

STORIA ECONOMICA

A N N O X X I V (2 0 2 1) - n. 1-2



Edizioni Scientifiche Italiane

Direttore responsabile: LUIGI DE MATTEO

Comitato di Direzione: ANDREA CAFARELLI, GIOVANNI CECCARELLI, DANIELA CICCOLELLA, ALIDA CLEMENTE, FRANCESCO DANDOLO, LUIGI DE MATTEO, GIOVANNI FARESE, ANDREA GIUNTINI, ALBERTO GUENZI, AMEDEO LEPORE, STEFANO MAGAGNOLI, GIUSEPPE MORICOLA, ANGELA ORLANDI, PAOLO PECORARI, GIAN LUCA PODESTÀ, MARIO RIZZO, GAETANO SABATINI

La Rivista, fondata da Luigi De Rosa nel 1998, si propone di favorire la diffusione e la crescita della Storia economica e di valorizzarne, rendendolo più visibile, l'apporto al più generale campo degli studi storici ed economici. Di qui, pur nella varietà di approcci e di orientamenti culturali di chi l'ha costituita e vi contribuisce, la sua aspirazione a collocarsi nel solco della più solida tradizione storiografica della disciplina senza rinunciare ad allargarne gli orizzonti metodologici e tematici.

Comitato scientifico: Frediano Bof (Università di Udine), Giorgio Borelli (Università di Verona), Aldo Carera (Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano), Francesco D'Esposito (Università G. d'Annunzio di Chieti-Pescara), Marco Doria (Università di Genova), Giulio Fenicia (Università di Bari Aldo Moro), Luciana Frangioni (Università di Campobasso), Paolo Frascani (Università di Napoli "L'Orientale"), Maurizio Gangemi (Università di Bari Aldo Moro), Germano Maifreda (Università di Milano), Daniela Manetti (Università di Pisa), Paola Massa (Università di Genova), Giampiero Nigro (Università di Firenze), Nicola Ostuni (Università Magna Græcia di Catanzaro), Paola Pierucci (Università G. d'Annunzio di Chieti-Pescara), Giovanni Vigo (Università di Pavia), Giovanni Zalin (Università di Verona)

Storia economica effettua il referaggio anonimo e indipendente.

Direttore responsabile: Luigi De Matteo, e-mail: ldematteo@alice.it.

Direzione: e-mail: direzione@storiaeconomica.it.

Redazione: Storia economica c/o Daniela Ciccolella, CNR-ISMed, Via Cardinale G. Sanfelice 8, 80134 Napoli.

Gli articoli, le ricerche, le rassegne, le recensioni, e tutti gli altri scritti, se firmati, esprimono esclusivamente l'opinione degli autori.

Amministrazione: Edizioni Scientifiche Italiane, via Chiatamone 7, 80121 Napoli – tel. 081/7645443 pbx e fax 081/7646477 – Internet: www.edizioniesi.it; e-mail: periodici@edizioniesi.it

Registrazione presso il Tribunale di Napoli al n. 4970 del 23 giugno 1998.

Responsabile: Luigi De Matteo.

Copyright by Edizioni Scientifiche Italiane – Napoli.

Periodico esonerato da B.A.M. art. 4, 1° comma, n. 6, d.P.R. 627 del 6 ottobre 1978

SOMMARIO

ANNO XXIV (2021) - n. 1-2

ISTANTANEE DALLA STORIA ECONOMICA. TEMI DI STORIA E STORIOGRAFIA a cura di Luigi De Matteo

<i>Premessa</i> di Luigi De Matteo	»	7
MARIA PAOLA ZANOBONI, <i>Cuffie, veli e gorgiere in un inventario milanese d'inizio Cinquecento</i>	»	13
ANGELA ORLANDI, <i>La gestione di un portafoglio titoli nella contabilità cinquecentesca</i>	»	45
ALDO MONTAUDO, <i>Vendita su documenti e costi di transazione nel commercio internazionale dell'olio del Mezzogiorno (1651-1681)</i>	»	73
GIOVANNI CECCARELLI, <i>Oltre la storia delle assicurazioni: rischio e incertezza in età preindustriale</i>	»	107
GERARDO CRINGOLI, <i>Questione agraria e controrivoluzione in Francia. Il caso della Vandea</i>	»	125
STEFANIA ECCHIA, MAGDALENA MODRZEJEWSKA, <i>Josiah Warren's anarchist path between individualism and equitable commerce</i>	»	147
ROBERTO ROSSI, <i>Tra rendita e profitto: produzione e commercio dello zolfo in Sicilia nell'Ottocento</i>	»	177
GIAMPIERO NIGRO, <i>Le premesse della formazione di un distretto industriale. Prato nell'Ottocento</i>	»	203
ANDREA GIUNTINI, <i>Le Esposizioni Universali e l'economia nell'epoca della prima globalizzazione. Un panorama della storiografia italiana</i>	»	219

MARIA CARMELA SCHISANI, <i>Banche dati e nuove metodologie nella Storia economica. Il database IFESMez e l'analisi delle reti sociali per lo studio del sistema socio-economico del Mezzogiorno (1800-1913)</i>	» 239
GIULIO FENICIA, <i>Consumo di alcolici ed etilismo nell'Italia monarchica</i>	» 263
MANUEL VAQUERO PIÑEIRO, <i>Processi di globalizzazione e tendenze protezionistiche. L'industria dell'olio di semi in Italia dall'Unità alla seconda guerra mondiale</i>	» 309
MARCO DORIA, <i>Intrecci tra storia globale e storia marittima. Il porto di Genova in età contemporanea</i>	» 339
ANDREA LEONARDI, <i>La politica turistica italiana nel secondo dopoguerra: il riavvio dei flussi internazionali e il ruolo dell'ERP</i>	» 367
GIUSEPPE MORICOLA, <i>Vulnerabile e resiliente: il piccolo commercio in Italia (1920-1980)</i>	» 391
STEFANO PALERMO, <i>Il Mezzogiorno nella stagnazione italiana dell'ultimo ventennio. Appunti per una lettura diacronica e di lungo periodo</i>	» 413
SIMONE SELVA, <i>Cinquant'anni dopo: il sistema monetario di Bretton Woods in prospettiva storica</i>	» 441
LUCIANO MAFFI, <i>La breve, ma promettente storia dell'agroecologia</i>	» 463
GIUSEPPE CONTI, <i>Il mito delle origini di una moneta senza credito e senza istituzioni. Note per una genealogia alternativa</i>	» 485

INTRECCI TRA STORIA GLOBALE
E STORIA MARITTIMA.
IL PORTO DI GENOVA IN ETÀ CONTEMPORANEA

Gli storici marittimi hanno discusso negli ultimi anni dei propri temi di ricerca nelle prospettive che la storia globale e le più recenti dinamiche dei processi di globalizzazione suggeriscono. Lo studio dei porti è un privilegiato campo di indagine. Nell'articolo si esamina la funzione svolta dal porto di Genova nei secoli XIX e XX e negli ultimi due decenni come fondamentale porta d'ingresso e d'uscita italiana per le merci, materie prime, prodotti agricoli e manufatti industriali. L'analisi delle statistiche del movimento portuale genovese permette di definire i tempi e i modi dell'inserimento dell'Italia nell'economia internazionale e riflette alcuni dei più significativi effetti della globalizzazione.

Globalizzazione, storia marittima, porto, Genova, commercio internazionale

In the last years maritime historians have discussed their own research topics according to the new perspectives suggested by global history and by the most recent trends of globalization. The paper illustrates the role of the port of Genoa in the XIXth and XXth centuries and even in the last two decades as a crucial Italian gateway for raw materials, agricultural and industrial goods. The analysis of the statistics of the port of Genoa traffics shows the position of Italy in the international economic system and some of the relevant effects of globalization.

Globalization, maritime history, port, Genoa, international trade

1. Prospettive di ricerca. La globalizzazione e il porto

La fortuna del termine globalizzazione è relativamente recente. L'utilizzazione del vocabolo per definire l'infittirsi crescente, veloce e dagli impatti profondi delle relazioni tra le aree del mondo, tanto sotto il profilo economico quanto sotto quello culturale e delle mentalità, si afferma infatti nell'ultimo ventennio del Novecento. Da un lato, la fine del blocco sovietico, la transizione da un sistema di econo-

mia pianificata all'economia di mercato nell'Est europeo, dall'altro, la progressiva, inarrestabile e dirompente apertura al mercato perseguita dalla leadership della Cina – il cui esito in continuo divenire viene denominato dalla stessa leadership cinese “economia socialista di mercato” – concorrono a rafforzare la consapevolezza di vivere in un villaggio globale¹. Un “villaggio” in cui, come le esperienze recenti dimostrano, circolano rapidamente i virus e dove lunghe e complesse (e talvolta fragili) *supply chains* reggono i settori produttivi. La dimensione del mercato, degli scambi e delle relazioni economiche appare dunque in questa prospettiva una (la) fondamentale chiave di lettura, anche se non certamente la sola, per osservare il processo storico.

