi commerci non ancora rigidamente strutturati²⁷, a rappresentare la proiezione marittima di un Mezzogiorno a lungo minacciato piuttosto che attratto dalle sue vie marittime²⁸.

Se il decennio francese interrompe questo ciclo virtuoso²⁹, la ricostituita pace nel Mediterraneo riapre i giochi, ma in un contesto decisamente mutato. La protezione e la mediazione inglese sollevano il Regno, certo, dalla secolare minaccia barbaresca³⁰, ma le emergenti potenze industriali continuano ad imporre i loro interessi al politicamente debole Regno delle Due Sicilie, da cui ottengono nel 1816 in

²⁶ C. AFAN DE RIVERA, *Considerazioni su i mezzi da restituire il valore proprio a' doni che la natura ha largamente concesso al Regno delle Due Sicilie*, I, Napoli 1833², pp. 39-40.

²⁷ B. SALVEMINI, *Innovazione spaziale, innovazione sociale: traffici, mercanti e poteri nel Tirreno del secondo Settecento*, in *Lo spazio tirrenico*.

²⁸ *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, a cura di P. Frascani, Roma 2001. In generale sull'Italia marittima, P. FRASCANI, *Il mare*, Bologna 2008. In relazione al caso siciliano, e in particolare trapanese, cfr. BENIGNO, *Ultra pharum*, p. 115.

²⁹ Malgrado la pirateria e il contrabbando abbiano continuato anche negli anni del blocco continentale a costituire una via di sfogo e di impiego "produttivo" del lavoro marittimo. Si veda in merito M.C. MELITA, *Il Regno di Napoli e le violazioni del Blocco continentale*, «Storia economica», II (1999), 1.

³⁰ Lord Exmouth mediatore, nel 1816 il Regno concluse una pace con le reggenze barbaresche che garantivano, dietro lauto compenso, una tregua dagli attacchi corsari oltre alla liberazione di un certo numero di prigionieri, P. COLLETTA, *Storia del Reame di Napoli* [1834], Firenze 1962, pp. 642-643.

una forma nuova i loro antichi “privilegi di bandiera”. Sarà la svolta protezionista del 1823-24 a ricostituire uno stato di parità formale, che tuttavia può poco a fronte della crescente preponderanza, politica e commerciale, delle grandi potenze. Il Mediterraneo, con l’apertura della questione d’Oriente, acquista una rinnovata centralità nelle loro strategie geopolitiche; è un mare movimentato da «tensioni e crisi»³¹, in cui anche gli spazi economici, ridisegnati dalla rivoluzione commerciale, sembrano destinati a chiudersi a fronte del loro incedere prepotente. L’incremento del volume degli scambi si accompagna ad una crescente divisione internazionale del lavoro che sancisce per la penisola nel suo complesso il consolidamento dell’equilibrio agrario-mercantile; e, malgrado i tentativi sempre più consapevolmente perseguiti da parte degli stati mediterranei di modificare gli esiti di tale processo, attraverso un protezionismo che al retaggio mercantilista settecentesco aggiunge l’aspirazione alla modernizzazione industriale, a partire dagli anni Quaranta sarà il liberoscambismo di matrice anglosassone, e con esso la più decisa gerarchizzazione degli spazi e dei ruoli, ad imporsi come cifra delle relazioni economiche internazionali.

Su questo sfondo macrostorico, si staglia tuttavia ancora un universo molecolare e irregolare di traffici, che assume il volto di una marineria diffusa, di una tradizionale navigazione a vela che si regge sul contratto alla parte, che vive di pluriattività, tra pesca, cabotaggio e il saltuario trasporto di passeggeri, e che proprio in quest’epoca conosce la sua massima espansione. Un assetto, insomma, in apparente piena continuità con quello settecentesco, e sufficiente a sostenere l’integrazione nei traffici internazionali di aree sempre più estese dell’agricoltura meridionale, alimentando una rete di piccoli «porti di campagna»³², di approdi diversi, che disegnano una mappa non solo del commercio, ma anche di una diffusa, e artigianale, produzione cantieristica. Insomma, l’incremento inedito del movimento commerciale beneficia soprattutto la piccola marineria, che conosce una decisiva fase di fioritura.

I numeri e le politiche della crescita

Tra il 1818 e il 1860 la marina mercantile del Regno quasi triplica,

³¹ FRASCANI, *Il mare*, p. 23.

³² A. CARRINO-B. SALVEMINI, *Porti di campagna, porti di città. Traffici e insediamenti sulle coste del Regno di Napoli nella prospettiva di Marsiglia (1710-1846)*, «Quaderni storici», 121 (2006).

sia per numero di bastimenti che per tonnellaggio complessivo (Tabella 1). Fatto uguale a 100 il dato del 1818, al 1859 il numero dei bastimenti è 274 e il tonnellaggio complessivo è 281. Se l'incremento in termini assoluti è notevole, il tonnellaggio medio è decisamente statico: 25,6 tonnellate di stazza al 1818 e 26,4 nel 1859. Questo dato, che deporrebbe per l'ipotesi di una pressoché totale estraneità del Regno ai processi di modernizzazione tecnica che coinvolgono in questa fase la navigazione per mare, si spiega con la durevole preponderanza della piccola marineria. Scomputando laddove possibile la categoria minuscola dei "gozzi sotto i 26 palmi", il quadro del lungo periodo mostra una maggiore dinamicità: ne risulta ridimensionato l'incremento numerico, mentre l'incremento del tonnellaggio appare proporzionalmente maggiore³³ (Tabella 2). Ciò malgrado, sul piano numerico, il naviglio di tonnellaggio minore di 100³⁴ continua a rappresentare una quota assolutamente maggioritaria per tutto il periodo considerato, con l'effetto che i progressi nel naviglio di grossa stazza, obiettivo principale degli incentivi governativi, non risultano sensibili sulla struttura complessiva della marina mercantile (Tabella 3).

I primi incentivi alla navigazione di lungo corso e alla cantieristica vengono varati prima ancora della svolta protezionistica del 1823. Dopo la concessione all'Inghilterra nel 1816 di una franchigia del 10% sui dazi all'importazione per i suoi bastimenti, poi estesa a Francia e Spagna³⁵, una nuova legge di Navigazione (30 luglio) introduce nel 1818 una franchigia sui primi due carichi di merci trasportati dai bastimenti nazionali sopra le 200 tonnellate; il provvedimento, unito agli incentivi del 1816 sulla cantieristica (divieti di esportazione per i materiali di costruzione delle navi previsti dalla legge di navigazione del 5 luglio 1816 e incentivi all'esportazione di bastimenti), produce effetti di stimolo su quest'ultima che sul piano della navigazione risul-

³³ Comparando l'andamento delle due serie dal 1822 al 1855, anni per i quali si dispone di entrambi i dati, il risultato è il seguente: +97% i bastimenti, +159% il tonnellaggio totale nella serie comprensiva dei gozzi; +66% i bastimenti, +150% il tonnellaggio nella serie non comprensiva dei gozzi.

³⁴ Va precisato che la categoria dei bastimenti di tonnellaggio minore di 100 comprende una grandissima quota di bastimenti minuscoli, sotto le 10 tonnellate, che al 1834 costituisce il 66% del totale (Tabella 3).

³⁵ Il privilegio accordato all'Inghilterra fu ispirato soprattutto da ragioni di ordine politico; si trattò di una contropartita dell'alleanza in funzione antiaustriaca, e della rinuncia inglese ad osteggiare la soppressione della costituzione siciliana. Cfr. L. DE MATTEO, *Politica doganale e industrializzazione nel Mezzogiorno (1845-1849)*, Napoli 1982.

tano del tutto neutralizzati dai privilegi concessi alle marinerie straniere. Così dipinge la situazione il ministro Santangelo nel 1840:

andai dimostrando come fossero tornati pressoché vani e inefficaci gli atti governativi emanati da Ferdinando I^{mo}, dal 1816 al 1823 con l'intendimento di promuovere le marittime costruzioni, di favorire l'uscita delle indigene merci, e di sottrarre in tal modo la navigazione di traffico al giogo durissimo cui l'improvvidenza del blocco continentale fulminato dall'atto di Berlino, aveala sottoposta. Dappoiché, siccome ne fan fede le gravi parole proemiali del Reale Decreto de' 15 dicembre 1823, intorno al riordinamento delle daziarie tariffe, per gl'incoraggiamenti dati da' Governi Europei alle rispettive Bandiere, per i divieti e i gravosi dazi imposti sui generi d'immissione, per i privilegi conceduti a fin di favorire l'estrazione de' prodotti del proprio suolo, venivano ricasate da' porti stranieri quasi tutte le nostre territoriali derrate, mancavano alla Marineria mercantile i noleggi, e le interne industrie senza moto, senza *smercio*, languivano so-praffatte dalla smisurata introduzione dell'estere manifatture. Aggiunsi aver soprattutto cooperato a cotanto scadimento le convenzioni del 1816, in virtù delle quali concedevansi alle navi inglesi, francesi e spagnuole la franchigia del 10 per 100 de' dazi imposti sulle merci che da' territori rispettivi trasporterebbero ne' Reali Domini, sicché quelle navi, usando di un privilegio di che fruir non potevano le regnicole, esercitavano ne' nostri porti un commercio quasi esclusivo, a grande scapito della Marineria mercantile. La quale, sconsortata a tentare navigazioni di lungo corso, vedevasi condannata al piccolo cabottaggio sulle coste del Regno e a starsene neghittosa nei porti. Né i premi e i privilegi di cui le fu prodiga la Munificenza sovrana, valsero a cangiare in meglio le ingrate sue condizioni. Perocché essendosi troppo generosamente avvalorata di smodate franchigie di dazio su' carichi de' primi due viaggi la costruzione de' navigli di grossa portata, crebbe il numero di tai bastimenti assai più che nol consentissero in quel tempo i commerciali bisogni del Regno. Laonde i noleggi venner tratto tratto scapitando³⁶.

