

STORIA ECONOMICA

ANNO XX (2017) - n. 2



Edizioni Scientifiche Italiane

Direttore responsabile: LUIGI DE MATTEO
Comitato di Direzione: LUIGI DE MATTEO, ALBERTO GUENZI,
PAOLO PECORARI

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); Andrea Cafarelli (Università di Udine); Aldo Carera (Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano); Giovanni Ceccarelli (Università di Parma); Daniela Ciccolella (CNR-Issm); Alida Clemente (Università di Foggia); Francesco Dandolo (Università Federico II di Napoli); Francesco D'Esposito (Università G. D'Annunzio di Chieti-Pescara); Marco Doria (Università di Genova); Giovanni Farese (Università Europea di Roma); Giulio Fenicia (Università di Bari); Luciana Frangioni (Università del Molise); Paolo Frascani (Università L'Orientale di Napoli); Maurizio Gangemi (Università di Bari); Andrea Giuntini (Università di Modena e Reggio Emilia); Amedeo Lepore (Seconda Università di Napoli); 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); Gianluca Podestà (Università di Parma); Mario Rizzo (Università di Pavia); Gaetano Sabatini (Università di Roma Tre); Giovanni Vigo (Università di Pavia).

Storia economica effettua il referaggio anonimo e indipendente.

Direzione e redazione: Prof. Luigi De Matteo, vico S. Maria Apparente, 44, 80132 Napoli; Università di Napoli "L'Orientale", Dipartimento di Scienze Sociali, Largo San Giovanni Maggiore, 30, 80134 Napoli – Tel. 081/6909483; *e-mail:* dematteo@unior.it

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:* info@edizioniesi.it

Registrazione presso il Tribunale di Napoli al n. 4970 del 23/6/1998. 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 6-10-78

SOMMARIO

ANNO XX (2017) - n. 2

Storia economica 1998-2017. <i>Le origini, gli assetti, la linea scientifica ed editoriale</i> , di Luigi De Matteo	p. 357
IL PUNTO NAVE. PERCORSI E ACQUISIZIONI DELLA RICERCA STORICO-ECONOMICA IN ITALIA	
a cura di Luigi De Matteo, Alberto Guenzi e Paolo Pecorari	
<i>Premessa</i> di Luigi De Matteo, Alberto Guenzi e Paolo Pecorari	» 371
GUIDO ALFANI, <i>Crisi demografiche e crisi economiche nell'Italia preindustriale (ca. 1300-1800)</i>	» 377
ANGELA ORLANDI, <i>Tradizione e innovazione nel capitalismo toscano tardo trecentesco</i>	» 395
GIOVANNI CECCARELLI, <i>Rischio e assicurazioni tra medioevo ed età moderna</i>	» 411
MARIA PAOLA ZANOBONI, <i>Il lavoro delle donne nel Medioevo</i>	» 425
MARIO RIZZO, <i>La sfera strategica e le sue implicazioni socio-economiche in età moderna</i>	» 437
GERMANO MAIFREDA, <i>Religione, istituzioni, cambiamento economico</i>	» 453
ALIDA CLEMENTE, <i>Stati e commercio nell'Europa moderna tra reti e gerarchie</i>	» 469
CARLO MARCO BELFANTI, <i>La moda è un argomento di storia economica?</i>	» 489
LUCA MOCARELLI, <i>L'ambiente in una prospettiva storico-economica: l'Italia dell'età moderna</i>	» 499
ANDREA COLLI, <i>Italy Rocks! (e perché bisogna studiarla)</i>	» 511
LUIGI DE MATTEO, <i>Mezzogiorno e Unità d'Italia. Sul distacco tra storia e memoria</i>	» 523