Le riflessioni sulla globalizzazione sostengono e animano gli studi e gli interventi di quanti si cimentano nel campo della *global history*²: nelle loro pagine viene dedicato ampio spazio alla periodizzazione del fenomeno, si considerano i caratteri che la globalizzazione ha via via assunto e si dibatte sul suo inizio. Gli studi di storia globale si riallacciano a quelli che venivano definiti di *world history*, inscrivendo in questo filone autori classici, e ripetutamente citati, quali Fernand Braudel e Immanuel Wallerstein, dei quali si riprendono i concetti di lunga durata, unità spaziale di analisi, centro, periferia, sistema-mondo³. Così non manca chi data gli esordi della globalizzazione a epoche assai lontane, rilevando come allora già esistessero relazioni che legavano diverse regioni del globo, mentre altri sottolineano la fase nuova aperta dalle grandi scoperte geografiche e della circumnavigazione del mondo e qualcuno si spinge a individuare nel 1571 – l'anno nel quale la corona spagnola è in grado di organizzare collegamenti marittimi

¹ D. HELD, A. MCGREW, *Globalismo e antiglobalismo*, Il Mulino, Bologna 2002, pp. 9-10.

² Per una rassegna e presentazione dei diversi approcci per guardare alla storia nella prospettiva della globalizzazione si vedano, ad esempio, *Globalization and global history*, a cura di B.K. Gills e W.R. Thompson, Routledge, Londra-New York 2006, e D. OLSTEIN, *Le molteplici origini della globalizzazione. Un dibattito storiografico*, «Contemporanea», 9 (2006), 3, pp. 403-422.

³ Il riferimento obbligato è ai classici e fondamentali lavori di F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Einaudi, Torino 1953; I. WALLERSTEIN, *Il sistema mondiale dell'economia moderna*, il Mulino, Bologna 1974; ID., *Il capitalismo storico*, Einaudi, Torino 1985. Per uno sguardo sulla globalizzazione contemporanea si vedano J.A. FRIEDEN, *Global Capitalism. Its Fall and Rise in the Twentieth Century*, Norton, New York 2006, e *Storia economica globale del mondo contemporaneo*, a cura di C. Fumian e A. Giuntini, Carocci, Roma 2019.

regolari, per l'epoca, da Manila con il continente americano – il momento di avvio della globalizzazione⁴.

In questo contributo si assume come momento di passaggio e di costruzione del sistema economico globale quello descritto da Karl Marx e Friedrich Engels alla metà dell'Ottocento con parole potenti e per molti versi precorritrici:

sfruttando il mercato mondiale la borghesia ha reso cosmopolita la produzione e il consumo di tutti i paesi. [...] Le antichissime industrie nazionali sono state e vengono, di giorno in giorno, annichilite. Esse vengono soppiantate da nuove industrie [...] che non lavorano più materie prime indigene, bensì materie prime provenienti dalle regioni più remote, e i cui prodotti non si consumano soltanto nel paese, ma in tutte le parti del mondo. Al posto dei vecchi bisogni [...] subentrano bisogni nuovi, che, per essere soddisfatti, esigono i prodotti dei paesi e dei climi più lontani. In luogo dell'antico isolamento locale e nazionale [...] subentra un traffico universale, una universale dipendenza delle nazioni l'una dall'altra⁵.

Numerosi studiosi si sono concentrati sull'età contemporanea e sugli effetti che le rivoluzioni industriali e l'azione dei soggetti economici e sociali avevano sull'integrazione dei mercati e delle economie nazionali. I dati raccolti al riguardo sono assolutamente eloquenti. Walt Whitman Rostow indica come il volume del commercio mondiale, fatto 100 il livello del 1913, fosse pari a 3,1 nel 1820 e a 10,1 nel 1850, abbia oscillato tra le due guerre mondiali – 110 valore medio negli anni 1926-1929, 93 negli anni 1931-1935 – per poi crescere impetuosamente dopo il 1945 – 103 nel 1948, 342 nel 1965, 520 nel 1971 – e quintuplicarsi nella fase della *golden age*⁶. Angus Maddison evidenzia che i tassi di crescita medi annui dei volumi dell'export del mondo e delle sue macro aree furono significativi e continui, benché più lenti tra il 1913 e il 1950, e mostra quanto sia aumentato notevolmente il peso dell'export sul prodotto interno lordo. L'aggiornamento dell'analisi con dati degli ultimi 30-40 anni non farebbe che confermare le tendenze citate, sottolineando anzi il loro dilatarsi. Possiamo dunque assumere la metà dell'Ottocento come fase di avvio di una dinamica

⁴ D.O. FLYNN, A. GIRALDEZ, *Globalization began in 1571*, in *Globalization and global history*, pp. 208-222.

⁵ K. MARX, F. ENGELS, *Manifesto del partito comunista*, 1848, nell'edizione Editori Riuniti, Roma 1969, p. 61.

⁶ W.W. ROSTOW, *The World Economy. History and Prospect*, MacMillan, Londra e Basingstoke 1978, p. 669.

davvero nuova nelle sue dimensioni quantitative e qualitative rispetto a quelle osservabili nei periodi precedenti.

Tab. 1 – *Export su PIL (%) 1870-1998*

Aree	1870	1913	1950	1973	1998
Mondo	4,6	7,9	5,5	10,5	17,2
Europa Occidentale	8,8	14,1	8,7	18,7	35,8

Fonte: A. MADDISON, *The World Economy. A Millennial Perspective*, OECD, Parigi 2001, p. 127.

Kevin O' Rourke e Jeffrey Williamson, pur osservando che molti *world historians* retrodatano la globalizzazione, si concentrano proprio sugli ultimi due secoli, proponendo come metro di misura della effettiva integrazione del sistema economico mondiale la convergenza dei prezzi di beni di base "competitivi", vale a dire prodotti in aree diverse e quindi tra loro potenzialmente in concorrenza, il che non può estendersi ai diversi *non-competing goods* che animavano importanti traffici internazionali in età moderna⁷. Il confronto tra il prezzo dei cereali a Chicago e a Liverpool mostra una progressiva convergenza tra il 1870 e il 1912⁸.

Altri autori individuano due ondate di globalizzazione, la prima riferita agli anni tra il 1870 e la Grande Guerra, la seconda che caratterizza gli ultimi 30-40 anni, segnalandone analogie e differenze⁹: la principale somiglianza consiste nel mercato sviluppo riscontrabile nelle transazioni internazionali, riconducibile, a seconda dei casi, al superamento o al ridimensionamento delle barriere tecnologiche o tariffarie e politiche. Mentre la seconda globalizzazione è caratterizzata da un maggiore e più pieno coinvolgimento dei grandi poli dell'economia mondiale (Nord America, Europa, Asia orientale), la prima, a cavallo tra Otto e Novecento, riguardò invece fundamentalmente i primi due poli. Negli ultimi 40 anni infine hanno acquisito

⁷ K. O' ROURKE, J.G. WILLIAMSON, *When did globalisation begin?*, «European Review of Economic History», 6 (2002), 1, pp. 23-50.

⁸ Ivi, p. 38. Nel 1870 i prezzi registrati a Liverpool sono del 57,6% più alti di quelli di Chicago; nel 1912 il divario si è ridotto al 15,6%.

⁹ R.E. BALDWIN, P. MARTIN, *Two Waves of Globalisation: Superficial Similarities, Fundamental Differences*, National Bureau of Economic Research, Working paper 6904, 1999, pp. 1-35.

un peso decisivo le esportazioni e importazioni di beni manufatti provenienti da quelle parti del mondo che nel XIX secolo e per lunga parte del XX erano fornitrici soprattutto di beni agricoli e materie prime¹⁰.

La storia marittima si incontra e si intreccia inevitabilmente con la storia globale, proponendo metodi e chiavi di analisi per mettere in relazione la dimensione globale e internazionale con quella nazionale, regionale e locale¹¹. Periodizzazione, spazio marittimo, innovazione tecnologica sono alcune delle parole chiave che caratterizzano vari percorsi di studio. La storia marittima ha più dimensioni e ha, o quantomeno può avere, un respiro davvero globale. Le navi e le loro trasformazioni, il commercio per mare, le reti che collegano territori anche assai lontani, l'intermodalità nei trasporti sono obbligati temi di ricerca della *maritime history*¹².

I porti e la loro storia sono ovviamente oggetto particolare dell'attenzione dei *maritime historians* e più in generale degli storici per le molteplici prospettive che offre il loro studio¹³. Il ruolo dei porti nel sistema del commercio mondiale si legge guardando ai traffici e alla movimentazione delle merci che vi transitano. Le merci che vengono sbarcate o imbarcate per seguire percorsi lunghi che collegano paesi e continenti lontani riflettono la posizione economica internazionale di un sistema paese, nel quale i porti rappresentano un fondamentale punto di collegamento col mondo. Come cambiano i commerci marittimi internazionali, per dimensioni e composizione, così si modificano nel tempo gli spazi portuali, adattandosi al mutare delle navi e in corrispondenza dell'affermarsi di nuovi paradigmi tecnologici.