La rinuncia a competere con le potenze straniere con le stesse armi protezionistiche, acuisce, infatti, la crisi dei primi anni della Restaurazione³⁷, accelerando la svolta del 1823-1825. I provvedimenti che sembrano produrre i maggiori effetti, anche agli occhi dei partner commerciali³⁸, sono: la progressiva riduzione, fino a 2/3, dei dazi in en-

³⁶ Rapporto del Ministro Segretario di stato degli Affari interni Nicola Santangelo al Re, Napoli 20 novembre 1840, «Annali civili del Regno delle Due Sicilie», XXVI, fs. LII, Napoli 1841, s.p. Nel prosieguo, il ministro plaudiva ai provvedimenti assunti nel 1823, ed in particolare alle franchigie di dazio per i bastimenti che provenivano dalle Indie, dalle Americhe, e dal Baltico.

³⁷ La tariffa doganale del 20 aprile 1818 introduceva dazi moderati sulle importazioni e dazi molto elevati sulle esportazioni, DE MATTEO, *Politica doganale*, p. 8.

³⁸ J. MACGREGOR, *Commercial Statistics: A Digest of the Productive Resources*,

trata e in uscita per le navi di bandiera nazionale; l'esenzione totale sul grano e la frutta secca, e significative riduzioni daziarie per le navi nazionali provenienti dal Baltico (30%), dalle Indie e dalle Americhe (40%)³⁹. I dati, tuttavia, non sembrano indicare effetti particolarmente durevoli sulla grande navigazione. Malgrado l'impennata che si riscontra tra il 1823 e il 1825, di qui ai tardi anni Trenta la crescita della marineria è ancora assorbita in maniera maggioritaria dai bastimenti di piccolo tonnello⁴⁰, come sembra testimoniare l'andamento decrescente del tonnello medio tra 1825 e 1835 (Tabella 1)⁴¹.

Il fenomeno non è così strano come sembrerebbe. La piccola navigazione è, infatti, a partire proprio dal 1824, favorita dalla liberalizzazione del traffico di cabotaggio tra le Due Sicilie⁴², mentre la "grande navigazione" nel Mediterraneo è sempre più condizionata dai mutanti equilibri geopolitici internazionali. La Francia, con la conquista dell'Algeria, vieta l'approdo di altre bandiere sulle coste nordafricane; contemporaneamente il trattato di Adrianopoli apre il mar Nero al libero accesso di tutte le potenze, in particolare di un'Inghilterra tecnicamente e politicamente dominante, limitando il precedente vantaggio napoletano⁴³. Il Mediterraneo della fase protezionistica è un mare diviso in zone doganali chiuse, e ciò, insieme alle franchigie concesse nel 1816 a Francia e Inghilterra, rende il Regno debole nei loro confronti e inasprisce le discriminazioni a suo carico da parte dei Paesi terzi. È questo uno dei pilastri della contestazione liberale alla politica borbonica⁴⁴, mentre istanze di segno opposto pro-

Commercial Legislation, Customs Tariffs ... of All Nations. Including All British Commercial Treaties with Foreign States, 1, Whittaker and Company, London 1850, p. 1215.

³⁹ Introdotte progressivamente con il D.R. 11 agosto 1823, D.R. 15 dicembre 1823, D.R. 20 novembre 1824, ed infine con la "tariffa" del 1825. *Ibidem* e Rapporto del Ministro Segretario di stato degli Affari interni Nicola Santangelo al Re.

⁴⁰ È quanto sostiene anche Aliberti, il quale, pur sottolineando la portata della svolta protezionistica del 1824, e sostenendo che «dopo la legge del 1826 la marina mercantile napoletana migliorò notevolmente» (p. 185), rileva più avanti «i limiti sostanziali dell'espansione della marineria mercantile della capitale e del Regno e come essa rispondesse soprattutto ad un incremento delle tradizionali attività pescherecce e del traffico locale», *Economia e società*, p. 188.

⁴¹ A giudicare dalla Tabella 2, anzi, tra 1825 e 1833 si registrerebbe addirittura una riduzione del numero totale dei bastimenti, se si esclude la categoria dei gozzi sotto i 26 palmi.

⁴² Real Decreto 30 novembre 1824, che rendeva esente da ogni dazio il traffico di cabotaggio tra i *Dominii di là e di qua del faro*.

⁴³ Di GIANFRANCESCO, *La rivoluzione*, p. 158.

⁴⁴ Ivi, pp. 162-163.

vengono dal ceto armatoriale. Al 1834 risale un significativo opuscolo di Tommaso Palumbo, pilota della marina militare delle due Sicilie, il quale recrimina sull'inutilità delle misure pur saggie adottate da Ferdinando I per favorire la costruzione di legni nazionali, a fronte delle pesanti discriminazioni da questi subite nei porti stranieri. Propone come soluzione la sanzione del divieto totale del traffico di cabotaggio alle navi estere, e l'imposizione di un forte dazio sul trasporto delle derrate del Regno sui bastimenti esteri, allo scopo soprattutto di colpire la concorrenza crescente della marina sarda, che continua, a detta dell'estensore, a gestire gran parte del trasporto di grano verso la Francia⁴⁵.

La proposta di limitare il cabotaggio ai bastimenti nazionali sarà accolta, paradossalmente, in coincidenza con la svolta liberalizzante del 1845-46. Con essa si apre notoriamente una nuova fase in cui le politiche commerciali del Regno sembrano di primo acchito aderire al generale clima di liberalizzazione degli scambi; in realtà si tratta di una "moderata" liberalizzazione, segnata dalla stipula di vari trattati commerciali con le principali potenze, a cominciare dall'Inghilterra, e da un riordino in senso meno vincolistico del sistema doganale. Se questa "svolta" liberalizzante⁴⁶, proseguita nel 1854⁴⁷, rappresenta per certi aspetti la rinuncia al progetto di sviluppo industriale pur disorganico che ha caratterizzato gli anni precedenti⁴⁸, è pur vero che sul piano della navigazione internazionale e del ruolo della marineria nazionale nei commerci esteri essa viene accompagnata dalla rinuncia di

⁴⁵ T. PALUMBO, *Opuscolo per la marina mercantile napoletana*, Napoli 1834.

⁴⁶ Ma sul carattere realmente liberista di questa tariffa cfr. GRAZIANI, *Il commercio*, pp. 10-11. Del resto i Borbone mostrarono anche in seguito la loro scarsa propensione all'apertura commerciale, rimanendo gli unici sovrani estranei e apertamente ostili al progetto di unificazione doganale del 1847-48; A. CARACCILOLO, *Relazioni commerciali e avanzamenti industriali dopo la Restaurazione*, in *Storia d'Italia*, 3, *Dal primo Settecento all'Unità*, Torino 1973, pp. 569-581. I primi decisi passi avanti in senso liberistico furono mossi soltanto nel 1859, alla vigilia della fine del Regno.

⁴⁷ In quest'anno le agevolazioni tariffarie previste dai vari trattati degli anni Quaranta per le provenienze dirette dai porti dei paesi contraenti vengono estese anche alle provenienze indirette, RADOGNA, *Storia della marina mercantile*, p. 110 (Decreto reale 18 dicembre 1854).

⁴⁸ DE MATTEO, *Politica doganale*, p. 13. Della stessa opinione è A. LEPRE, *Il Mezzogiorno dal feudalesimo al capitalismo*, Napoli 1979, il quale inquadra tuttavia la scelta borbonica in un orizzonte di necessità, dal momento che il Regno aveva vitale bisogno di esportare i propri *staples*, e del resto le industrie nazionali avevano bisogno di importare la materia prima.

Francia e Inghilterra ai privilegi ottenuti nel 1816⁴⁹, nonché, appunto, dal provvedimento che riserva il commercio di cabotaggio alle navi nazionali⁵⁰. Gli effetti della liberalizzazione sul ruolo internazionale della marina borbonica sono tuttavia controversi. Se da un lato l'incremento delle navi di grosso tonnellaggio che si verifica tra il 1847 e il 1851 si colloca nel quadro della crescente richiesta di zolfi siciliani e di vini, in concomitanza con la crisi francese della fillossera⁵¹, dall'altro la inasprita concorrenza internazionale nel commercio cerealicolo sembra indebolire negli anni Cinquanta la partecipazione delle navi napoletane a questo traffico⁵², rallentando il movimento ascendente degli anni Quaranta⁵³.

Un boom senza rotture: piccola marineria e cabotaggio

L'incremento della marina mercantile borbonica nella prima metà dell'Ottocento è dunque in gran parte l'effetto di un processo *bottom-up* di sviluppo della piccola impresa di navigazione, impegnata in attività di pesca e cabotaggio. La vitalità e al contempo la precarietà delle reti commerciali di piccolo raggio sono ben rispecchiate dalla vivace crescita nel numero di gozzi, paranzelli, e così via. Si tratta di una dinamica non del tutto ignorata, tuttavia, dall'iniziativa centrale, che decisamente sostiene questa piccola marineria. I due provvedimenti del 1824 e del 1845 segnano un crescendo dell'impegno governativo alla protezione della piccola marineria dalla concorrenza estera. È significativo e non spesso sottolineato che nel momento in cui il Regno inizia ad aprirsi, seppur timidamente, al libero scambio internazionale, si riserva l'esclusiva dei traffici interni, fornendo alla tradizionale piccola marineria una protezione che le consente di continuare a rappresentare, fino all'Unità, la parte prevalente della marina mercantile del Regno (Tabella 3).

Sul traffico di cabotaggio tra i *Domini di qua e di là del faro* ab-

⁴⁹ GRAZIANI, *Il commercio*, p. 9.

⁵⁰ Decreto 20 luglio 1845, in F. DURELLI, *Cenno storico di Ferdinando II il re del Regno delle due Sicilie*, Stamperia Reale, Napoli 1859. L'esclusiva, una sorta di palliativo per la piccola marina nazionale, non verrà messa in discussione da nessuno dei trattati di libero commercio stipulati da quest'anno in poi, i quali includono una esplicita clausola in merito.

⁵¹ DI GIANFRANCESCO, *La rivoluzione*, p. 165.

⁵² Cfr. *infra*, nota 79.