SOMMARIO

VITTORIO DANIELE, <i>Divisi in partenza? Nord e Sud dopo l'unificazione nazionale</i>	»	535
STEFANO MAGAGNOLI, <i>Le frontiere della food history. Storia sociale, storia economica, storia culturale</i>	»	549
SALVATORE LA FRANCESCA, <i>Breve rassegna della storiografia sulla banca in Italia</i>	»	561
PIETRO CAFARO, <i>La cooperazione: un modo antico (o nuovo?) di fare economia</i>	»	579
ALDO CARERA, <i>Nessi storiografici. Economia, lavoro, sindacato</i>	»	597
AUGUSTO CIUFFETTI, ROBERTO PARISI, <i>La memoria del lavoro negli studi di storia e archeologia del patrimonio industriale</i>	»	615
GABRIELLA CORONA, <i>L'ambiente nella storia d'Italia</i>	»	633
FREDIANO BOF, <i>Sericoltura e setificio in Italia tra Otto e Novecento: una rassegna bibliografica</i>	»	649
ANDREA CAFARELLI, <i>Navigare necesse est. La Storia marittima nell'ultimo ventennio</i>	»	673
ANDREA GIUNTINI, <i>Un paradigma per la storia della mobilità. La difficile transizione della storiografia economica italiana</i>	»	693
GIUSEPPE MORICOLA, <i>Per una storia economica dell'emigrazione: alcune indicazioni di ricerca</i>	»	707
GIAN LUCA PODESTÀ, <i>Africa e colonie, perché no?</i>	»	721
MARIO ROBIONY, <i>Siderurgia e meccanica in Italia nell'età contemporanea: orientamenti storiografici</i>	»	731
GIOVANNI FARESE, <i>Per una storia sopranazionale. Istituzioni economiche e protagonisti italiani, 1919-2019</i>	»	751
Storia economica. <i>Indice generale delle annate I-XX (1998-2017)</i>	»	767

NAVIGARE NECESSE EST.
LA STORIA MARITTIMA NELL'ULTIMO VENTENNIO

Nell'ultimo ventennio la storia marittima, pur essendo ancora alla ricerca di una propria identità, ha visto un ampliamento degli orizzonti interpretativi e un crescente interesse da parte degli studiosi, i cui lavori hanno gettato luce su aspetti inediti della *Blue economy* e sul complesso rapporto degli italiani con il mare. Il contributo si sofferma sui principali risultati dell'attività di ricerca e sul vivace dibattito storiografico, ponendo specifica attenzione alle fonti documentarie e ai temi non ancora sufficientemente esplorati.

Storia marittima, economia del mare, società di navigazione, industria della pesca, trasporti marittimi

Over the last twenty years, maritime history, while still searching for its own identity, has seen an extension of interpretative horizons and an increasing interest from scholars whose work has shed light on unprecedented aspects of the *Blue economy* and on the complex relationship between Italians and the sea. This contribution focuses on major results from research activities and on a lively historiographic debate, paying attention to documentary sources and to topics not sufficiently explored yet.

Maritime history, economy of the sea, navigation company, fishing industry, maritime transport

Sembra opportuno dichiarare subito che questo breve saggio non vuole essere una rassegna esaustiva della recente produzione scientifica sull'argomento, bensì solo prestare attenzione ad alcuni rilevanti problemi storiografici¹. In particolare, si tiene presente la dimensione

¹ Va segnalata in proposito la recente rassegna storiografica di M. D'ANGELO, *L'Historie Maritime en Italie*, pubblicata nel 2014 nella collana della Società italiana di Storia militare, che riprende e sviluppa il più noto contributo di M. D'ANGELO, M.E. TONIZZI, *Recent Maritime Historiography on Italy*, in *New Directions in Mediterranean Maritime History*, a cura di G. Harlaftis e C. Vassallo, St. John, Newfoundland 2004, pp. 55-82 (Research in Maritime History, 28). Utili riferimenti vengono

della complessità, nel senso che il tema ha visto negli ultimi decenni un ampliamento degli orizzonti interpretativi, mentre è ancora per certi aspetti alla ricerca di una propria identità. Solo nel 2008 l'American Historical Association ha riconosciuto per la prima volta la storia marittima nella sua tassonomia di specializzazioni. Si aggiunga che siamo di fronte a una produzione scientifica eterogenea, che si è molto sviluppata in alcuni contesti nazionali, ma ha faticato ad assumere una prospettiva internazionale e interdisciplinare², come prova il recentissimo dibattito sul futuro della Storia marittima e sul rapporto tra *Maritime history*, *Global history* e *World history*, ben delineato da Lewis R. Fisher³.