I porti sono sempre meno osservabili in sé, ma devono essere considerati come snodi di articolate *supply chains* che reggono ed esistono grazie a complesse reti infrastrutturali dedicate a un

¹⁰ Ivi, pp. 18-19. Si veda anche HELD, GREW, *Globalismo e antiglobalismo*, pp. 52-58.

¹¹ P. MANNING, *Global History and Maritime History*, «The International Journal of Maritime History», XXV (2013), 1, pp. 1-22.

¹² G. HARLAFTIS, *Maritime history: a new version of the old version and the true history of the sea*, «The International Journal of Maritime History», XXXII (2020), 2, pp. 383-402.

¹³ EAD., *Storia marittima e storia dei porti*, «Memoria e ricerca», n.s., 10 (2020), settembre-dicembre, pp. 5-21; M. TULL, *Port History in the International Journal of Maritime History (1989-2012)*, «The International Journal of Maritime History», XXVI (2014), 1, pp. 123-129; S. PALMER, *History of the Ports*, «The International Journal of Maritime History», XXXII (2020), 2, pp. 426-433.

trasporto intermodale; l'efficienza di queste reti è condizione necessaria, anche se non sufficiente, per la prosperità o la semplice sopravvivenza di uno scalo. Concentrandosi su tali aspetti¹⁴ in queste pagine si assumerà come luogo e unità di analisi il porto di Genova in età contemporanea. Si guarderà pertanto a un arco temporale che dall'Ottocento giunge ai nostri giorni, riprendendo spunti e dati proposti da una ricca produzione storiografica relativa al porto di Genova¹⁵ e rileggendoli nelle prospettive suggerite dalle più recenti tendenze della ricerca in tema di porti e di *global e maritime history*.

Debbono poi essere considerate le trasformazioni dell'economia italiana dall'Ottocento a oggi. A partire dai decenni finali dell'Ottocento si avvia il processo di industrializzazione del Paese che giunge al suo pieno compimento negli anni Sessanta del Novecento. Dagli anni Settanta del XX secolo il ritmo della crescita, elevato nei due decenni precedenti, rallenta, mentre si assiste a un processo di ristrutturazione dell'apparato industriale del Paese. Il settore secondario conosce dagli anni Ottanta un progressivo ridimensionamento, nel quadro di quel processo di deindustrializzazione diffusa che accomuna l'Italia agli altri Paesi dell'Occidente avanzato¹⁶.

¹⁴ Tralascieremo inevitabilmente altri importanti aspetti della storia dei porti, quali la storia del lavoro, le complesse, mutanti e contraddittorie relazioni tra gli scali e le città che li ospitano, le politiche e le regole istituzionali che disciplinano le attività portuali, ecc.

¹⁵ Il porto di Genova, principale scalo del paese, è stato oggetto di numerosi studi che, attingendo anche a dati e notizie di pubblicazioni del XIX e della prima metà del XX secolo, ne hanno analizzato il peso economico, lo sviluppo infrastrutturale, la storia della forza lavoro e dell'evoluzione del quadro normativo. In questa sede ci si limita a rinviare ai lavori di M.E. TONIZZI, *Traffici e strutture del porto di Genova 1815-1950*, Genova 1989; EAD., *Merci, strutture e lavoro nel porto di Genova tra '800 e '900*, FrancoAngeli, Milano 2000; EAD., *Il porto di Genova: 1861-1970*, «Memoria e ricerca», n.s., 10 (2020), settembre-dicembre, pp. 23-39; M. DORIA, *Il porto di Genova nell'età della globalizzazione e del container*, in *Le vocazioni di un territorio*, De Ferrari, Genova 2019, pp. 131-164. Oltre che nelle citate pubblicazioni, dettagliati dati sui traffici portuali sono riportati in *I numeri e la storia del porto di Genova*, Comune di Genova, Genova 2004 (reperibile anche online) e per gli anni più recenti si trovano nelle pagine del sito dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (portsofgenoa.com).

¹⁶ Per un quadro di sintesi della storia economica dell'Italia unita si vedano l'ormai datato ma sempre utile V. ZAMAGNI, *Dalla periferia al centro. La seconda rinascita economica dell'Italia 1861-1981*, Il Mulino, Bologna 1990, e il più recente *L'Italia e l'economia mondiale. Dall'Unità a oggi*, a cura di G. Toniolo, Marsilio, Venezia 2013.

In questi centocinquanta anni di storia il commercio italiano con l'estero acquisisce una importanza sempre maggiore. I dati relativi al 1886 e al 1913 indicano il carbone come principale prodotto importato in termini di peso (2,9 milioni di tonnellate nel 1886, 10,8 nel 1913), seguito dal frumento (0,9 milioni di tonnellate nel 1886, 1,8 nel 1913). Tra le due guerre mondiali il commercio estero ha andamenti altalenanti: cresce l'export – che tuttavia nel 1938 non raggiunge il livello toccato nella seconda metà degli anni Venti –, mentre si riducono progressivamente le importazioni¹⁷. Dopo il 1945 l'aumento sia delle importazioni che delle esportazioni italiane, considerando i volumi, è costante. Le importazioni aumentano in modo significativo negli anni Sessanta, rallentano la velocità della crescita nel successivo decennio, raddoppiano nel periodo 1981-1995 per continuare a crescere in seguito ma a un ritmo più lento. Le esportazioni aumentano impetuosamente tra il 1951 e il 1970 e più lentamente negli anni Settanta; riprendono vigore nel periodo 1981-1995 e progrediscono anch'esse assai meno nella fase seguente. In definitiva, malgrado le variazioni dei tassi di crescita da un decennio all'altro, lo sviluppo del movimento commerciale del paese con l'estero nel lungo periodo appare evidente.

Tab. 2 – *Tassi di crescita cumulati importazioni ed esportazioni. Italia 1951-2010*

	1951-1960	1961-1970	1971-1980	1981-1995	1996-2010
Import	25%	152%	50%	98%	47%
Export	171%	191%	67%	111%	17%

Fonte: ISTAT, *L'Italia in 150 anni. Sommario di statistiche storiche 1861-2010*, Roma 2011, pp. 725-726 (nostre elaborazioni).

Nei traffici del secondo dopoguerra il petrolio e più in generale gli idrocarburi assumono un ruolo centrale nelle importazioni in Italia, mentre col tempo cresce l'importanza dei flussi di beni manufatti sull'export.

¹⁷ ZAMAGNI, *Dalla periferia al centro*, pp. 154 e 335.

Buona parte del movimento commerciale con l'estero, dall'Unità a oggi, passa per i porti e da Genova. Attraverso l'analisi dei traffici marittimi del capoluogo ligure ci si propone pertanto di osservare tempi e modi dell'inserimento del porto e del paese in un sistema economico che diviene globale.

2. I traffici del porto di Genova dall'Ottocento a oggi

Al momento dell'unità d'Italia nel porto vengono sbarcate e imbarcate 900.000 tonnellate di merci; venti anni più tardi, nel 1882, si superano i 2 milioni di tonnellate. La crescita dei traffici è costante nei successivi decenni, al netto di alcune oscillazioni in qualche anno, con piena rispondenza alle dinamiche ascendenti del commercio mondiale¹⁸. Tra il 1910 e il 1916 si raggiungono e si superano i 7,5 milioni di tonnellate. Sul finire del primo conflitto mondiale si registra invece una contrazione dei traffici che poi superano di nuovo i livelli prebellici nel 1924-1925. Gli anni che seguono sono caratterizzati da oscillazioni, effetto dell'alternando andamento dell'economia italiana, della crisi del 1929 e della successiva ripresa. Durante la seconda guerra mondiale il movimento portuale si riduce progressivamente sino a livelli minimi nel 1944 per poi tornare a crescere vistosamente durante la *golden age*. In media negli anni Cinquanta sono movimentati 13 milioni di tonnellate di merce all'anno, mentre tra il 1968 e il 1972 si superano costantemente i 50 milioni di tonnellate. Nel 1973 si raggiunge la cifra record di 61,5 milioni di tonnellate. Dopo tale anno, negli ultimi due decenni del secolo, i volumi si riducono mantenendosi annualmente tra i 40 e i 50 milioni di tonnellate¹⁹. Nel XXI secolo, in particolare nel secondo decennio, si registra una certa ripresa, anche se non clamorosa. Nel 2017 e nel 2018 si movimentano 55 milioni di tonnellate di merce fino a che la crisi economica provocata dalla pandemia determina un brusco calo del traffico portuale.

¹⁸ C. FUMIAN, *Commercio mondiale e globalizzazione tra XIX e XX secolo*, in *Storia economica globale del mondo contemporaneo*, pp. 103-107.

¹⁹ *I numeri e la storia del porto di Genova*, p. 146.