⁵³ Cfr. Tabella 11.

biamo notizie desumibili dai dati sul movimento della navigazione (Tabella 4). L'incidenza del cabotaggio verso la Sicilia delle navi dei domini continentali cresce significativamente dal 1845 in poi. Al 1855 il cabotaggio con la Sicilia costituisce il 59% della navigazione complessiva nei porti continentali. Possiamo osservare questo traffico dalla prospettiva siciliana, per scoprire che nel quinquennio dal 1843 al 1847, dal 40 al 55% del movimento delle navi che partono e approdano nei porti siciliani è costituito da navi di bandiera reale (Tabella 5). La tendenza leggermente speculare che si riscontra dalle due prospettive (quota crescente di traffico *infra Regno* per i domini continentali, e decrescente per la Sicilia) può spiegarsi con il fatto che l'apertura della Sicilia al commercio internazionale è maggiore di quanto non sia quella dei domini continentali, anche per effetto della presenza del porto franco di Messina, per il quale transitavano beni destinati a, e provenienti da, gli stessi domini continentali⁵⁴.

Se i traffici con la Sicilia sono così documentati (le Statistiche commerciali indicano anche il valore delle merci trasportate tra i domini continentali e quelli insulari), veramente poco si sa su quel minuto traffico che collega le province continentali del Regno. Proprio per questo risulta particolarmente prezioso lo *Specchio* del 1853⁵⁵, che indica per l'anno 1852 il numero degli approdi e delle partenze di tutti i piccoli bastimenti per ogni commissione marittima e, per ciascuna di esse, per ogni singola spiaggia, porto o approdo (in totale circa 125, di cui toccati dalla navigazione a vapore soltanto Reggio, Tropea, Pizzo, Cotrone, Catanzaro, Paola, Taranto, Napoli). Nel 1851, secondo la stessa fonte, sull'insieme del movimento della navigazione nei porti del Regno, il cabotaggio rappresenta oltre l'80%. Il cabotaggio con la Sicilia, che riguarda in maniera prevalente le province di Napoli e Calabria Ultra I, costituisce tuttavia solo il 16% del cabotaggio complessivo per numero di bastimenti, poco più (21%) per tonnellaggio. La grandissima parte di questo movimento estemporaneo e irregolare (il 79% del tonnellaggio complessivo) è costituita dai traffici tra i porti e gli approdi delle province continentali e la capitale (Tabella 6), ciò che mostra ancora una forte dimensione centripeta dei circuiti mercantili del Regno, malgrado la crescita di realtà

⁵⁴ Su Messina, R. BATTAGLIA, *L'ultimo "splendore". Messina tra rilancio e decadenza*, Soveria Mannelli 2003, in particolare pp. 23-65.

⁵⁵ *Specchio della navigazione commerciale e de' bastimenti mercantili de' reali domini di qua del faro pel 1852*, «Annali civili del Regno delle Due Sicilie», XLVII, fs. XCVI, Napoli 1853, pp. 183-240.

urbane periferiche di una certa importanza che compensano il secolare squilibrio tra l'enorme testa e il gracile corpo del Regno⁵⁶.

L'incremento significativo che conosce il piccolo naviglio, rilevato dalle serie sul numero dei bastimenti, e la grande importanza che continua negli anni Cinquanta a svolgere nell'insieme del movimento della navigazione, si spiega dunque con la fondamentale funzione che esso svolge nei piccoli traffici tra aree costiere, e rimanda non solo alla persistente centralità del trasporto via mare nello sviluppo dei traffici interni, ma anche all'insufficienza delle reti di trasporto terrestri; e ciò risponde del resto ad un esplicito disegno dell'amministrazione borbonica, «che propugnava la convenienza del trasporto marittimo per un paese circondato per tre quarti dalle acque e per questo riteneva superflua la costruzione di un'ampia e ramificata rete ferroviaria»⁵⁷.

A monte di questo processo vi è l'estrema vivacità di un'industria cantieristica dai caratteri artigianali e disseminata nei porti piccoli e medi del Regno. Il quadro del 1833 mostra che dei 3.283 bastimenti registrati al 1° luglio, la quasi totalità, ovvero il 97,3%, sono stati realizzati nei cantieri nazionali, e solo il 2,7% importati. Di contro, emerge un altissimo rapporto tra numero di bastimenti persi (per naufragi o demolizioni) e numero dei bastimenti costruiti⁵⁸. Vale la pena rilevare che mentre i provvedimenti protezionistici favoriscono i cantieri nazionali, la caratterizzazione ancora artigianale dell'industria cantieristica, lo scarsissimo utilizzo di nuovi materiali metallici per la costruzione degli scafi non solo spiegano l'alta obsolescenza dei mezzi di navigazione, ma anche quel limitato impulso che l'incremento qui registrato della marina mercantile esercita sull'industria metallurgica nazionale⁵⁹. Sarà ancora una volta l'intervento sovrano,

⁵⁶ L'immagine costituisce un *topos* della storiografia sul Mezzogiorno, di diretta derivazione illuminista (F. VENTURI, *Napoli capitale nel pensiero dei riformatori illuministi*, in *Storia di Napoli*, VII, Napoli 1971). Si tratta comunque di una peculiarità da ridimensionare, essendo comune a molte economie *ancien régime*, compresa l'Inghilterra. In merito, *Towns in Societies. Essays in economic History and Historical Sociology*, a cura di P. Abrams e E.A. Wrigley, Cambridge 1978.

⁵⁷ SPAGNOLETTI, *Storia del Regno delle Due Sicilie*, p. 239.

⁵⁸ *Specchio della marineria mercantile dei reali domini di qua dal faro al 1 luglio 1833*, «Annali civili del Regno delle Due Sicilie», IV, fs. VII, Napoli 1834, s.p. Risultano 3.283 bastimenti, 90 dei quali importati. Da un rapporto dei capitani di porto e del controllore dei dazi indiretti al Ministro delle finanze relativo al periodo 1816-1824, emergono i seguenti dati: numero di bastimenti costruiti: 2.862; persi: 990 (il 34%); in resta: 1.872, ARCHIVIO DI STATO DI NAPOLI (d'ora in avanti ASN), Ministero delle Finanze (d'ora in avanti MF), f. 8195.

⁵⁹ CARACCILO, *Relazioni commerciali*, p. 577.

nel 1835⁶⁰, a fornire un impulso alla crescita di una industria cantieristica e metallurgica moderna, che culminerà negli anni Quaranta con la creazione di Pietrarsa, a compimento di un processo avviato nel decennio francese, con l'istituzione del corpo del Genio navale e con l'ampliamento dei cantieri di Castellammare⁶¹.

Il grande naviglio e il movimento con l'estero: una debole evoluzione

Dal punto di vista della storia d'impresa, l'industria armatoriale del Regno di Napoli presenta casi non marginali di successi imprenditoriali legati alla navigazione di lungo corso. La proiezione oceanica della marineria velica di alcune località, come quella sorrentina, sostenuta da sistemi comunitari di finanziamento e di organizzazione dell'armamento, ha avuto non pochi narratori entusiasti, e non senza ragioni⁶². Le sue punte più avanzate, come quella metese, che carica olio dalle coste pugliesi, e che batte le rotte verso il Nordeuropa per avventurarsi oltreoceano, si servono di bastimenti di legno che non superano le 2-300 tonnellate⁶³. L'esplorazione delle rotte oceaniche si colloca, va detto, nella stessa cornice sopra descritta di progressiva chiusura delle *chance* mediterranee, nonché nel quadro delle agevolazioni governative, come l'abbuono del dazio sull'importazione dello zucchero per i bastimenti di bandiera nazionale⁶⁴.

Tuttavia, la partecipazione del Regno nel suo insieme alla "rivoluzione nautica" del secolo – incremento del tonnellaggio dei basti-

⁶⁰ Nel 1835 (Real Decreto 29 novembre) Ferdinando II concede premi per la costruzione di bastimenti nazionali di grosso tonnellaggio, FORMICOLA-ROMANO, *Il periodo borbonico*, p. 119.

⁶¹ *Ibidem*.

⁶² Si veda B. PASSARO-M. MARESCA, *La marineria della penisola sorrentina e la cantieristica in legno da Marina d'Equa a Marina Grande*, Bologna 2011. Nel Golfo di Napoli si concentra la grande parte della marina d'altura del Regno. Al 1770 risale peraltro l'istituzione della scuola nautica sorrentina, e al 1784 la creazione del cantiere navale militare di Castellammare di Stabia. Nella penisola sorrentina nascono negli anni Trenta dell'Ottocento 3 società di assicurazione e di cambio marittimo.

⁶³ A. BERRINO, *I sorrentini e il mare*, in *A vela e a vapore*, p. 31.

⁶⁴ DI GIANFRANCESCO, *La rivoluzione*, pp. 162-163. Gli incentivi alla grande navigazione risalgono alla svolta del 1823-24. La politica dei premi sarebbe poi proseguita in seguito. Il Bianchini decanta «l'arditezza nei lunghi viaggi con piccole navi» dei «marini siciliani», illustrando, a riprova della crescente importanza delle navigazioni di lungo corso, l'aumento dell'entità dei premi accordati dal governo a questo scopo a partire dal 1829, L. BIANCHINI, *Della storia economico-civile di Sicilia, libri 2, II*, Napoli 1841, p. 247.

menti, sostituzione degli scafi di ferro a quelli in legno, adozione di modelli di navi più efficienti per effetto di modifiche alla struttura delle vele e, in ultima istanza, sostituzione della propulsione a vapore a quella a vela – si mostra, ad uno sguardo comparativo, alquanto debole. Se si confronta l'incremento del tonnellaggio con quello del volume commerciale, allo scopo di definire un parametro dell'andamento dell'efficienza dei trasporti, se ne dovrebbe dedurre che fu crescita senza sviluppo⁶⁵. Ma le stime del volume commerciale sono più che opinabili, ed è preferibile rimanere, sul piano aggregato, a quanto dicono i dati sulla tipologia dei bastimenti e sul movimento della navigazione.