L'attualità del tema è pure dimostrata dalla 50^a settimana di studi organizzata dall'Istituto Datini (2018), dedicata alle *Reti marittime come fattori dell'integrazione europea*, e dalla ricostituzione (2015) del GIS d'Histoire & Sciences de la mer, che segna il rilancio e una maggior apertura al dialogo multidisciplinare della «Revue d'histoire marittime»⁴.

anche da G. HARLAFTIS, *Storia marittima e storia dei porti*, «Memorie e ricerca», 11 (2002), pp. 5-21 (trad. di M.E. Tonizzi).

² Secondo il curatore J.B. Hattendorf, *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, pubblicata nel 2007, rappresenta il primo tentativo di organizzare il lavoro in una diversa e più ampia prospettiva, i cui elementi di novità sono illustrati da D.M. WILLIAMS, *Humankind and the Sea: The Changing Relationship since the Mid-Eighteenth Century* (pp. 1-14) e di L. PAINE, *Beyond the Dead White Whales: Literature of the Sea and Maritime History* (pp. 205-228) su «The International Journal of Maritime History», 22 (2010).

³ Cfr. L.R. FISCHER, *The future course of maritime history*, «The International Journal of Maritime History», 29 (2017), 2, pp. 355-364. Sull'argomento si vedano pure M. FUSARO, *Maritime History as Global History?, The Methodological Challenges and a Future Research Agenda*, in *Maritime History as Global History*, a cura di M. Fusaro e A. Polonia, St. John, Newfoundland 2011, pp. 267-282; L. PAINE, *Maritime History and Its Discontents: a Response to Smith and Chaves*, «Interdisciplinary Journal of Maritime Studies», 2 (2011), pp. 22-27; J.B. HATTENDORF, *Maritime History Today*, «Perspective on History», February 2012 (*Newsmagazine of The American Historical Association*). Sempre in riferimento agli aspetti metodologici, va tenuta presente G. HARLAFTIS, *Maritime History or History of Thalassa*, in *The New Ways of History. Developments in Historiography*, London 2010, pp. 213-239.

⁴ L'interesse nei confronti della materia è documentato pure dalla recente nascita a Genova del Laboratorio di storia marittima e navale (Navlab), che ha a sua volta promosso la nascita del Centro interuniversitario di ricerca di storia marittima e navale. Sempre a Genova lo scorso anno si è tenuto il secondo *Convegno di cultura navale e marittima. Transire mare*, con una sessione dedicata alla Storia marittima. Merita segnalare anche il recentissimo (giugno 2017) workshop di Ancona su *Il capitalismo mediterraneo: porti, territori, Stati*.

Siamo quindi di fronte a un cantiere aperto, dove, pur non rinunciando a un linguaggio innovativo in termini di temi e metodi e pur facendo tesoro del patrimonio di conoscenze e acquisizioni pregresse, appare perspicua la necessità di sviluppare ulteriormente le ricerche senza prescindere dall'assidua frequentazione degli archivi, molti dei quali ancora del tutto inesplorati, e, quindi, senza sottrarsi al contatto diretto con le fonti. Con riferimento alla storia marittima il monito *nulla historia sine archivo* si carica di significato, come hanno insegnato con i loro lavori Giuseppe Felloni⁵ e Sergio Anselmi⁶, i quali hanno saputo valorizzare al meglio le sue fonti documentarie per antonomasia: dai registri delle dogane alle carte delle grandi case di commercio e delle società di navigazione; dalla contabilità portuale ai registri navali; dalle distinte di imbarco agli archivi dei cantieri navali. In questo faticoso lavoro di ricerca assumono specifica rilevanza anche le numerose fonti edite non ancora sufficientemente studiate o, peggio, del tutto ignorate: penso, ad esempio, all'*Inchiesta parlamentare sulla Marina mercantile* (1881-82) o ai volumi sul *Movimento della navigazione nei porti del Regno*, per non dire dell'*Annuario statistico italiano* o delle *Statistiche annuali del commercio speciale di importazione e di esportazione*, prodotte dal Ministero delle finanze: fonti che, se utilizzate con acribia filologica, senza cadere in quelle che Nicola Ostuni ha definito «le insidie del quantitativo»⁷, potrebbero contribuire a gettare nuova luce sul tema. Che dire poi dei contributi offerti dalla pubblicistica, partendo dalla «Rivista marittima», o degli studi pionieristici di Teso, Roncagli, Boccardo, Corbino, Coen Cagli, Supino, frettolosamente dimenticati da molti storici.