Tab. 3 – *Traffici portuali in Italia e a Genova 1925-2005 (migliaia di tonnellate)*

Anno	Porti italiani			Porto di Genova			Genova/ Italia
	Imbarchi	Sbarchi	Totale	Imbarchi	Sbarchi	Totale	%
1925	9.059	25.258	34.317	1.500	6.770	8.271	24,1
1933	9.329	23.344	32.673	1.471	5.402	6.873	21,0
1938	13.759	30.353	44.112	1.599	5.675	7.274	16,5
1950	9.814	27.683	37.497	1.202	6.799	8.002	21,3
1960	27.091	74.678	101.769	3.187	17.459	20.646	20,3
1970	79.604	245.860	325.464	6.956	47.653	54.609	16,8
1980	88.867	278.150	367.018	6.124	44.927	51.051	13,9
1990	109.233	295.766	404.999	5.074	38.559	43.633	10,8
2000	131.484	315.155	446.639	15.006	36.760	51.736	11,6
2005	160.711	348.235	508.946	17.253	39.202	56.456	11,1

Fonti: ISTAT, *L'Italia in 150 anni*, pp. 784-785; *I numeri e la storia del porto di Genova*, p. 45.

I dati genovesi rispecchiano dunque le tendenze dell'economia nazionale, con i suoi momenti di crescita più intensa e le sue fasi più critiche. Un confronto con l'andamento dei traffici portuali in Italia consente di apprezzare il ruolo di fondamentale snodo per le connessioni economiche del sistema paese dello scalo genovese. Negli anni del decollo industriale italiano e della sua preparazione transitano da Genova il 20-25% delle merci che viaggiano via mare da e per l'Italia (il 19,6% nel 1881; il 25,5% nel 1914)²⁰. La quota si conferma tra le due guerre mondiali e nel primo quindicennio repubblicano, ma cala in seguito sino ad assestarsi nell'ultimo trentennio attorno all'11%²¹. Si tratta di una evoluzione connessa ai mutamenti della geografia economica dell'Italia, segnata a lungo dalla centralità del Nord Ovest e del triangolo industriale, di cui Genova è il naturale affaccio sul mare, ma, è noto, a partire dagli anni Settanta il ruolo

²⁰ TONIZZI, *Il porto di Genova: 1861-1970*, p. 25.

²¹ Nel 2010, a fronte di un movimento portuale di merci in Italia pari a 473,3 milioni di tonnellate, 50,7 di queste passano per Genova (10,7%); nel 2019 sono 53 milioni di tonnellate (11,0%) sulle 480,2 movimentate a livello nazionale.

del Nord Ovest viene ridimensionato a vantaggio del Nord Est e di parti dell'Italia centrale che si avvalgono di altri porti.

Per l'Italia liberale, nello studio pubblicato su «La Nuova Antologia» nel 1913, Gino Arias, osservando i dati rilevati dall'amministrazione delle dogane e relativi al valore delle importazioni e delle esportazioni del regno, calcolava che il peso del porto di Genova nelle importazioni era pari al 25,7% del valore complessivo nazionale negli anni 1871-1875, al 34,3% nel 1901-1905, al 27,5% nel 1907-1911; invece, nel valore delle esportazioni la sua incidenza era minore, oscillando attorno all'8-10% del totale nazionale mentre sfiorò il 20% del totale negli anni 1902-1906²².

A Genova come negli altri porti nazionali si registra un marcato squilibrio tra imbarchi e sbarchi. Gli sbarchi rappresentano la parte largamente prevalente del movimento delle merci in quanto l'economia italiana dipende fortemente dalle importazioni di materie prime, di cui è povera, e di prodotti primari mentre le sue esportazioni, rappresentate da prodotti agricoli e manufatti industriali tendenzialmente di discreta qualità e valore, sono meno rilevanti in termini di peso.

Tra la metà dell'Ottocento e la prima guerra mondiale si registra una completa trasformazione della «natura del sistema intercontinentale degli scambi», indotta dalla costruzione delle linee ferroviaria e dalla progressiva e inarrestabile affermazione della navigazione a vapore, con piroscafi sempre più grandi ed efficienti che solcano i mari. Mari che le imponenti opere di ingegneria civile, dal canale di Suez (1869) al canale di Panama (terminato nel 1914 e inaugurato nel 1920), 'avvicinano'.

Dagli anni Settanta del XIX secolo, per effetto delle innovazioni tecnologiche nel settore della navigazione e ferroviario, i costi di trasporto calano sensibilmente. I noli oceanici che si erano mantenuti relativamente stabili sino al 1840 diminuiscono di circa il 70% tra il 1840 e il 1910. Il 'fattore nolo' – il nolo misurato in percentuale sul prezzo (netto) della merce nel mercato di vendita – calcolato per il carbone britannico quotato a Genova, pari a 213,1 nel 1840 e a 246,1 nel 1860, scende a 163,1 nel 1880 e a 53,8 nel 1910²³. Ne

²² G. ARIAS, *Il porto di Genova nell'economia nazionale*, in Id., *Economia italiana. Scritti di politica economica nazionale*, Zanichelli, Bologna 1926, p. 176.

²³ R. FINDLAY, K.H. O'ROURKE, *Potere e ricchezza. Una storia economica del mondo*, Utet, Torino 2017, pp. 433-461. Per i dati relativi al "fattore nolo" si vedano le pp. 439-440.

conseguono un significativo calo dei prezzi dei beni primari, che diventano competitivi su mercati anche molto lontani dai luoghi di produzione. Inoltre, con la creazione di un mercato integrato delle *commodities*, il calo dei prezzi si associa a un loro livellamento su scala internazionale²⁴.

L'analisi della composizione merceologica dei traffici portuali di Genova consente di cogliere a un tempo la forte espansione dei commerci marittimi e il ruolo dello scalo ligure quale porta d'ingresso in Italia di beni che viaggiano su lunghe distanze. Negli ultimi decenni dell'Ottocento giunge a Genova il carbone inglese e dal continente americano arrivano cereali (resta significativa la loro importazione anche dal Mar Nero) e cotone: si tratta di importazioni che impattano in modo significativo sull'economia della penisola e sono stimolate dalla domanda crescente di un settore industriale che va irrobustendosi. Per il Novecento disponiamo di dati più completi e articolati sugli sbarchi delle merci a Genova. Il confronto con i dati forniti dall'ISTAT sulle importazioni italiane complessive, per alcuni "beni chiave" (frumento, cotone, carbone, petrolio) e per diversi anni *benchmark*²⁵ conferma quanto appena enunciato. Nella costruzione delle tabelle 6 e 7 sono stati scelti anni rappresentativi di decenni diversi; la lettura evidenzia i trend dell'economia italiana, generalmente ascendenti nel lungo periodo, sino alla fine del XX secolo. Per gli ultimi decenni la sostanziale stabilità nelle importazioni di prodotti energetici di base attesta, pur tenendo in conto i fattori risparmio ed efficientamento, il marcato rallentamento della crescita del paese.

Nell'età liberale le merci che 'pesano' di più sul traffico complessivo sono il carbone e il frumento. Li troviamo nelle statistiche relative al commercio speciale di importazione ed esportazione del porto di Genova in categorie merceologiche contenenti prodotti diversi²⁶ di cui peraltro costituiscono la quota quasi totale (per il carbone) o assai largamente maggioritaria (per il grano). Il carbone,

²⁴ O'ROURKE, WILLIAMSON, *When did globalisation begin?*; FUMIAN, *Commercio mondiale*.

²⁵ I dati sulle importazioni italiane sono tratti da ISTAT, *L'Italia in 150 anni*, pp. 737-739; quelli relativi al movimento portuale genovese da TONIZZI, *Traffici e strutture del porto di Genova* (appendici, tabelle statistiche), e da *I numeri e la storia del porto di Genova*.

²⁶ Il carbone è compreso nella categoria 13, "Pietre, terre, vasellame, vetri e cristalli", il grano nella categoria 14, "Cereali, farine, paste e prodotti vegetali".

merce 'povera' per il suo valore rapportato al peso e 'preziosa' per la sua funzione economica, rappresenta circa il 50% delle tonnellate sbarcate e il 7-8% del loro valore²⁷. La crescita del traffico internazionale del carbone, quasi interamente destinato al mercato interno, è impetuosa e non conosce battute d'arresto.

Tab. 4 – *Carbone. Importazioni ed esportazioni nel porto di Genova 1880-1906 (tonnellate)*

	1880	1890	1900	1906
Import	571.987	1.542.569	1.940.002	2.536.476
Export	11.988	15.747	30.814	27.819

Fonte: TONIZZI, *Traffici e strutture del porto di Genova* (appendici, tabelle statistiche XV e XVI). Il carbone è compreso in una categoria più ampia i cui dati sono proposti come interamente attribuibili al carbone, assunto del tutto verosimile soprattutto guardando all'import.

Tab. 5 – *Cereali. Importazioni ed esportazioni nel porto di Genova 1880-1906 (tonnellate)*

	1880	1889	1900	1906
Import	194.765	514.230	390.135	628.332
Export	52.167	50.813	62.659	106.174

Fonte: TONIZZI, *Traffici e strutture del porto di Genova* (appendici, tabelle statistiche XV e XVI). I cereali sono compresi in una categoria più ampia ma si può ragionevolmente ipotizzare che rappresentino la quasi totalità dell'import (specie il grano). Nell'export farine e paste prodotte in Italia dovrebbero avere un peso maggiore.