Per quanto riguarda i bastimenti di maggior stazza, tra 1825 e 1860 si segnala un progressivo declino delle tradizionali imbarcazioni di grande cabotaggio, come i pinchi e le polacche, e un aumento di velieri più efficienti, come i "brich schooner", o brigantini goletta⁶⁶, con due alberi e bompresso e vele auriche combinate con le vele quadre⁶⁷, i piroscafi e le navi, impiegate sulla navigazione oceanica. Ma la componente assolutamente maggioritaria del tonnellaggio è rappresentata dal classico brigantino, di cui si registra un lieve incremento del tonnellaggio medio⁶⁸.

⁶⁵ Utilizzando i dati di Graziani (*Il commercio*, p. 23), tra 1832 e 1858 il volume commerciale aumenterebbe del 116% (I+E = 18 milioni di ducati al 1832, 39 al 1858), mentre il tonnellaggio complessivo del 154%. Ciò significherebbe, paradossalmente, una riduzione dell'efficienza della marina mercantile. Ma la stima diacronica del volume commerciale è azzardata, in quanto le bilance commerciali «non sono, come sostenuto da Graziani, a prezzi costanti», CICCOLELLA, *Il commercio estero*.

⁶⁶ Via di mezzo tra brigantino e goletta, il primo a vela quadra, il secondo a vela aurica.

⁶⁷ Modello di origine americana, sembra venga introdotto alla fine del Settecento per il tramite della marina militare inglese, S. BELLABARBA-E. GUERRIERI, *Vele italiane della costa occidentale: dal Medioevo al Novecento*, Milano 2011, p. 74. La vela aurica costituiva una importante innovazione rispetto alla vela latina, di difficile manovrabilità.

⁶⁸ Nel confrontare i dati del 1855 con quelli del 1825, Bianchini rileva con toni enfatici il progresso della marina napoletana, in particolare nella navigazione d'altura, L. BIANCHINI, *Della Storia delle finanze del Regno di Napoli libri sette*, Napoli 1859³, p. 542. I grossi progressi cui fa riferimento, in ogni caso, si concentrano tra i tardi anni Quaranta e Cinquanta, ed in particolare nel compartimento di Napoli. Ancora in riferimento al 1840 il Bursotti rileva l'unicità in Europa del caso delle Due Sicilie, che, malgrado l'ampiezza delle coste e l'entità della popolazione, presenta una marina essenzialmente di cabotaggio. I dati da lui riportati sulla navigazione di lungo corso sono i seguenti: Svezia e Norvegia: 1.450 bastimenti/355.520 tonnellate di stazza; Paesi Bassi: 379/214.284; Austria: 562/148.492; Sardegna: 690/123.336; Grecia: 509/95.978;

Sulla navigazione a vapore va aperta una parentesi, trattandosi della nuova frontiera tecnologica che è in questa fase, e non soltanto nel Regno delle Due Sicilie, lontana dall'aver raggiunto condizioni di convenienza e di maggiore efficienza rispetto alla vela. Al tempo del varo del primo piroscifo del Mediterraneo da parte della corona delle Due Sicilie nel 1818, motivato da finalità di prestigio e di "propaganda", l'uso del vapore come forza motrice per le navi è limitato alle acque interne e al cabotaggio, mentre per la navigazione oceanica e di lungo corso, i costi della tecnologia superano ancora di gran lunga i vantaggi. Sarà solo con l'introduzione della propulsione ad elica negli anni Quaranta e del motore compound negli anni Cinquanta che la navigazione a vapore diverrà possibile anche sulle rotte oceaniche⁶⁹. Per la sua conformazione e la natura delle sue coste, il Mediterraneo tuttavia si presta meglio degli oceani alla sperimentazione della nuova tecnologia. Le società di navigazione a vapore che si costituiscono nel Regno tra il 1817 e gli anni Trenta – quando la conduzione del vapore diviene statale – sono tra le prime a gestire linee regolari di trasporto passeggeri e merci per la Sicilia e lo Stato pontificio ed un servizio postale con l'estero⁷⁰. È negli anni Trenta che il mercato della navigazione a vapore diviene concorrenziale, con l'ingresso di genovesi e francesi. La navigazione a vapore inizia a prendere piede in tutto il Mediterraneo, e il Regno delle Due Sicilie, malgrado il primato di pioniere, rimane indietro. Nel 1837 su 67 battelli a vapore che circolano nel Mediterraneo, solo 6 appartengono alla Delegazione reale dei pacchetti a vapore, società di stato che assume i privilegi della decaduta Sicard⁷¹. Nel 1839 la navigazione a vapore viene liberaliz-

Danimarca: 963/95.373; Due Sicilie: 501/89.148, G. BURSOTTI, *Biblioteca di Commercio*, Anno II, vol. III, Napoli 1845, p. 162.

⁶⁹ R. CAMERON-L. NEAL, *Storia economica del mondo*, II, *Dal XVIII secolo ai nostri giorni*, Bologna 2005, p. 325.

⁷⁰ La società di Pietro Andriel, francese, che aveva ottenuto nel '17 la privativa per 15 anni per l'esercizio della navigazione a vapore, fallì. Nel 1823 un secondo tentativo di creazione di una società di navigazione a vapore fu fatto dal principe di Butera, che ottenne la privativa per la navigazione a vapore tra Napoli e la Sicilia, destinata al trasporto di passeggeri. La società dei pacchetti a vapore delle Due Sicilie utilizzava piroscifi di fattura inglese, ma ebbe anch'essa breve vita. Nel 1828 si costituì una nuova società (Sicard, Benucci e Pizzardi) per il trasporto di passeggeri e merci nello Stato pontificio, e per il servizio postale con l'estero. Fino al 1830 essa rappresentò l'unica società a vapore del Mediterraneo, PERFETTO, *Vicende della marina mercantile*.

⁷¹ È utile ricordare che la navigazione a vapore, pur non avendo ancora soppiantato quella a vela, è già diffusissima in Europa, dove la Gran Bretagna possiede

zata, e vengono introdotte agevolazioni per la costruzione e l'importazione di battelli a vapore. Nel 1842 nasce la Navigazione riunita dei vapori napoletani e sardi, che durerà fino al 1848, e gli anni Cinquanta segnano l'ascesa della società siciliana dei Florio, che confluirà com'è noto dopo l'Unità nella Navigazione Generale italiana⁷². Negli anni Cinquanta vengono istituite diverse linee regolari di navigazione (nel 1850 Napoli-Venezia-Trieste, nel 1851 il servizio di navigazione nel golfo, nel 1853 i viaggi periodici per le Americhe della società sicula transatlantica). Nel 1851 viene varata la prima pirofregata costruita interamente nei cantieri del Regno⁷³. Il numero dei piroscafi aumenta in questo decennio, e non mancano voci autorevoli nella pubblicistica coeva che sostengono la superiorità della marina a vapore delle Due Sicilie rispetto ai restanti stati preunitari. Il Bianchini nel 1859 sostiene che «la bandiera delle due Sicilie tiene il primo luogo dopo quella inglese nella navigazione a vapore colla Francia»⁷⁴.

A quest'epoca la navigazione commerciale nel Mediterraneo si svolge per un terzo su navi a vapore⁷⁵. I dati dettagliatissimi dello *Specchio della navigazione commerciale* nel 1852 indicano che nel Regno delle Due Sicilie l'utilizzo del vapore è generalmente ancora limitato, comprendo percentuali esigue del trasporto su breve distanza⁷⁶, e inci-

1.300 piroscafi, seguita dalla Francia con 305, tra 50 a 100 piroscafi possiedono Austria, Prussia, Stati Tedeschi, Paesi Bassi, Svezia e Norvegia, meno di 50 la Russia e altri stati mediterranei, tra cui ultimi sono tutti gli stati italiani, *Nuovo dizionario universale tecnologico o delle arti e dei mestieri*, XLII, Venezia 1847, Supplemento, alla voce *Navigazione*, p. 80.

⁷² PERFETTO, *Vicende della marina mercantile*.

⁷³ M. SIRAGO, *Nuove tecnologie nautiche: dal vascello alla nave a vapore*, in *Storia dell'Ingegneria, Atti del I Convegno Nazionale*, Napoli, 8-9 marzo 2006, a cura di S. D'Agostino, II, Napoli 2006.

⁷⁴ La fonte dei dati non è specificata. Occorre rilevare tuttavia una certa contraddizione nell'argomentazione del Bianchini, che spiega la grande crescita della navigazione oceanica come effetto della "occupazione" delle rotte mediterranee da parte dei piroscafi esteri, per poi smentirsi sostenendo il primato della navigazione a vapore napoletana, quanto meno sulle rotte francesi, BIANCHINI, *Della storia delle finanze* [1859], pp. 541-542.

⁷⁵ J. FOREMAN PECK, *Storia dell'economia internazionale dal 1850 a oggi*, Bologna 1999, p. 70.

⁷⁶ Va detto tuttavia che il quadro per il 1852 esclude dichiaratamente i dati relativi ai «passaggi de' bastimenti da porto a porto di breve distanza, come da Gaeta a Mola, da Pozzuoli a Procida, da Torre del Greco al Granatello, ecc.. Non si è tenuto neppur conto nel cabotaggio a vapore del porto di Napoli de viaggi giornalieri che si fanno da due piccoli vapori per Procida Ischia, Casamicciola, e Forio; Si è finalmente, nel ripetuto porto di Napoli tralasciato segnarsi il cabotaggio a vapore con

dendo per il 10% sul traffico con l'estero (il 27% in tonnellaggio) (Tabella 9). Nella navigazione con l'estero, l'uso dei vapori è limitato prevedibilmente ai traffici mediterranei, in particolare al traffico con le Ionie, la Grecia, l'Austria, la Turchia e la Francia (unica eccezione l'Inghilterra), ma gran parte di esso, circa il 70%, è rappresentato da piroscafi di bandiera estera (Tabella 10)⁷⁷.

D'altro canto, però, i lenti miglioramenti della tecnologia della vela cui si è accennato sono sufficienti a garantire alla marina nazionale di grosso e medio tonnello il mantenimento di un controllo significativo del movimento delle merci sia in entrata che in uscita dai porti del Regno. La realizzazione di questo "commercio attivo" è non di poco conto, poiché può aver significato un attivo importante nella bilancia dei pagamenti del Regno a fronte di un passivo pressoché costante della bilancia commerciale⁷⁸.