È pur vero che molta strada è stata percorsa dal 1955, quando a Roma, nel corso del X Congresso internazionale di scienze storiche, si decise d'intraprendere la revisione del *Glossaire nautique* di Augu-

⁵ Tra la vasta produzione dello storico genovese mi limito a citare G. FELLONI, *Organizzazione portuale, navigazione e traffici a Genova: un sondaggio tra le fonti di età moderna*, «Atti della Società ligure di storia patria», n.s., XLIII (2003), 1/1, pp. 337-364.

⁶ Per gli aspetti metodologici assume specifica rilevanza un piccolo volumetto uscito postumo: S. ANSELMI, *Conversazioni sulla storia: con una memoria inedita sugli anni 1943-1946*, a cura di V. Conti, Ancona 2003.

⁷ Cfr. N. OSTUNI, *Le insidie del quantitativo. La serie storica del commercio estero italiano*, «Storia economica», XIV (2011), 3, pp. 487-506. Si vedano inoltre: D. CICCOLELLA, *Il commercio estero*, in *Il Mezzogiorno prima dell'Unità. Fonti, dati, storiografia*, a cura di P. Malanima e N. Ostuni, Soveria Mannelli 2013, pp. 231-256; *Quello che i numeri non dicono. L'Italia nel commercio internazionale tra '800 e '900: Istituzioni, tecniche, protagonisti*, a cura di G. Moricola, Roma 2014.

stin Jal, che portò qualche anno dopo (1960), su iniziativa di Michel Molat, alla nascita della *Commission internationale d'histoire maritime*⁸. Ma è altrettanto vero che un'accelerazione nel processo, che ha consentito alla Storia marittima di integrarsi pienamente nella tendenza alla specializzazione della storiografia, si è registrata solo a partire dalla metà degli anni '80, quando a Berna, in occasione del 9° congresso internazionale di Storia economica, Peter N. Davies e Keiichiro Nakagawa gettarono le basi per la nascita dell'*International Maritime Economic History Association* (IMEHA), che fece dell'«International Journal of Maritime History» una delle sue principali voci. La rivista, affidata all'abile direzione di Lewis Fischer e con un comitato scientifico costituito da studiosi provenienti da 4 continenti, vide l'Italia rappresentata dal compianto Tommaso Fanfani, che pochi anni dopo curò il volume *La Penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*⁹, facendosi carico di tracciare il complesso *Scenario generale* (pp. 3-22): un contributo utile per inquadrare la corposa sezione dedicata all'età contemporanea, i cui saggi, oltre a gettare nuova luce sul tema, furono rivelatori di quel fermento scientifico che pose negli anni successivi il nostro Paese tra i protagonisti del rilancio internazionale della storia marittima.

Di tale fermento, documentato di lì a poco dalla nascita della *Société Internationale des Historiens de la Méditerranée* (1995), fermamente voluta da Salvatore Bono, si ha traccia anche negli Atti del Convegno di studi di Bari del 1999 dedicato a *La storiografia marittima in Italia e in Spagna in età moderna e contemporanea. Tendenze, orientamenti, linee evolutive*¹⁰, che riprende idealmente i lavori del Seminario di Storia Marittima (Napoli, 1984) su *Tendenze e orientamenti nella storiografia marittima contemporanea: gli Stati italiani e la Repubblica di Ragusa (secoli 14°-19°)*¹¹. Il convegno barese, organizzato su iniziativa del Comitato Italia-Spagna per la storia economica (organo della Sise), rappresentò un chiaro segnale del tentativo di uscire da un'impostazione tradizionale, e, per certi aspetti, angusta, della storia marittima, ponendo non solo specifica attenzione alle barriere linguistiche¹², ma anche – lo si evince chiaramente dal contributo

⁸ Cfr. *La commission internationale d'histoire maritime*, «Bibliothèque de l'école des chartes», 118 (1960), 1, pp. 318-319.