I cereali (il grano) rappresentano il secondo prodotto movimentato nello scalo ligure in termini di peso. La crescita delle importazioni è meno lineare rispetto al carbone. L'introduzione dei dazi protezionistici nel 1887 ne frena l'ascesa (anche se non immediatamente: il 1889 segna un picco delle importazioni) che poi riprende nel Novecento. L'arrivo del grano dall'estero, oltre a evidenziare la

²⁷ TONIZZI, *Il porto di Genova: 1861-1970*, p. 26.

globalizzazione del mercato di questo prodotto di base, rimanda allo sviluppo dell'industria molitoria nazionale.

Importanti poi sono gli sbarchi del cotone greggio, materia prima della moderna industria tessile italiana, come pure quelli di rottami e minerali ferrosi utilizzati in siderurgia.

Tab. 6 – *Cotone e frumento. Importazioni in Italia e sbarchi nel porto di Genova (tonnellate)*

Anno	Cotone greggio		Frumento	
	Import in Italia	Sbarchi a Genova	Import in Italia	Sbarchi a Genova (cereali e farine)
1910	174.600	117.841	1.441.700	661.243
1911	189.900	130.656	1.391.100	649.401
1913	201.900	141.204	1.810.700	744.234
1920	178.900	111.206	2.118.400	864.676
1921	157.900	103.185	2.799.800	1.305.277
1930	204.700	153.415	1.935.100	1.122.087
1931	170.500	136.331	1.485.000	1.009.433
1935	148.700	114.624	569.700	534.914

Fonti: ISTAT, *L'Italia in 150 anni*, pp. 737-739; TONIZZI, *Traffici e strutture del porto di Genova* (appendici, tabelle statistiche); *I numeri e la storia del porto di Genova*.

Più in generale – considerando anche tra gli altri i traffici di gomma, pellami, lane – Genova si caratterizza in pieno come il porto dell'Italia industriale, mantenendo questo ruolo per oltre un secolo, un primato assoluto parzialmente intaccato negli ultimi decenni a causa, si è accennato, del declino relativo del Nord Ovest.

Tab. 7 – Carbon fossile e petrolio greggio. Importazioni in Italia e sbarchi nel porto di Genova (tonnellate)

Anno	Carbon fossile			Petrolio		
	Import in Italia	Sbarchi a Genova	Genova/ Italia %	Import in Italia	Sbarchi a Genova (olii minerali e petrolio)	Genova/ Italia %
1910	9.338.800	3.117.451	33,3	98.800	57.467	55,2
1911	9.595.900	3.177.822	33,1	142.600	70.073	49,2
1913	10.834.000	3.243.375	29,9	150.000	55.221	36,8
1920	5.620.000	1.670.576	29,7	247.000	116.224	46,9
1921	7.470.500	1.829.526	24,5	203.700	75.580	37,1
1928	12.698.100	3.067.719	24,2	606.700	282.179	46,5
1930	12.936.800	2.728.824	21,1	738.500	353.082	47,8
1931	11.093.900	2.618.747	23,6	701.700	406.402	57,9
1938	12.139.700	2.497.112	20,6	1.682.100	472.634	28,1
1950	8.596.600	2.101.583	24,4	5.288.600	1.718.980	32,5
1951	11.036.000	1.887.086	17,1	7.461.400	1.733.914	23,2
1960	10.417.000	1.594.311	15,3	30.385.300	8.631.791	28,4
1961	10.350.200	1.725.732	16,7	35.470.100	9.492.551	26,8
1970	12.250.400	1.857.893	15,2	115.362.600	34.733.741	30,1
1971	11.859.000	1.927.921	16,3	118.894.800	36.841.941	31,0
1973	11.098.700	1.549.422	14,0	132.132.000	40.552.259	30,7
1980	16.776.800	1.343.204	8,0	107.901.600	33.348.094	30,9
1981	18.787.100	1.742.990	9,3	103.477.000	31.186.093	30,1
1992	18.839.400	1.931.724	10,3	107.348.800	26.125.463	24,3
2000	20.231.600	2.355.401*	11,6	104.205.200	16.790.568	16,1
2001	21.458.900	2.027.497*	9,4	102.668.300	14.727.835	14,3

Fonti: ISTAT, *L'Italia in 150 anni*, pp. 737-739; TONIZZI, *Traffici e strutture del porto di Genova* (appendici, tabelle statistiche); *I numeri e la storia del porto di Genova*.
* con coke.

Dopo il 1945 diventa centrale la movimentazione di petrolio greggio (e in assai minor misura di suoi derivati). L'“oro nero” caratterizza un'era detronizzando nel secondo dopoguerra il carbone come materia prima energetica delle economie sviluppate²⁸. Nelle importazioni in Italia, il “sorpasso” del petrolio su carbone è datato 1952. Anche in questo caso il porto di Genova è il principale terminale di arrivo nazionale della materia prima. Le tonnellate sbarcate, in costante crescita dall'inizio del Novecento²⁹, sfiorano i 10 milioni nel 1960, per quadruplicarsi nel 1973, l'anno della prima crisi energetica che conclude un lungo periodo di espansione: il record allora toccato (40,5 milioni) non sarà mai più avvicinato successivamente. Nel XXI secolo ne sbarcano costantemente meno di 20 milioni di tonnellate, tra il 2015 e il 2018 le quantità movimentate oscillano sui 15 milioni di tonnellate. Data tale dinamica, l'incidenza percentuale del petrolio sul movimento complessivo dello scalo cresce sensibilmente sino agli anni Settanta del Novecento – rappresentando allora oltre il 60% del traffico misurato in tonnellate – per poi diminuire progressivamente sino a costituirne meno del 30% nel quinquennio 2015-2020.

Il petrolio contribuisce quindi notevolmente alla crescita dei traffici che si registra nei decenni della *golden age*. Così come la forte e continua contrazione degli sbarchi di olii minerali successiva al 1973 pesa negativamente sul dato aggregato del movimento portuale, che dopo quell'anno tocca il suo livello più basso nel 1991 con soli 42 milioni di tonnellate. Nella lunga fase che, guardando al traffico complessivo, appare di stagnazione (dal 2000 al 2019, ultimo anno pre-pandemia, sbarchi e imbarchi si mantengono in generale sopra i 50 milioni di tonnellate, con una punta di 58,6 milioni di tonnellate nel 2007), al netto degli sbarchi di olii minerali, che sono in diminuzione costante, risulta assai migliore la tenuta e anche la crescita del traffico relativo alle altre tipologie merceologiche³⁰.

²⁸ Per una storia sintetica e documentata del petrolio si veda L. MAUGERI, *L'era del petrolio*, Feltrinelli, Milano 2006.

²⁹ Nel 1923 vengono sbarcate a Genova 164.100 tonnellate di olii minerali, nel 1931 (in piena recessione) 406.402, nel 1935 603.223 (TONIZZI, *Traffici e strutture del porto di Genova*, p. 180).

³⁰ AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE, *Andamenti di Mercato - Traffici ed Avviamenti al lavoro dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Anno 2020* (reperibile in portsofgenoa.com); *I numeri e la storia del porto di Genova*.

Tab. 8 – *Movimento olii minerali e traffico merci complessivo del porto di Genova 1938-2020 (milioni di tonnellate)*

Anno	1938	1950	1960	1970	1980	2000	2015	2019	2020
Totale traffici	7,3	8	20,6	54,6	51,1	51,7	51,3	53,7	45,1
Olii minerali	0,6	1,7	9,1	36,3	33,3	17,4	15	14,5	10,1
Olii minerali su totale %	8,2	21,2	44,3	66,5	67,7	33,7	29,2	27,0	22,4

Fonti: TONIZZI, *Traffici e strutture del porto di Genova*, appendice, tabella XXXII; *I numeri e la storia del porto di Genova*; AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE (portsofgenoa.com).

L'arrivo del petrolio così come, anche nel secondo dopoguerra, gli sbarchi di carbone e di minerale di ferro favoriscono la localizzazione nel territorio genovese di importanti attività industriali di base quali la raffinazione del greggio (gli impianti della società ERG) e le siderurgiche; il quarto centro siderurgico a ciclo integrale della Finsider, vale la pena di ricordare, entra in funzione a Genova Cornigliano nel 1953.

Dagli anni Settanta del Novecento il settore del trasporto marittimo e quindi i porti sono investiti da una rivoluzione epocale, rappresentata dall'impiego dei container e delle navi porta container per la movimentazione delle merci: in tale decennio infatti, definite le caratteristiche tecniche dei container dall'*International Organization for Standardization*, alcuni dei principali porti europei e nordamericani si attrezzano per essere in grado di gestire il nuovo traffico intermodale³¹. Anche il porto di Genova è interessato da questi cambiamenti inarrestabili, anche se il percorso di adattamento alla trasformazione in atto è affrontato in modo non sempre privo di contraddizioni e lentezze³².