I dati concernenti il movimento della navigazione con l'estero indicano tra il 1843 e il 1855 un incremento del 174% sul numero dei legni (Tabella 11). In questo movimento d'insieme, una parte considerevole, e crescente, è rappresentata dal traffico con i *Dominii di là dal faro*, che rientrava nel computo del movimento con l'estero. Scorporando i dati a partire dal 1843, il quadro cambia e mostra che il movimento con l'estero non subisce significative variazioni, ma lievi oscillazioni fino al 1850 e costanti, anche se limitate, riduzioni a partire da quest'anno⁷⁹. Nell'insieme, il contributo delle navi nazionali al commercio estero risulta costante, oscillando intorno all'80% (per numero di bastimenti). Per ciò che riguarda il movimento delle navi di bandiera estera nei porti continentali, si registra una flessione di tutti

Paola, Pizzo, Tropea e Reggio; perché i piroscafi che approdano a tali marine vanno pure a Messina, e 'l cabotaggio a vapore di questo porto è compreso in quello della Sicilia», *Specchio della navigazione* [1853], p. 189n.

⁷⁷ Sulla consistenza della marina a vapore al 1860 i dati riportati dai vari autori sono abbastanza diversi. Il Perfetto e il Monti assegnano al Mezzogiorno 20 piroscafi, e ricerche successive arrivano a contarne 23. Come rileva Di Gianfrancesco, anche accettando il calcolo più ottimista, essa «rimane inferiore a quella sarda, che disponeva all'epoca di 33 navi per 6.958 tonnellate, pur essendo il divario minimo, di fronte a quello che si verificherà alcuni anni dopo», DI GIANFRANCESCO, *La rivoluzione*, p. 169.

⁷⁸ Ciò aiuterebbe a spiegare l'andamento dei cambi, che non sarebbe giustificato da una passività della bilancia commerciale. Cfr. GRAZIANI, *Il commercio*, p. 18.

⁷⁹ Nello specchio della navigazione commerciale al 1852, la diminuzione del numero e del tonnello della navigazione esterna viene attribuita alla «pochissima imbarcazione dei cereali, e dall'altra pressoché nulla dell'olio e del vino», *Specchio della navigazione* [1853], p. 122.

i flussi di provenienza mediterranea, mentre si rafforza, malgrado il trend degli anni Cinquanta sia nel complesso negativo, la presenza dei bastimenti di provenienza nordeuropea e atlantica (Tabella 13). Specularmente, tra 1838 e 1852 la quota delle destinazioni peninsulari (ad eccezione dello stato sardo) dei bastimenti nazionali aumenta (Tabella 14), ma ciò avviene contestualmente a una perdita di peso dei commerci peninsulari sull'insieme del commercio del Regno⁸⁰. In sintesi, si rafforzano i legami commerciali extramediterranei, rispetto ai quali la marina napoletana subisce la crescente preponderanza delle marine nordeuropee, in particolare di Gran Bretagna e Svezia, che controllano gran parte del movimento commerciale con il Regno delle Due Sicilie (Tabella 12).

Il predominio della marina napoletana nei traffici peninsulari è l'ovvia conseguenza di una sua più consolidata tradizione di navigazione marittima. Tuttavia il confronto con l'evoluzione delle marinerie dei restanti stati preunitari fornisce qualche segnale di una sua "stasi relativa"⁸¹. Nell'insieme, la marina mercantile italiana tra la fine del XVIII secolo e l'Unità d'Italia passa da 300.000 tonnellate di stazza⁸² a circa 600.000. In quest'arco di tempo, i ritmi e le dimensioni dell'incremento sono molto differenti. Considerato che le marinerie sarda e veneta presentano già nel 1843 elementi di vantaggio rispetto a quella napoletana, in termini di dotazione di naviglio di maggior tonnellaggio, in questo quindicennio, che registra il grande decollo della marina mercantile mondiale, il maggiore incremento in termini di tonnellaggio riguarda l'area veneta, e gli stati che all'inizio della Restaurazione sono quasi del tutto privi di una marina mercantile, ovvero il Granducato di Toscana e lo Stato pontificio. Molto più contenuti in proporzione sono gli incrementi del Regno delle Due Sicilie e del Re-

⁸⁰ GRAZIANI, *Il commercio*, p. 22.

⁸¹ La comparazione con gli stati preunitari è resa difficile e rischiosa dalla presumibile esistenza di diversi criteri di rilevazione del numero di bastimenti, adottati dagli stati italiani nell'età della Restaurazione. I quadri che seguono sono stati ricostruiti con il ricorso a fonti diverse, tutte secondarie, e dunque vanno presi con il beneficio del dubbio. Per i dati relativi al 1858, A. AMATI, *Elementi di geografia dell'Italia con cenni storici e statistici*, Milano 1860; *Nuovo dizionario universale tecnologico; Ricerche statistiche sul granducato di Toscana, raccolte e ordinate da A. Zuccagni Orlandini*, II, Firenze 1850; L. SERRISTORI, *Statistica degli stati pontifici ed estensi*, Firenze 1838; *Almanacco etrusco cronologico statistico mercantile per l'anno 1856*, Firenze 1855; M. GABRIELE, *L'Industria armatoriale nei territori dello stato pontificio dal 1815 al 1880*, «Archivio economico dell'Unificazione italiana», s. I, XI, f. lo 3, Roma 1961.

⁸² S. MAGGI, *Storia dei trasporti in Italia*, Bologna 2005, p. 145.

gno di Sardegna: in quest'ultimo, tuttavia, l'andamento del naviglio assume un segno negativo nel numero dei bastimenti e fortemente positivo nel tonnelloaggio, ciò che rivela una forte ristrutturazione verso una marina mercantile più efficiente (Tabella 15).

Il Regno delle Due Sicilie, del resto, presenta uno dei livelli più bassi di commercio estero per abitante. Su questo piano il confronto con gli altri stati preunitari lo dà senza dubbio perdente. Secondo una stima coeva, nel 1857 il volume commerciale complessivo ammonta a 113 milioni di ducati, ovvero poco più della quinta parte del volume commerciale del Regno Sardo, malgrado quest'ultimo abbia una popolazione pari a poco più della metà del primo⁸³. Sebbene esigua in termini numerici, la marina sarda è quella che ha conosciuto il maggiore impulso nella navigazione di lungo corso, specializzandosi nel trasporto cerealicolo e, a partire dagli anni Cinquanta, nel trasporto dei migranti⁸⁴. Nel quadro complessivo, dunque, il Regno delle Due Sicilie e lo Stato pontificio, malgrado i pur evidenti progressi in termini aggregati, appaiono più degli altri stati vincolati a un paradigma tecnico motivato dall'assoluta preminenza del traffico di cabotaggio sulla navigazione di lungo corso.

È questo essenzialmente il motivo per cui la marina borbonica, pur costituendo la parte maggioritaria di quella complessiva italiana⁸⁵ alla vigilia dell'Unità, incide in misura molto inferiore sul tonnelloaggio complessivo⁸⁶ (Tabella 16). Per un confronto più attendibile, fatti i debiti rilievi, è possibile rifarsi alle prime statistiche postunitarie.

La prima statistica utile è quella relativa all'anno 1863⁸⁷. Nella pub-

⁸³ «Annali universali di statistica, economia pubblica, legislazione, storia, viaggi e commercio compilati da Giuseppe Sacchi e da varj economisti italiani», s. III, XIII, 37, gennaio 1857, p. 81.

⁸⁴ M. DORIA, *La marina mercantile a vela in Liguria dalla metà dell'Ottocento alla prima guerra mondiale*, in *A vela e a vapore*. Si può vedere dal confronto nella distribuzione del naviglio per tonnelloaggio, che nel 1837 la proporzione di grosse navi (>100 tonnellate) è già superiore a quella del Regno delle Due Sicilie (22%), per quanto vi sia una uguale incidenza del piccolo naviglio di cabotaggio (<30 tonnellate = 66%), *Nuovo Dizionario*, p. 161.

⁸⁵ Il 65% se non si considera quella veneto-giuliana, il 54% se si computa nel totale nazionale anche quest'ultima (Tabella 16).

⁸⁶ Del 46% se non si considera quella veneto-giuliana, del 29% se si computa nel totale nazionale anche quest'ultima (Tabella 16).

⁸⁷ MINISTERO D'AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO, DIREZIONE DI STATISTICA, *Movimento della navigazione internazionale e di cabotaggio negli anni 1861 e 1862*, Torino 1863; MINISTERO D'AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO, STATISTICA DEL REGNO D'ITALIA, *Movimento della navigazione nei porti del Regno, Pesca*

blicazione della Direzione Nazionale di statistica del 1867 vengono poi riportati i dati per gli anni 1864-65⁸⁸. Scorporando i dati relativi alle province del Mezzogiorno continentale, tra 1860 e 1863 il naviglio risulta per numero più che dimezzato (Tabella 17) probabilmente per effetto di quella diffusa renitenza all'iscrizione marittima che si verifica all'indomani dell'Unità soprattutto da parte dei padroni e dei marinai dediti al piccolo cabotaggio e alla pesca⁸⁹. L'istituzione, con l'Unità d'Italia, della leva obbligatoria pluriennale è la principale causa della fuga dalle rilevazioni ufficiali che assume le dimensioni di una ribellione di massa⁹⁰. Un'indiretta conferma sta nella distribuzione per categorie di tonnello. Disaggregando il totale del 1863, infatti, la categoria che risulta decimata è quella dei bastimenti sotto le 10 tonnellate, mentre reggono e aumentano tutte le altre categorie (Tabella 18).

In quest'anno la marineria del Mezzogiorno rappresenta il 45% in numero e il 38,6% in tonnello rispetto alla marineria nazionale, ma la tendenza degli anni immediatamente successivi è verso un ridimensionamento. Il divario Nord-Sud, ma più esattamente tra il compartimento napoletano e quello genovese, si misura soprattutto sul piano della tecnologia. I dati relativi alla distribuzione dei bastimenti a vapore, presenti nel 1864 solo nei compartimenti marittimi di Napoli e Castellammare, mostrano che il Mezzogiorno rappresenta solo il 15% del totale nazionale (più della metà dei bastimenti appartiene a Genova) nel 1864 e il 14% nel 1865 (Tabella 20). Più della metà dei piroscafi meridionali hanno ancora lo scafo di legno, mentre ormai i

del pesce e del corallo. Marineria mercantile e cantieri navali, Anno 1863, Torino 1864.