⁹ Napoli 1993.

¹⁰ A cura di A. Di Vittorio e C. Barciela López, Bari 2001.

¹¹ Atti curati da A. Di Vittorio, Napoli 1986 (stampa 1987).

¹² Come osserva Gelina Harlaftis, «nel Mediterraneo il mare non ha mai costi-

di Ezio Ferrante – all'interconnessione tra l'industria dei trasporti marittimi e una varietà di problemi, non solo economici, connessi allo sviluppo nazionale e al processo di modernizzazione¹³. A fungere da catalizzatore furono le grandi trasformazioni avvenute tra Otto e Novecento, che sarebbe riduttivo circoscrivere, come spesso avviene, al progressivo passaggio dalla vela al vapore¹⁴. In questo contesto l'efficienza, la regolarità e la rapidità dei servizi marittimi divennero un'arma potentissima per la conquista dei mercati esteri e, in particolar modo, per lo sfruttamento commerciale dell'immenso emporio costituito dalle Indie e dall'Estremo Oriente. La forte concorrenza internazionale, le politiche di espansione coloniale, il generalizzato calo dei noli, l'aumento del tonnello mondiale e la diffusa tendenza all'accenramento della produzione in imprese sempre più grandi produssero significativi mutamenti non solo sul piano tecnico ma anche infrastrutturale, portando a concentrare il traffico su pochi e sempre più attrezzati porti, che fungevano da anello di congiunzione tra il sistema ferroviario continentale e le linee di navigazione transoceaniche. Nella competizione risultò determinante il ruolo dello Stato, chiamato a proteggere i traffici, a promuoverne lo sviluppo, a far sì che il commercio di materie prime e di prodotti industriali avvenisse sotto la bandiera nazionale¹⁵.

Il tema del protezionismo marittimo, centrale in questa visione, introdotto magistralmente da Epicarmo Corbino¹⁶ e ripreso negli anni '80 da Ludovica De Courten¹⁷, è stato sviluppato recentemente da la-

tuito una barriera alla comunicazione e allo scambio mercantile; la sua plurisecolare vicenda storica è sfociata nella formazione di un ambiente multilingue, multietnico, e multiculturale, fattore di forza e al contempo di debolezza. Le genti mediterranee, in una fase o in un'altra, hanno dato vita a grandi potenze marittime. E vanno orgogliose della loro storia, cultura e lingua. Ciascuno svolge le sue ricerche nel proprio paese, spesso ignaro degli studi che vanno compiendo i vicini. La lingua è il principale ostacolo nella storia del Mediterraneo» (*Storia marittima e dei porti*, p. 21).

¹³ *La storiografia marittima dell'Italia contemporanea: bilancio e prospettive*, in *La storiografia marittima in Italia e in Spagna*, pp. 417-425.

¹⁴ Trasformazioni ben illustrate da Paolo Frascani nell'ambito del convegno di studi *Andar per mare. Il viaggio per mare nella storia. Dimensioni economiche e sociali* (Genova 2004) e nell'introduzione al volume, a cura dello stesso, *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Roma 2001.

¹⁵ E. RAICEVICH, *Marina mercantile e convenzioni marittime*, Milano 1910, p. 105.

¹⁶ Mi riferisco segnatamente agli articoli pubblicati sul «Giornale degli economisti e rivista di statistica», come pure ai volumi su *I porti marittimi italiani*, Città di Castello 1924, e sull'*Economia dei trasporti marittimi*, Città di Castello 1926.