³¹ T. NOTTEBOOM, J. RODRIGUE, *Containerisation, Box Logistics and Global Supply Chains. The Integration of Ports and liner Shipping Networks*, «Maritime Economics & Logistics», 10 (2008), p. 154, misurano il grado di containerizzazione (percentuale di navi portacontainer su totale di *general cargo* trattate nei porti, con esclusione del naviglio adibito a trasporto rinfuse solide e liquide) di alcuni porti europei al 1980: Amburgo 32%, Anversa 21,5%, Barcellona 30%, Rotterdam 57,4%, Marsiglia 32,3%, La Spezia 34,4%. Tali percentuali sono destinate a salire nei decenni successivi. Sulla storia del container si rinvia a M. LEVINSON, *The Box*, Egea, Milano 2007.

³² DORIA, *Il porto di Genova*, in particolare pp. 143-144.

Tab. 9 – *Traffico di container nel porto di Genova (Teu; % sul traffico totale in tonnellate)*

Anno	Teu	% sul traffico totale
1969	34.000	0,6
1980	257.624	4,9
1990	310.217	6,9
2000	1.500.632	27,6
2005	1.624.964	28,5
2007	1.855.026	32,0
2009	1.533.627	31,1
2010	1.758.858	34,4
2015	2.242.902	42,6
2017	2.622.187	46,8

Fonti: *I numeri e la storia del porto di Genova*, p. 147; AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE, *Traffici ed Avviamento al lavoro del Porto di Genova. Anno 2017*, Genova 2018, pp. 6-7 (nostre elaborazioni).

Tab. 10 – *Movimento containerizzato nel porto di Genova 1980-2002 (tonnellate)*

Anno	Sbarco		Imbarco		Movimento totale	
	tonnellate	% su sbarchi	tonnellate	% su imbarchi	tonnellate	% su totale movimento
1980	1.175.527	2,6	1.321.580	21,6	2.497.107	4,9
1991	1.552.000	4,2	1.722.690	33,7	3.274.690	7,8
1995	2.069.254	5,3	3.302.244	42,1	5.371.498	11,5
2000	5.969.822	16,3	8.301.210	55,3	14.271.032	27,6
2003	6.544.178	17,0	8.526.981	52,1	15.071.159	27,4

Fonte: *I numeri e la storia del porto di Genova*, p. 147.

I dati del traffico containerizzato presentano una particolarità rispetto alla dinamica complessiva del movimento commerciale del porto dominato dagli sbarchi: infatti le tonnellate imbarcate superano costantemente quelle sbarcate e all'inizio del XXI secolo arrivano a essere oltre il 50% degli imbarchi in termini di peso; e anche in anni recenti il numero dei container imbarcati è nettamente maggiore di quello dei container sbarcati³³.

Si possono evidenziare a questo punto alcuni elementi di fondo nel lungo periodo. Le merci in arrivo caratterizzano come si è detto la storia del porto di Genova, porta d'ingresso in Italia per beni strategici e *commodities*, e sottolineano il carattere dell'Italia di paese consumatore e trasformatore dei prodotti importati. Un carattere che si mantiene sino ad oggi come dimostrano i dati complessivi e ancor più, ovviamente, il movimento delle rinfuse. La rivoluzione del container si accompagna alla progressiva contrazione dell'importazioni degli oli minerali, contribuendo così a un parziale riequilibrio tra sbarchi e imbarchi. E, ipotizzando che nei container viaggino in particolare prodotti manufatti, le statistiche portuali genovesi rispecchiano l'accresciuto peso delle esportazioni made in Italy, un export evidentemente sostenuto dal lavoro dell'articolato tessuto di imprese, in particolare settentrionali, che guardano ai mercati internazionali.

Accanto alle merci anche il movimento dei passeggeri rimanda alla funzione nazionale del porto di Genova e all'inserimento dell'Italia nei grandi flussi migratori. Nella prima globalizzazione, quando la migrazione dalla penisola diviene fenomeno di massa, Genova è il primo porto italiano di imbarco degli emigranti che nell'ultimo quarto del XIX secolo si dirigono oltreoceano; perde il suo primato a vantaggio dei porti dell'Italia meridionale nei primi venticinque anni del XX secolo, pur mantenendo inalterato in cifre assolute il flusso di quanti vi si imbarcano e restando il principale punto di partenza per il viaggio verso il Sud America.

³³ I container pieni (che cioè trasportano merci, escluso il movimento dei vuoti) sbarcati e imbarcati nel porto di Genova, misurati in TEU equivalenti, sono stati: nel 2017, sbarcati 841.735, imbarcati 1.223.003; nel 2019, sbarcati 799.599, imbarcati 1.206.471; nel 2020, sbarcati 710.805, imbarcati 1.111.310 (AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE, *Traffici ed Avviamento al lavoro del Porto di Genova. Anni 2017, 2019, 2020*). L'impatto della crisi generata dalla pandemia, preceduto peraltro dai risultati non positivi del 2019, non modifica il rapporto favorevole agli imbarchi.

Tab. 11 – *Emigranti italiani con destinazione transatlantica 1876-1925*

Anno	Imbarcati nei porti italiani	Imbarcati a Genova	% Genova su totale
1876-1900	2.889.336	1.829.036	63,3
1901-1925	5.232.089	1.805.288	34,5
1990	310.217	6,9	

Fonte: TONIZZI, *Le grandi correnti migratorie del '900*, Paravia, Torino 1999, p. 7 (l'Autrice riprende i dati proposti nel 1926 dal *Commissariato Generale Emigrazione*).

Nel corso degli anni Trenta il flusso migratorio dall'Italia verso paesi extraeuropei si riduce drasticamente per riprendere tra il 1948 e il 1957 un certo vigore, restando ben lontano però dai livelli d'inizio secolo. In seguito, le destinazioni degli italiani che emigrano divengono prevalentemente europee e per conseguenza viene meno quella centralità dei porti come punti di transito per gli emigranti che aveva segnato i decenni delle grandi ondate migratorie dall'Italia. Così, il movimento passeggeri del porto di Genova nel secondo dopoguerra, con l'eccezione degli anni Cinquanta, è solo in parte riconducibile al fenomeno dell'emigrazione. Nei fatti, crollano le destinazioni e le provenienze extraeuropee, a fronte del moltiplicarsi delle partenze e degli arrivi per e da altri porti italiani – fenomeno legato al movimento dei traghetti – e in minor misura del Mediterraneo occidentale³⁴.

Discorso a parte meritano i crocieristi, rilevati a partire dal 1969. Il loro numero oscilla sino al 1993 tra le 140.000 (1971) e le 270.000 unità (1979) per poi salire. Si tratta di un trend irregolare, dapprima influenzato negativamente nel XXI secolo dalla decisione assunta da Costa Crociere di fare di Savona il proprio *home port* e poi sostenuto invece dall'espansione dell'attività crocieristica del gruppo MSC: i passeggeri superano il milione nel 2013 e nel 2016; nel 2019 se ne contano 1.349.000, ma questa attività è poi colpita duramente dagli effetti della pandemia³⁵. Il porto di Genova conserva comunque un ruolo centrale, tra gli scali del Mediterraneo, in un business che è ormai compiutamente globale.

³⁴ *I numeri e la storia del porto di Genova*, pp. 127-130.

³⁵ Ivi, p. 149; AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE, *Traffici ed Avviamento al lavoro del Porto di Genova. Anni 2017, 2019*.

Se l'analisi della composizione merceologica del traffico chiarisce forme e tempi dell'inserimento dell'economia italiana nel contesto globale, l'analisi dei traffici in rapporto ai punti di partenza o di destinazione delle merci consente di tracciare una mappa geografica delle linee che, passando per Genova, collegano tra loro aree lontane. Il peso del commercio internazionale può essere colto utilizzando come prima *proxy* la bandiera delle navi in arrivo, un dato al quale è lecito attribuire un certo rilievo almeno sino alla seconda guerra mondiale e prima dell'esplosione del fenomeno della navigazione per conto terzi – ovviamente presente anche ante 1939 – e delle bandiere ombra. A partire dall'inizio degli anni Ottanta dell'Ottocento e sino alla metà degli anni Venti del Novecento il tonnellaggio delle navi in arrivo a Genova battenti bandiera estera è costantemente superiore a quello del naviglio italiano. Tra le bandiere estere spicca quella britannica, di gran lunga più presente rispetto alla olandese, a quelle dei paesi scandinavi e alla statunitense, bandiera quest'ultima di cui si comincia a registrare la presenza, ancorché marginale, solo a partire dagli anni della prima guerra mondiale, segno evidente che il commercio con il Nord America è gestito solo in minima parte direttamente dalla flotta statunitense³⁶.