⁸⁸ *Movimento della Navigazione nei porti del Regno*, Anno 1865, Firenze 1867.

⁸⁹ In effetti nelle prime compilazioni furono omessi molti battelli da pesca e di piccolo traffico, come conferma L. BODIO nel 1865 (*Saggio sul commercio esterno terrestre e marittimo del Regno d'Italia negli anni 1862 e 1863 compilato per ordine di S.E. il Ministro di Agricoltura Industria e Commercio (L. Torelli)*, Firenze 1865, p. 258), e come emerge dai commenti ai prospetti delle statistiche 1863-64, in cui viene motivata la correzione del dato rispetto al volume precedente sulla base del fatto che le capitanerie dei porti del Mezzogiorno non avevano inizialmente trasmesso i dati relativi ai piccoli legni in quanto mancavano del certificato di nazionalità. *Movimento della Navigazione nei porti del Regno* [1865], p. 109.

⁹⁰ Sulla renitenza cfr. N. LABANCA, *Uniformi sul mare. Note sul reclutamento della Marina militare nell'Italia liberale*, in *A vela e a vapore*, p. 233 e sgg. Sul rifiuto di massa al rinnovo della licenza dei piccoli padroni e sulla diserzione alla leva nel golfo di Napoli cfr. A. CLEMENTE, *Il mestiere dell'incertezza. La pesca nel Golfo di Napoli tra XVIII e XX secolo*, Napoli 2005, p. 110.

due terzi di quelli nazionali sono costruiti in ferro. Per ciò che riguarda il naviglio a vela, l'incidenza del Mezzogiorno sul totale nazionale è inversamente proporzionale alla categoria di tonnellaggio (Tabella 19).

Il quadro postunitario mostra l'inizio della crisi della marineria meridionale. Da un lato si verifica una marginalizzazione di quella "naturale" vocazione alla piccola impresa di navigazione che le politiche centrali considerano una sopravvivenza incompatibile con l'età del progresso. G. Moricola ha ben mostrato come, lungi dall'essere in crisi, la marina di cabotaggio svolga ancora un ruolo nei grandi traffici persino all'indomani dell'Unità, sebbene «in funzione essenzialmente ancillare delle grandi rotte mercantili»⁹¹; e come a un calcolo di efficienza economica, le rotte marittime della navigazione costiera vincano decisamente il confronto con le linee ferroviarie, soprattutto nel Mezzogiorno. Ma la politica del trasporto dei governi postunitari appare fortemente condizionata dalle esigenze di approvvigionamento delle aree industriali del paese, e favorisce le grandi concentrazioni portuali a lungo andare deteriorando la vitalità della portualità diffusa, e relegandola nell'ambito dell'economia informale.

Contemporaneamente, questa politica che procede «per discriminazioni piuttosto che per integrazioni»⁹² finisce col danneggiare ciò che rimane della marina a vapore, tecnologicamente avanzata, del Mezzogiorno. All'indomani dell'Unità la Società di Navigazione a Vapore delle Due Sicilie è, secondo L. De Matteo, una realtà più che solida finanziariamente, ma pesantemente discriminata dalla concentrazione monopolistica favorita dal governo piemontese a favore dei Florio e dei Rubbattino⁹³.

Note conclusive

Un'analisi ravvicinata delle caratteristiche della marineria meridionale nei decenni che precedono l'Unità mostra le contraddizioni e le aporie di una crescita indubbia sul piano quantitativo, ma più lenta sul piano dei progressi tecnologici. Il complesso dei fattori e dei vincoli, geografico-ambientali *in primis*, geoeconomici e, in ultima ana-

⁹¹ G. MORICOLA, *Il cabotaggio in età postunitaria*, in *A vela e a vapore*, p. 64.

⁹² *Ibidem*.

⁹³ L. DE MATTEO, «Noi della meridionale Italia». *Imprese e imprenditori del Mezzogiorno nella crisi dell'unificazione*, Napoli 2002.

lisi, anche politici, non possono emergere dalle rilevazioni quantitative. Il Regno domina il mare, ma lo fa con una tecnologia e un'organizzazione che sono il frutto della sua storia e delle sue specificità economico-ambientali. La lentezza di adeguamento ai nuovi paradigmi tecnici che finiranno con l'affermarsi si spiega alla luce della disponibilità di risorse, abbondanza di legno *vs* scarsità di materiali metallici, ma anche grande disponibilità di forza-lavoro a basso costo; il ruolo dominante della piccola marineria di cabotaggio è motivato dalla conformazione geografica del territorio e dallo scarso sviluppo delle infrastrutture dei trasporti terrestri. Gli incentivi governativi alla grande navigazione stimolano l'industria cantieristica, ma la crescita del naviglio di grande stazza è condizionata dalle gerarchie economiche internazionali, che accentuano il peso delle marine nordeuropee nel controllo dei traffici, lasciando al Regno il controllo maggioritario, ma nell'insieme sempre meno rilevante, delle rotte mediterranee. La piccola e media marineria che ha veicolato egregiamente nel corso del Settecento l'integrazione del Regno nel mercato internazionale, in virtù di una duttilità che ben rispondeva all'incertezza dei suoi assetti, appare relegata a una funzione progressivamente declinante sulle grandi rotte, e protetta in quelle interne da una sempre più decisa politica di intervento a suo favore; il paternalismo borbonico si accentua proprio in coincidenza con la svolta liberalizzante del 1845, e dopo l'Unità sarà drasticamente sostituito da un approccio ben poco protettivo nei confronti di questo popolo del mare. Sarà a questo punto il Mediterraneo delle gerarchie e della concentrazione oligopolistica, dei traffici strutturati e della concentrazione portuale a far apparire obsoleto quello dei porti diffusi, delle miriadi di bastimenti, e del mondo braudeliano dei "carrettieri del mare", che costituisce l'immagine decisamente prevalente del Mezzogiorno marittimo.

ALIDA CLEMENTE

Università degli Studi Niccolò Cusano - Telematica, Roma

Tab. 1 – *Stato della marina mercantile dei domini continentali del Regno delle Due Sicilie (1818-1860)*

anno	numero di bastimenti	tonnellaggio totale	tonnellaggio medio	numero (1818 = 100)	tonnellaggio (1818 = 100)
1818	3.587	92.268	25,7	100	100
1820	4.174			116	
1822	4.534	80.111*		126	
1823	4.581	84.754*		128	
1825	5.008**	107.938	21,6	140	117
1834	5.328	102.112	19,2	149	111
1835	5.493	111.898	20,4	153	121
1836	5.965	136.416	22,7	166	148
1837	6.186	155.868	25,2	172	169
1838	6.643	165.416	24,9	185	179
1839	6.803	166.253	24,5	190	180
1840	7.721	173.034	22,4	215	188
1841	8.478	178.639	21	236	194
1842	8.720	183.383	21,	243	199
1843	8.926	188.667	21,1	249	204
1844	9.143	193.661	21,2	255	210
1845	9.337	191.591	20,5	260	208
1846	9.564	196.217	20,5	267	212
1847	9.774	200.340	20,5	272	217
1848	9.939	208.642	21	277	226
1849	10.127	216.960	21,4	282	235
1850	10.368	221.750	21,4	289	240
1851	8.875	204.958	23	247	222
1852	8.884	204.140	23	248	221
1853	8.594	181.142	21	240	196
1854	8.872	205.827	23,2	247	223
1855	8.958	213.006	23,8	250	231
1856	9.082	222.845	24,5	253	242
1857	9.263	235.287	25,4	258	255
1858	9.515	247.692	26	265	268
1859	9.716	254.792	26,2	271	276
1860	9.848	259.909	26,4	275	282

Fonti: per gli anni 1818, 1820 e 1834-1839: *Della mariniera mercantile*, «Annali civili del Regno delle Due Sicilie», XXVI, fs. LI, Napoli 1841. Per il 1822: ASN, MF, f. 4656, f.lo 2002. Per il 1823: ASN, MF, f. 4728, f.lo 2185. Per il 1825, BIANCHINI, *Della storia delle finanze* [1839], p. 625. Dal 1840 al 1855, ASN, MF, Amministrazione generale dei dazi indiretti, Statistiche commerciali per gli anni 1840-1855, ff. 14135-14149. Dal 1856 al 1860, TULLIO, *Commercio*, p. 307.

* Il tonnellaggio totale per gli anni 1822 e 1823 non comprende i bastimenti minori di 26 palmi, computati comunque nel numero totale, e dunque non risulta comparabile con la serie; per l'anno 1822 il numero dei gozzi di meno di 26 palmi è 5.012, numero che appare assolutamente sproporzionato rispetto alla serie (per l'anno successivo il numero è 1.034), e che si suppone frutto di un errore del compilatore; lo si è corretto alla dimensione verosimile di 1.012.

** Per il 1825, lo Specchio del 1841 fornisce una cifra differente (4.808). Si è scelto di riportare il dato riferito dal Bianchini in quanto completo del tonnellaggio, e della ripartizione per tipologie di bastimenti.

Tab. 2 – *Stato della marina mercantile (meno la categoria minima dei gozzi minori di 26 palmi)*

anno	numero di bastimenti	tonnellaggio
1818	2.387	
1822	3.522	80.111
1823	3.547	84.754
1824	3.712	100.299
1825	3.808	106.138
1833	3.283	152.599
1841	5.737	172.134
1842	5.900	178.954
1843	6.057	184.131
1844	6.196	188.992
1845	6.303	186.787
1846	6.427	191.238
1849	6.771	211.596
1850	6.902	216.218
1851	5.436	197.942
1852	5.802	197.925
1853	5.453	174.906
1854	5.787	201.182
1855	5.855	208.254

Fonti: v. Tabella 1. Inoltre, per il 1824, «Giornale del Regno delle Due Sicilie», N° 144, 22 giugno 1825, p. 576 (non comprensivo dei gozzi sotto i 26 palmi, e dunque non riportato nella Tabella 1). Per il 1833, *Specchio della marineria mercantile dei reali domini di qua dal faro al 1 luglio 1833*, «Annali civili del Regno delle Due Sicilie», IV, fs. VII, Napoli 1834 (non comprensivo dei gozzi sotto i 26 palmi, e dunque non riportato nella Tabella 1).