¹⁷ Cfr. L. DE COURTEN, *La Marina mercantile italiana nella politica di espansione (1861-1914)*, Roma 1989.

vori di ottimo livello quanto al metodo, all'esegesi dei documenti d'archivio e all'uso delle fonti derivate¹⁸, ma potrebbe essere suscettibile di ulteriori interessanti sviluppi se si ponesse maggiore attenzione a fonti edite di primaria importanza: dagli Atti parlamentari all'Inchiesta Boselli; dalle carte della Commissione reale per i servizi marittimi (1906) alle relazioni periodiche sui servizi sovvenzionati. Tanto più se si considera che in riferimento all'Italia, diversamente da altri Paesi, vi furono diversi fattori che incisero sull'entità e sull'efficacia delle forme d'intervento pubblico a sostegno della marina mercantile, rendendo «necessarie più che mai» le sovvenzioni, che per oltre mezzo secolo tentarono di rispondere, con esiti non sempre soddisfacenti, all'obiettivo di «dare alimento alla nostra decrepita marina per rinvigorirla»¹⁹, arginando la crescente concorrenza estera nei porti italiani; organizzando le linee di navigazione in modo da soddisfare le esigenze del commercio nazionale; attivando collegamenti regolari con i principali centri commerciali del Mediterraneo e con i Paesi oltre Suez. Nei fatti, tuttavia, come ebbe a rilevare Luigi Einaudi, dietro alle convenzioni andò celandosi un «nido di vipere»²⁰. Esse furono il terreno nel quale più efficacemente si esercitò quella «politica dei rinvii», che portò a compromessi e «soluzioni di ripiego»²¹, trascinando per decenni un problema, quello del risorgimento della marina mercantile, fino a trasformarlo in un vero «incubo nazionale»²². Attraverso le convenzioni marittime passarono le principali questioni economiche dell'Italia postunitaria: dai problemi della finanza pubblica alle strategie di sviluppo del Paese, dall'impiego dei capitali privati alle politiche doganali, dalle grandi opere al dualismo, che in questo caso assumeva una duplice connotazione: al tradizionale dualismo Nord-Sud si aggiungeva quello tra Est e Ovest, ossia tra Adriatico e Tirreno. Per

¹⁸ Si vedano in proposito i contributi di T. FANFANI, *Intervento pubblico e marina mercantile tra l'Unità e la fine dell'800: dalla «tenda dell'arabo» alla ripresa produttiva*, in *Fra spazio e tempo. Studi in onore di Luigi De Rosa*, II, Napoli 1998, pp. 382-420, e R. GIULIANELLI, *The State and the Sea. The Economic Policy for the Shipbuilding and the Marine Equipment Industry in Italy Between the Two World Wars*, «The Journal of European Economic History», 44 (2015), 1, pp. 83-101.

¹⁹ RAICEVICH, *Marina mercantile*, p. 112.

²⁰ L. EINAUDI, *Per le nuove convenzioni marittime*, «Corriere della sera», 21 novembre 1905, p. 1.

²¹ Id., *Cronache economiche e politiche di un trentennio (1893-1925)*, II, 1903-1909, Torino 1965³, p. XXXIX.

²² *Il Senato critica ed approva le convenzioni marittime provvisorie. Luzzatti definisce il problema «incubo nazionale»*. *Un categorico impegno*, «La Stampa», 14 giugno 1910, p. 2.

non dire della commistione d'interessi tra grandi banche e imprese marittime, della rilevanza dei trattati internazionali di navigazione in un contesto sottoposto a forti sollecitazioni economiche e monetarie, o, ancora, del ruolo svolto dalle linee oceaniche nel sostegno all'industria cantieristica e ai servizi dell'indotto (assicurativi, logistici, finanziari, commerciali). Né vanno sottovalutati i problemi connessi alla gestione dei flussi migratori nei principali porti italiani e alle opportunità offerte alle grandi compagnie estere di navigazione, che, giovandosi delle convenzioni, traevano consistenti profitti, sfruttando la miseria e la disperazione di centinaia di migliaia di italiani.

Sull'argomento la produzione scientifica si è arricchita negli ultimi anni di pregevoli contributi, tra i quali vanno segnalati i lavori di Luigi De Matteo²³ e di Laura Contini²⁴. Mi sia consentito di ricordare anche un mio recente saggio, scritto con Paolo Pecorari, su *Il governo Luzzatti e il rinnovo delle convenzioni marittime*²⁵, che documenta come la questione del rinnovo delle convenzioni non fosse disgiunta dalla soluzione di questioni di più ampio respiro: dalla distribuzione dei servizi all'ammodernamento della flotta mercantile, dalla politica portuale alla concorrenza estera, dalle nuove direttrici di traffico alla questione dell'Adriatico e, segnatamente, del porto di Venezia.