Epicarmo Corbino nota che in tarda età giolittiana, tra il 1909 e il 1913, provengono dall'estero 5.730.000 tonnellate sbarcate (dato medio annuo) a fronte delle 404.000 che giungono da porti nazionali³⁷. Nel 1903 è istituito il Consorzio Autonomo del Porto di Genova e le rilevazioni sulla provenienza delle merci si fanno più precise. L'incidenza percentuale delle merci che arrivano dal Nord Europa sul totale delle tonnellate importate si mantiene sempre sopra il 50% sino alla prima guerra mondiale. Negli anni bellici il calo dei volumi provenienti dai porti nordeuropei è compensato dall'ascesa degli arrivi dal continente americano: per il Nord America si passa da valori oscillanti tra il 6-7% (1904-1905) e il 13-15% (1913-1914) al 22-23% del 1915-1916; le merci provenienti dal Centro e Sud America, pari al 7-8% degli arrivi a inizio secolo, raggiungono il 18% nel biennio 1917-1918.

Negli anni Venti e sino al 1929 gli arrivi dall'America incidono per più del 30% del totale delle merci sbarcate. Tra le due guerre i flussi di

³⁶ TONIZZI, *Traffici e strutture del porto di Genova*, appendice statistica, tabelle II e XIX.

³⁷ E. CORBINO, *Il porto di Genova*, «Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica», 63 (1922), 9, p. 448.

importazione dai porti del Nord Europa riprendono vigore: rappresentano spesso oltre il 45% degli arrivi, toccando il 50,16% nel 1934, per poi attestarsi attorno al 40% prima del conflitto. Il movimento in arrivo da porti mediterranei si mantiene tra il 1904 e il 1929 sul 10%, con leggere oscillazioni, per aumentare di qualche punto percentuale negli anni Trenta. Poco significativi sono gli arrivi di merce da «oltre Suez» e dalla costa dell’Africa occidentale che tra il 1904 e il 1940 restano sempre ben inferiori al 10%, livello raggiunto solo nel 1918³⁸.

La pur rapida analisi conferma la centralità del commercio internazionale tra i paesi europei e il Nord America nell’età della prima globalizzazione e il ruolo non trascurabile, specie per il porto di Genova, dell’America meridionale, e in particolare dei paesi che si affacciano sul Rio de la Plata. Poco significativo è invece il peso dei traffici con l’Oriente. Le speranze suscitate dai lavori di costruzione del canale di Suez e dalla sua apertura (1869) lasciano presto spazio a una certa delusione; sino e oltre il secondo dopoguerra, la complessiva arretratezza economica dell’Asia, con l’eccezione del Giappone, che però da solo non può modificare gli equilibri (o squilibri) globali, non consentirà di sfruttare appieno le potenzialità della nuova via di navigazione³⁹.

Il quadro cambia dopo la seconda guerra mondiale. I traffici col Mediterraneo orientale e con l’Asia extra mediterranea sono i più significativi per lo scalo: si tratta, per il periodo 1946-1987 di un movimento caratterizzato quasi esclusivamente da merci in arrivo e tra di esse, come si è detto, il petrolio occupa il posto principale. L’importanza dei traffici con l’America e col Nord Europa si ridimensiona piuttosto rapidamente⁴⁰.

³⁸ TONIZZI, *Traffici e strutture del porto di Genova*, appendice statistica, tabella XXI.

³⁹ Per le prospettive positive che all’epoca ci si attendeva che il canale di Suez avrebbe potuto garantire ai traffici marittimi italiani, v. JACOPO VIRGLIO (*Il commercio indo-europeo e la marina mercantile italiana a vela e a vapore*, Genova 1869), uno dei più attenti studiosi di fatti economici del tempo e tra i più autorevoli esponenti del mondo intellettuale genovese di secondo Ottocento (M.S. ROLLANDI, *Jacopo Virgilio*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 99, Roma 2020). Sul rapido ridimensionamento delle aspettative suscitate dalla costruzione del canale v. A. GIUNTINI, *Il canale di Suez e l’Italia (1856-1869)*, Pacini, Pisa 2021, pp. 160-164.

⁴⁰ *I numeri e la storia del porto di Genova*, pp. 54-70. La contrazione del commercio marittimo con l’Europa del Nord è però abbondantemente compensata dalla crescita dell’interscambio commerciale via terra dell’Italia con gli altri paesi dell’Europa occidentale.

Tab. 12 – *Principali aree di traffico marittimo del porto di Genova. Movimento complessivo, tonnellate; medie annue*

Area	1950-1959	1960-1969	1970-1979	1980-1987
Mediterraneo Orientale	1.928.902	6.968.296	11.624.250	14.370.733
Asia extra Mediterraneo	1.599.913	9.198.438	19.292.651	6.723.850
Italia	1.923.405	5.426.624	7.916.382	8.544.120
America settentrionale-Atlantico	1.692.127	2.581.567		
Nord Europa	1.343.665	2.252.493		
Mediterraneo occidentale			3.183.571	4.129.585
Africa extra Mediterraneo			2.866.854	3.499.694

Fonte: *I numeri e la storia del porto di Genova*, pp. 69-70. Sono indicate per ciascun periodo solo le cinque macro aree geografiche con le quali si registrano i maggiori volumi di traffico.

Per gli anni dal 1992 al 2003 cambiano nelle statistiche dell’Autorità portuale i criteri di accorpamento tra paesi e la conseguente individuazione delle macro aree e un confronto puntuale con la fase precedente diviene impraticabile, se non in chiave, per così dire, impressionistica. Il traffico coi porti nazionali occupa il primo posto mantenendosi costantemente sopra il 30% del movimento complessivo. I traffici verso l’Europa e l’America settentrionale arrivano a rappresentare rispettivamente circa il 10% e il 6% del totale; in entrambi i casi il flusso delle merci in partenza è più consistente di quello delle merci in arrivo, evidentemente in larga misura grazie all’exportazione di prodotti del settore manifatturiero italiano. Il 7% del traffico proviene da stati prima facenti parte dell’Unione Sovietica, Russia in primis. I traffici con l’Africa settentrionale e l’Estremo Oriente sono nettamente più significativi – il 20% e l’8% circa del totale all’inizio del XXI secolo – rispetto alla lunga fase precedente, della *golden age* e dei decenni Settanta e Ottanta⁴¹.

⁴¹ *I numeri e la storia del porto di Genova*, pp. 91-103.

Tab. 13 – *Principali aree di traffico marittimo del porto di Genova nel 2003 (movimento complessivo, tonnellate)*

Area geografica	Traffico totale	Sbarco	Imbarco
Italia	14.295.526	9.284.541	5.010.985
Africa Settentrionale	10.617.860	9.225.162	1.392.698
Europa	5.715.010	3.891.025	1.823.985
Estremo Oriente	4.021.438	2.616.990	1.404.448
Ex Urss	3.879.848	3.870.604	9.244
America Meridionale	3.799.688	3.295.318	504.370
Medio Oriente	3.457.843	2.326.547	1.131.296
America Settentrionale	3.027.325	887.278	2.140.047
Africa occidentale	1.866.179	1.418.361	447.818
India e Pakistan	421.586	240.584	181.002
Africa orientale	408.772	176.849	231.923
America centrale	373.983	187.094	186.889
Oceania	71.482	59.305	12.177

Fonte: *I numeri e la storia del porto di Genova*, p. 104 (è escluso il movimento dei traghetti).

I dati del 2019, ultimo anno pre-pandemia e pertanto non segnato dall'impatto che il Covid 19 ha avuto sull'economia globale e sui traffici marittimi, confermano in tutta evidenza che il sistema delle relazioni economiche internazionali è diventato compiutamente globale e multipolare (Tabella 14).

Il traffico delle rinfuse liquide è ancora significativo, anche se assai meno che nei decenni post bellici nei quali la dipendenza dal petrolio dell'economia italiana era assai forte. Al riguardo, si evidenzia una certa diversificazione delle aree di approvvigionamento e in particolare, nel XXI secolo spicca il ruolo di fornitore di idrocarburi assunto dalla Russia, da cui nel 2019 ne giungono a Genova 3.246.000 tonnellate.

Il fenomeno del *transshipment* che interessa le lunghe rotte intercontinentali merita attenzione per il peso che ha assunto e costringe a una grande attenzione nella lettura dei dati. Navi portacontainer di enormi dimensioni, si ricorda, trasportano grandi quantità di contenitori che vengono sbarcati in porti intermedi, di *transshipment* appunto,

da cui ripartono per le loro destinazioni portuali finali dopo essere stati caricati su navi più piccole. La funzione di *transshipment* è svolta in Europa ad esempio, oltre che da Gioia Tauro, dai porti di Malta e del Pireo così come da alcuni scali spagnoli⁴², e in Asia da porti quali Singapore e Dubai, grandi piattaforme logistiche di smistamento container che provengono dall'Estremo Oriente⁴³. Il *transshipment* porta dunque a sottostimare nelle statistiche portuali il peso delle aree di effettiva provenienza delle merci.