Tab. 3 – *Distribuzione del naviglio per categoria di tonnellaggio (1822-1860)**

tonnellate/ anno	fino a 100		da 101 a 200		da 201 a 300		da 301 in su	
	numero	%	numero	%	numero	%	numero	%
1822	4.362	96			172	4		
1825	4.773	95			235	5		
1834	5.134	94	94	2	185	3	42	1
1843	8.468	95	79	1	379	4		
1852	8.415	95	127	1	328	4	14	0,2
1860	9.202	93	216	2	399	4	31	0,3

Fonti: v. Tabella 1. Per il 1834, *Della marineria mercantile ne' reali domini di qua dal faro l'anno 1834*, «Annali civili del Regno delle Due Sicilie», VII, fs. XIII, Napoli 1835. Si è scelta questa fonte, che riporta un dato differente da quello dello Specchio del 1841, utilizzato nella tabella 1, poiché è l'unica a riportare per quest'anno la distinta dei bastimenti per categoria di tonnellaggio.

* Scopo di questa classificazione è rilevare la struttura della marina mercantile e la sua eventuale evoluzione nel trentennio considerato. Solo per il 1834 essa riporta dati effettivi. Per gli altri anni, disponendo del numero e del tonnellaggio totale dei bastimenti per ciascuna tipologia, si è calcolato il tonnellaggio medio di ognuna di esse, e se ne è computato il numero nella categoria di tonnellaggio corrispondente. Di conseguenza la riduzione in numero assoluto dei bastimenti di oltre 300 tonnellate tra il 1834 e il 1852 non va ritenuta significativa, poiché può essere l'effetto dello "slittamento" nella categoria inferiore di bastimenti che, pur essendo di tonnellaggio maggiore di 300, appartengono ad una tipologia di tonnellaggio medio inferiore. Nella categoria sotto le 100 tonnellate, rientrano i gozzi di 26 palmi o meno, le feluche, le barche di 20 tonnellate o meno, speronare, paranze, paranzelli, gozzoni, feluconi, bracciere, bovi, tartanoni, marielle, tartanelle, martingane, martinganelle, trabacoli, scia-becchi, mistici, velacciere, pielaghi, golette, scogliere, tartane. Nella categoria da 101 a 200 rientrano bombarde, pinchi e brich scuner; in quella da 201 a 300, piroscafi, polacche, e brigantini. Nella categoria sopra le 300 tonnellate rientrano soltanto i barchi e, dal 1852, le navi e gli yacht.

Tab. 4 – *Incidenza del cabotaggio con la Sicilia sul movimento della navigazione dei domini continentali (%)*

anno	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855
in numero	14,9	12,2	28,7	32,9	39,8	19,07	40,3	43,7	40,5	52,7	51,4	49,3	58,9
in tonnellaggio	10	9,4	20,1	19,9	25,7	14,4	29,5	33,3	31,9	48,3	44	38,4	39,6

Fonte: ASN, MF, Amministrazione generale dei dazi indiretti, Statistiche commerciali, *ad annum*.

Tab. 5 – *Incidenza del cabotaggio con i domini continentali sul movimento della navigazione in Sicilia (%)*

anno	n. di bastimenti
1843	54,5
1844	48,3
1845	49,3
1846	56,4
1847	39,9

Fonte: ASN, Ministero degli Affari Esteri, f. 4975bis, Stato dei legni approdati nei porti di Sicilia, 1843-1849. Non sono disponibili dati per gli anni successivi.

Tab. 6 – *Movimento di cabotaggio diviso per province (1852)*

destinazione/ porto di partenza	province continentali		Sicilia	
	numero	tonnellaggio	numero	tonnellaggio
Napoli	11.990	716.986	3.331	321.742
Terra di Lavoro	3.342	131.833	69	6.241
Principato Citra	4.209	137.925	518	30.603
Basilicata	629	14.209	19	812
Abruzzo Ultra	306	11.964		
Abruzzo Citra	1.191	40.464	14	1.249
Molise	894	19.317	6	448
Capitanata	2.892	117.061	19	3.273
Terra di Bari	1.933	155.763	59	6.745
Terra d'Otranto	2.929	155.535	155	13.397
Calabria Citra	2.232	136.400	210	9.340
Calabria Ultra II	2.404	136.279	452	19.579
Calabria Ultra I	4.074	188.445	3.076	124.354

Fonte: *Specchio della navigazione commerciale e de' bastimenti mercantili de' reali domini di qua del faro pel 1852*, «Annali civili del Regno delle Due Sicilie», XLVII, fs. XCVI, Napoli 1853, pp. 185-188.

Tab. 7 – *Bastimenti di stazza maggiore (numero)**

	1825	1842	1843	1844	1845	1846	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1860
navi		4	4	4	4	4	6	5	8	8	8	6	6
barchi		0	0	0	0	0	4	5	9	6	9	13	23
piroscafi		7	7	7	6	9	9	8	12	12	16	18	17
brigantini	219	360	361	355	347	350	367	368	323	312	292	300	380
polacche	16	7	7	7	7	7	6	6	10	4	4	2	2
brich scunner		40	47	49	55	60	88	95	105	117	126	140	211
bombarde	33	26	25	24	24	24	25	25	15	25	12	8	12
pinchi	12	6	7	7	7	6	6	6	4	4	3	3	3

Fonti: per il 1825, v. Tabella 1. Dal 1842 al 1854, come Tabella 4. Per il 1860, «Giornale ufficiale di Napoli», n. 149, lunedì 24 giugno 1861.

* Si tratta delle categorie di bastimenti con un tonnellaggio medio tendenzialmente maggiore di 100, anche se il valore medio può variare da un anno all'altro. Ad esempio nel 1825 le tipologie che superano il valore medio di 100 sono soltanto i brigantini e le polacche; al 1860 le bombarde rientrano nella categoria inferiore, mentre andrebbero inclusi nella categoria superiore gli yachts (2). Per questa ragione i totali del 1823 e del 1860 non coincidono con quelli della Tabella 3.

Tab. 8 – *Bastimenti di stazza maggiore (tonnellaggio)*

	1825	1842	1843	1844	1845	1846	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1860
navi		1.003	1.003	1.003	1.003	1.003	1.903	1.653	2.692	2.693	2.673	2.039	2.431
barchi		0	0	0	0	0	1.510	1.987	3.299	2.327	3.598	5.236	10.413
piroscafi		1.692	1.571	1.571	1.451	2.503	2.265	2.170	2.842	3.013	3.351	4.020	3.748
brigantini	51.652	93.730	94.154	93.438	91.368	91.970	91.179	95.284	83.526	80.673	56.001	79.449	106.546
polacche	4.139	1.746	1.746	1.746	1.746	1.746	1.495	1.495	2.469	974	974	488	487
brich scunner		5.582	7.044	7.283	8.137	9.018	13.844	14.894	17.071	19.179	20.999	22.851	33.066
bombarde	2.953	2.737	2.618	2.563	2.563	2.563	2.581	2.581	1.471	2.120	1.161	1.124	1.124
pinchi	438	733	801	801	801	672	680	680	458	566	389	389	388

Fonti: v. Tabella 7.

Tab. 9 – *Movimento della navigazione a vapore nei domini continentali al 1852*

	numero	tonnellaggio	quota piroscafi sul movimento complessivo (numero)	quota piroscafi sul movimento complessivo (tonnellaggio)
Cabotaggio	732	136.276	1,9	8
Navigazione estera	543	172.074	10,5	27,7
Contributo navi nazionali su navigazione estera a vapore	149	55.105	27,4	32

Fonte: *Specchio della navigazione commerciale* [1853], p. 213.

Tab. 10 – *Movimento della navigazione estera a vapore (1852)*

provenienza o destinazione	movimento navi nazionali		movimento navi estere		totale	
	numero	tonnellaggio	numero	tonnellaggio	numero	tonnellaggio
Austria			52	12.384	52	12.384
Grecia			1	458	1	458
Isole Ionie			52	12.384	52	12.384
Turchia			3	1.071	3	1.071
Francia	146	54.085	223	67.108	369	121.193
Isole britanniche	3	1.020	63	23.584	66	24.604

Fonte: *Specchio della navigazione commerciale* [1853], pp. 216-218.

Tab. 11 – *Movimento della navigazione con l'estero (1838-1855)**

anno	ingressi e uscite dai porti dei domini continentali (inclusi i flussi da e per la Sicilia)	ingressi e uscite dai porti dei domini continentali (esclusi i flussi da e per la Sicilia)	ingressi e uscite di navi nazionali esclusi i flussi da/per la Sicilia	incidenza delle navi nazionali sul movimento estero esclusa la Sicilia
1838	4.669			
1839	5.229			
1840				
1841	4.535			
1842	6.577			
1843	5.765	4.904	4.082	83,2
1844	7.720	6.778	5.421	80
1845	7.890	5.622	4.729	84,1
1846	8.616	5.777	4.822	83,4
1847	10.045	6.039	4.722	78,2
1848	6.638	5.372	4.166	77,5
1849	8.681	5.180	4.054	78,2
1850	10.274	5.779	4.452	77
1851	9.187	5.468	4.330	79
1852	11.085	5.244	4.247	80,9
1853	10.246	4.976	4.061	81,6
1854	9.594	4.859	3.988	82
1855	10.065	4.769	3.897	81,7

Fonte: ASN, MF, Amministrazione generale dei dazi indiretti, Statistiche commerciali, 1838-1855, ff. 14132-14149.

* Il movimento verso la Sicilia era classificato come movimento con l'estero.

Tab. 12 – *Movimento della navigazione con l'estero per destinazione (1852)*

	numero	% sul totale	movimento navi nazionali tonnellaggio	% sul totale	movimento navi estere tonnellaggio	numero	movimento navi estere numero	totale tonnellaggio
Stato pontificio	962	86	38.559	84	7.418	153	1.115	45.947
Granducato di Toscana	163	81	15.501	81	3.612	38	201	19.113
Regno di Sardegna	270	70	40.614	79	10.945	117	387	51.559
Modena	2	15	180	18	793	11	13	973
Monaco	2	100	632	100			2	632
Austria	1.535	87	94.292	81	21.834	238	1.773	116.126
Grecia	10	28	424	12	3.067	26	36	3.491
Isole Ionie	74	37	5.361	27	14.821	127	201	20.182
Turchia	25	27	6.982	28	17.564	69	94	24.546
Tunisi	6	67	612	73	224	3	9	836
Francia	498	64	130.414	64	74.672	278	776	205.086
Spagna	16	50	2.758	44	3.450	16	32	6.208
Isole britanniche	155	34	28.655	31	65.093	304	459	93.748
Belgio	12	86	3.184	93	223	2	14	3.407
Olanda	16	44	4.805	58	3.502	20	36	8.307
Germania	3	100	863	100			3	863
Danimarca	2	50	475	50	480	2	4	955
Stati svedesi	5	33	1.229	40	1.874	10	15	3.103
Prussia		0		0	410	2	2	410
Russia	19	59	5.395	63	3.170	13	32	8.565
Moldavia		0		0	1.507	7	7	1.507
Stati uniti	15	62	4.489	61	2.868	9	24	7.357

Fonte: *Specchio della navigazione commerciale* [1853], p. 214.

Tab. 13 – *Traffico di navi estere nei porti dei domini continentali (1838-1855)*

bandiera	1838	1839	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855
Austro veneta	254	208	203	253	122	497	138	204	424	240	125	208	182	133	202	78	174
Pontificia	222	133	148	161	192	254	116	64	107	146	99	72	121	89	107	86	69
Sarda	103	70	206	174	104	146	115	131	174	72	88	252	163	92	48	49	69
Toscana	95	142	151	50	65	90	45	47	63	57	60	53	28	12	27	68	
Lucchese	2	9	7	4	7	5	5	1	2								
Estense				4	4	7	10	12	11	1	5	2	4	3		2	3
<i>Totale</i>																	
<i>stati italiani</i>	581	515	706	747	475	974	474	457	765	522	374	594	523	345	369	242	383
Brasiliana															2		
Inglese	207	200	237	312	201	257	241	335	345	492	519	458	410	368	322	336	304
Americana (USA)	1		1			1	4	4	4		6	14	16	14	10	5	9
Olandese		1								8	25	41	31	37	23	48	53
Belga	1	2								4	13	5	3		4	2	3
Russa	3	6	7	11	4	12	15	10	10	6	24	20	14	2			
Bavarese		2															
Danese			2	3	4	6	4	4	3	8	11	6	17	6	4	9	3
Città anseatiche				1													
Prussiana				1	1		1	2	5		4	4	2	4	6	9	2
Oldemburghese											2						
Mecklemburghese														5	1	3	4
Amburghese						2				2	2	2	2	2	2		
Annovarese										2						3	1
Svedese e norvegese	3	10	3	7	8	11	4	20	17	39	33	19	11	18	36	31	27
<i>Totale stati</i>																	
<i>mondoeuropei e atlantici</i>	215	221	250	335	218	289	269	373	381	566	631	571	506	454	410	448	406

Segue

Segue: Tab. 13 - *Traffico di navi estere nei porti dei domini continentali (1838-1855)*

bandiera	1838	1839	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855
Ionica	114	39	62	66	47	36	47	39	57	43	39	30	48	48	24	45	42
Francese	104	133	138	89	65	45	84	51	81	48	51	92	43	123	59	88	18
Greca	12	6	4	3	13	11	15	29	24	20	14	24	14	20	23	29	5
Spagnola	2	5	2	8	4			3	3	6	16	14	4		19	6	11
Ottomana		2	2			2	4	6	4					2	9	13	7
Tunisina									1	1	1						4
Tripolina											1						
Gerosolimitana												2		2			
<i>Totale altri stati mediterranei</i>	232	185	208	166	129	94	150	125	169	118	122	162	109	195	138	181	83

Fonte: v. Tabella 12.

Tab. 14 – *Destinazione dei bastimenti del Regno (1838 e 1852)*

destinazione	1838		1852	
	numero viaggi	% sul totale	numero viaggi	% sul totale
Austria	508	53	808	42
Francia	133	14	237	12
Stato sardo	132	14	117	6
Stato pontificio	81	8	463	24
Inghilterra	20	2	77	4
Russia	21	2	19	1
Toscana	15	2	108	6
Olanda	13	1	16	1
altri	39	4	91	5

Fonti: *Specchio della navigazione commerciale* [1841] e [1853].

Tab. 15 – *Marine preunitarie (1837-1859)*

anno	Regno di Sardegna		Stato pontificio		Granducato di Toscana		Venezia e Trieste		Sicilia					
	numero	tonnellaggio	numero	tonnellaggio	numero	tonnellaggio	numero	tonnellaggio	numero	tonnellaggio				
1837	3.143	159.548	1.186	100	20.504	100	758	100	22.579	100	3.107	100	167.949	100
1838			1.334	112			740	98	24.116	107			2.371	100
1839							730	96	23.595	105				46.674
1841	3.057	97												
1843	3.609	115					771	102	25.665	114			2.133	90
1846			1.323	112	26.280	128							2.237	94
1850	3.467	110					711	94	31.340	139	3.233	104	238.180	142
1851			1.667	141	30.983	151								
1852	3.467	110	1.430	121	28.770	140	711	94	31.338	139	3.178	102	271.582	162
1854			1.893	160	31.637	154					3.175	102	302.402	180
1855	3.153	110	1.486	125	31.167	152								
1858	2.928	93	1.842	155	41.360	202	959	127	59.023	261	3.351	108	350.899	209
1859	2.880	92	1.969	166	37.125	181	892	118	55.115	244			1.814	88

Fonti: AMATI, *Elementi di geografia*, p. 154; *Nuovo dizionario universale tecnologico; Ricerche statistiche sul granducato di Toscana, raccolte e ordinate da A. Zuccagni Orlandini*, II, Firenze 1850, p. 154; *Almanacco etrusco cronologico statistico mercantile per l'anno 1856*, Firenze 1855, p. 89; M. GABRIELE, *L'industria armatoriale nei territori dello stato pontificio dal 1815 al 1880*, «Archivio economico dell'Unificazione italiana», s. I, XI, f. lo 3; *Statistica della marina mercantile italiana*, «Annali universali di statistica», s. III, CXXXII, aprile 1855, pp. 74-76; DI GIANFRANCESCO, *La rivoluzione*, p. 222.

Tab. 16 – *Dotazione di bastimenti degli stati preunitari al 1858*

	numero di bastimenti	tonnellaggio	tonnellaggio medio
Regno di Sardegna	2.908	208.218	71,6
Granducato di Toscana	959	59.023	61,5
Modena	27	980	36,3
Stato pontificio	1.842	41.360	22,4
Regno Due Sicilie	11.052	272.305	24,6
Venezia e Trieste	3.351	350.899	104,7
<i>Totale</i>	<i>20.139</i>	<i>932.785</i>	<i>46,3</i>

Fonti: AMATI, *Elementi di geografia*, p. 154; per Venezia e Trieste: DI GIANFRANCESCO, *La rivoluzione*, p. 222, essendo i dati riportati da Amati assolutamente incongruenti con la serie disponibile.

Tab. 17 – *Stato della marina mercantile nelle province continentali dell'ex Regno delle Due Sicilie (1860-1865)*

anno	numero di bastimenti	tonnellaggio	tonnellaggio medio	% sul totale nazionale (numero)	% sul totale nazionale (tonnellaggio)
1860	9.848	259.909	26,4		
1863	4.683	255.433	54	45	39
1864	5.632	177.636	31,5	40,5	30
1865	6.180	182.588	29,5	39	27

Fonti: MAIC, Statistica del Regno d'Italia, *Movimento della navigazione nei porti del Regno, Pesca del pesce e del corallo. Marineria mercantile e cantieri navali*, Anno 1863, Torino 1864, pp. 202-203, e MAIC, Statistica del Regno d'Italia, *Movimento della Navigazione nei Porti del Regno*, Anno 1865, Firenze 1867, pp. 109, 114.

Tab. 18 – *Marina mercantile nelle province dell'ex Regno delle Due Sicilie distinta per categorie di tonnellaggio*

tonnellaggio/ anno	> 10	da 11 a 100	da 101 a 200	da 201 a 300	da 301 in su
1855	6.359	2.089	161	327	22
1863	1.670	2.348	219	256	190
1864	4.656 (> di 20)	984 (da 20)	470	56	

Fonti: v. Tabella 17. Per il 1855 ASN, MF, Statistica commerciale.

Tab. 19 – *Bastimenti a vela per categoria di tonnellaggio (1864)*

	da 1.000 a 801	da 800 a 501	da 500 a 301	da 300 a 101	da 100 a 61	da 60 a 21	da 20 a 6	meno di 6
Mezzogiorno	1	5	50	470	359	625	1.001	3.655
resto d'Italia	4	83	400	826	411	1.284	1.765	4.694
totale nazionale	5	88	450	1.296	770	1.909	2.766	8.349

Fonti: v. Tabella 17.

Tab. 20 – *Bastimenti a vapore (1864)*

compartimenti	al 31 dicembre 1864				al 31 dicembre 1865			
	bastimenti in legno	bastimenti in ferro	tonnellate	forza in cavalli	bastimenti in legno	bastimenti in ferro	tonnellate	forza in cavalli
<i>Napoli</i>	8	5	2.432	1.435	9	4	2.217	1.316
<i>Castellammare</i>	1		95	50	1		95	50
totale Mezzogiorno								
continentale	9	5	2.527	1.485	10	4	2.312	1.366
totale nazionale	30	60	19.837	10.976	30	65	22.158	12.077

Fonti: v. Tabella 17.