Tab. 14 – *Traffico porto di Genova per aree geografiche 2019 (tonnellate)*

Area geografica	Traffico totale	Container	Rinfuse liquide
Italia	12.481.909	887.461	3.393.897
Europa	6.935.658	2.556.447	3.096.194
Ex Urss	3.547.373	1.150	3.470.283
Nord America	3.982.248	3.524.269	180.917
America centrale	732.177	654.604	74.810
Sud America	1.922.940	1.828.965	66.155
Nord Africa	5.719.862	1.747.884	2.336.502
Africa orientale	408.196	292.832	-
Africa occidentale	1.151.959	728.226	365.559
Medio Oriente	5.966.981	3.669.821	2.073.009
India Pakistan	746.277	743.517	2.091
Estremo oriente	7.719.310	7.719.310	272.533
Oceania	347.137	345.137	-

Fonte: AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE, portsof-genova.com.

Anche sotto quest'ultimo profilo i porti sono diventati anelli di lunghe e articolate 'catene' che consentono alle merci di muoversi per

⁴² Il movimento container di Genova con Malta, Grecia e Spagna nel 2019 (si tratta soprattutto di arrivi) ammonta rispettivamente a 236.314, 406.710 e 1.587.542 tonnellate.

⁴³ Il movimento container di Genova con gli Emirati Arabi Uniti (quindi con il porto di Dubai) ammonta a 876.782 tonnellate, quello con Singapore a ben 2.597.411 tonnellate. Si consideri che il traffico di container con la Cina è, sempre nel 2019, pari a 3.663.065 tonnellate, un dato che certamente nasconde flussi che vengono invece registrati appunto, in partenza da o in arrivo a, per Dubai e Singapore.

il mondo. Le catene si estendono alla terraferma. La loro robustezza permette di rinsaldare la relazione tra il porto e il suo hinterland. Lo spazio e l'ampiezza dell'hinterland risulta determinato, oltre che dalla vicinanza geografica di un porto alle aree che lo contornano, dalla presenza di adeguate e moderne reti infrastrutturali per il trasporto terrestre. Il decollo del porto di Genova in età contemporanea coincide non a caso con l'entrata in funzione delle linee ferroviarie tra Genova e Torino (1854) e tra Genova e Milano (1861). Per ampliare la capacità di penetrazione dei traffici portuali assume importanza nel XIX secolo il miglioramento del collegamento ferroviario con la Svizzera, reso possibile dal traforo del Gottardo⁴⁴. Sin dal 1901 Luigi Einaudi aveva sottolineato con efficacia la necessità di potenziare le linee ferroviarie tra il porto e il suo retroterra. In alcuni articoli pubblicati su *Il Corriere della Sera* nel 1905⁴⁵, Einaudi torna sul tema, in merito all'ipotesi della "direttissima" Genova-Milano. L'interesse del mondo imprenditoriale appare vivace, ma la realizzazione della linea richiede un massiccio intervento finanziario pubblico e, malgrado gli auspici e le argomentazioni dell'economista piemontese, i progetti restano sulla carta.

Il trasporto ferroviario comunque mantiene una funzione fondamentale per garantire il deflusso delle merci dal porto sino alla seconda guerra mondiale. Nel 1933 solo l'11,9% delle merci che partono dalle calate per le loro destinazioni sono trasportate con camion e il dato non cambia immediatamente con la costruzione della autostrada Genova-Serravalle nel 1935. Invece, nel secondo dopoguerra si assiste al trionfo del trasporto su gomma, che schiaccia il trasporto su rotaia, passando a coprire, nel periodo 1953-1984, dal 35 all'82% del movimento dal porto al retroterra, non considerando naturalmente il flusso degli oli minerali attraverso gli oleodotti⁴⁶. Solo sul finire del Novecento e in questo secolo recupera piena ed effettiva centralità il tema della rete ferroviaria. Emblematico è il *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica*, redatto nel 2015 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tra le parole chiave del corpo-

⁴⁴ B. CAZZI, *Suez e San Gottardo*, Casagrande, Lugano-Milano 2007 (ed. or. 1985).

⁴⁵ Si veda al riguardo C. ROTONDI, *Mercato del lavoro, infrastrutture, intervento pubblico: il porto di Genova nelle riflessioni di Luigi Einaudi*, «Il pensiero economico italiano», XVIII (2010), 1, pp. 125-142.

⁴⁶ M. DORIA, *Genova: da polo del triangolo industriale a città in declino*, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XXXVII (1997), II, pp. 367-408, in particolare si vedano pp. 397-398.

so documento ricorrono “competitività” e “sostenibilità”, concetti cui ricondurre una strategia articolata, con l’inevitabile corollario dell’importanza di grandi linee ferroviarie, quei «corridoi» – definiti con precisione anche nei piani dell’Unione Europea – uno dei quali collega appunto il porto di Genova a Milano, alla Svizzera e infine a Rotterdam. In tale prospettiva il governo elvetico si è mosso per potenziare le linee sull’asse del Sempione.

Già a inizio Novecento il mondo imprenditoriale portuale genovese guardava con interesse alla possibilità di servire il mercato svizzero; gli studiosi – Gino Arias tra questi – notavano però come tale risultato non fosse affatto consolidato e fosse invece da conquistare continuamente. All’epoca, per l’approvvigionamento di grani per la Svizzera, Genova era in concorrenza con Marsiglia, mentre appariva minacciosa la competizione dei porti del Nord Europa, ad esempio Brema e Le Havre, nel rifornimento di cotone greggio alle fabbriche lombarde e piemontesi⁴⁷. L’efficienza dei collegamenti ferroviari e il loro costo, la rapidità delle procedure doganali, il costo delle operazioni portuali di sbarco e imbarco erano elementi fondamentali da considerare per l’affermazione del porto e, per ricorrere a una espressione recente, del «sistema paese».

Allora come oggi non può essere sufficiente il vantaggio competitivo dato dalla collocazione geografica dello scalo.

3. Osservazioni conclusive

Nella lettura delle dinamiche dei traffici marittimi del porto di Genova in un arco cronologico piuttosto ampio ci si è avvalsi delle fonti utilizzate o utilizzabili dagli storici economici: dati statistici desunti da pubblicazioni specifiche o ricavabili, per gli anni più recenti, dalla rete; una bibliografia che comprende testi ormai considerati classici, talvolta pubblicati nell’Ottocento o a inizio Novecento, e contributi della storiografia internazionale che propongono chiavi di interpretazione per comprendere i caratteri dell’economia di un mondo in perenne cambiamento. Insomma, un insieme di materiali che sottolinea il carattere a un tempo specifico e interdisciplinare della storia economica.

Dal percorso di analisi e dal taglio storico economico a cui volutamente è improntato il contributo, sono risultate evidenti la ‘materialità’

⁴⁷ ARIAS, *Economia italiana. Scritti di politica economica nazionale*, pp. 202-226.

di una globalizzazione fatta di merci trasportate da un paese all'altro, da un continente all'altro, e la concretezza dei mezzi di trasporto utilizzati, delle infrastrutture civili necessarie, portuali e non, delle tecnologie impiegate. Le merci che si muovono sono straordinariamente differenziate; non solo prodotti di lusso che animavano traffici lunghi in età preindustriale, né altri, di minor pregio, che, soprattutto in momenti di penuria in qualche parte dell'Europa, potevano giungere da terre non prossime. Si tratta, in età contemporanea, di merci di cui diviene abituale il trasporto sulle lunghe distanze e i cui volumi complessivi in termini di tonnellate raggiungono nell'Ottocento e ancor più nel Novecento dimensioni assolutamente inimmaginabili in età preindustriale. In questo senso per gli ultimi due secoli e solo per essi appare corretto utilizzare il termine "globalizzazione", seppur distinguendo opportunamente tra una prima e una seconda ondata. Profondamente diversi, invece, sono i parametri e gli strumenti analitici con cui guardare al sistema delle relazioni economiche internazionali nell'età moderna.

Nell'Ottocento e nel Novecento diventa più stretto e pervasivo il rapporto tra economie locali e nazionali, da un lato, ed economia internazionale, globale, dall'altro. L'evoluzione di tali rapporti ha impatti rilevanti sui porti, che ne registrano gli sbalzi, le accelerazioni, i cambiamenti. Le città portuali, con i loro scali, perdono progressivamente il ruolo di protagoniste e animatrici del sistema dei traffici per divenire "variabili" dipendenti da fattori esterni al loro perimetro. I mercati di riferimento non sono più i tradizionali mercati urbani e si dilatano, così come si amplia lo spazio da cui provengono le merci. In questo spazio multipolare si riduce – o si supera – per tanti paesi extraeuropei la condizione di «integrazione subalterna» – che pure ancora pesa su parte del Sud del mondo – che ne aveva caratterizzato inizialmente l'inserimento nel sistema economico internazionale.

La costante interazione tra economie nazionali ed economia globale determina così in larga misura le sorti degli scali marittimi. Le politiche per accrescerne la competitività sono certo possibili ma devono avere necessariamente respiro nazionale e/o, nel caso italiano, anche europeo. Da ciò dipendono i nostri stili di vita, i nostri sistemi di riferimento. Quanto tutto ciò sia alla lunga economicamente e ambientalmente sostenibile resta da vedere.

MARCO DORIA

Università di Genova