Il tema delle convenzioni e della marina sussidiata va inquadrato anche tenendo conto del movimento della navigazione nei porti del Regno²⁶, della drammatica crisi della marineria velica²⁷ e delle principali direttrici di traffico e delle opportunità offerte dall'apertura del

²³ *Convenzioni marittime e concorrenza sui mari dell'Italia unita. Il tracollo della compagnia di navigazione a vapore delle due Sicilie (1860-1865)*, in *Fra spazio e tempo*, pp. 231-294. Per un più ampio inquadramento storico del tema si veda, dello stesso, «Noi della meridionale Italia». *Imprese e imprenditori del Mezzogiorno nella crisi dell'unificazione*, Napoli 2002, come pure il numero monografico a cura di F. Dandolo e F. Sbrana su *L'intervento pubblico nell'Italia repubblicana. Interpreti, culture politiche e scelte economiche*, «Storia economica», XV (2012), 1, e il recentissimo lavoro di F. DANDOLO, *Il Mezzogiorno fra divari e cooperazione internazionale. «Informazioni Svimez» e la cultura del nuovo meridionalismo (1948-1960)*, Bologna 2017.

²⁴ *Pubblico e privato in età giolittiana: Luigi della Torre e le convenzioni marittime (1909-1910)*, «Archivi e imprese», 11-12 (1995), pp. 193-232.

²⁵ «Storia economica», XIV (2011), 1, pp. 53-78.

²⁶ Cfr. A. CAFARELLI, *Il movimento della navigazione nei porti nel Regno d'Italia (1861-1914)*, «Storia economica», X (2007), 3, pp. 299-332, ristampato in *L'Italia, la Francia e il Mediterraneo nella seconda metà dell'800*, a cura di P.L. Ballini e P. Pecorari, Venezia 2009, pp. 87-121.

²⁷ M. DORIA, *La marina mercantile a vela in Liguria dalla metà dell'Ottocento alla prima guerra mondiale*, in *A vela e a vapore*, pp. 83-107.

canale di Suez, che avrebbe accelerato le grandi trasformazioni in atto nell'industria dei trasporti marittimi, mentre il potenziamento dei collegamenti ferroviari transalpini e l'introduzione delle tariffe cumulative avrebbero offerto una valida risposta alla sempre più pressante esigenza di strutturare gli scali portuali su basi "moderne", risolvendo il problema del trasporto della merce dalla nave al treno senza "rottura di carico" e trasformando di fatto le linee di navigazione in una sorta di prolungamento delle ferrovie²⁸. Questi aspetti formano oggetto di lavori in larga misura pubblicati su «Storia economica»²⁹, tra i quali va citato un ulteriore e interessante contributo di Luigi De Matteo³⁰ sugli stringenti legami tra linee di navigazione sussidiate e politica coloniale nell'età della sinistra storica: tema peraltro ripreso nel volume a cura di P.L. Ballini e P. Pecorari, *Alla ricerca delle colonie (1876-1896)*, che contiene l'ultimo scritto scientifico di Giorgio Mori, il quale getta luce sulla complessità del quadro storico di riferimento, compiendo un'ampia e criticamente documentata disamina degli intrecci sempre più pervasivi tra Stato, industria e grandi banche³¹.

Strettamente connesso ai servizi marittimi sovvenzionati è il tema del trasporto della posta e dei collegamenti regolari tra isole e conti-

²⁸ Sull'argomento si vedano le osservazioni di P. PECORARI, *Luigi Luzzatti e Venezia*, in ID., *Luzzattiana. Nuove ricerche storiche su Luigi Luzzatti e il suo tempo*, Udine 2010, p. 20. Per un quadro d'insieme, v. 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, edizione italiana a cura di M. Taccolini, Milano 2003, pp. 171-200.

²⁹ Cfr. L. DE MATTEO, *Verso il Mar Nero nella crisi del primo dopoguerra. Programmi governativi, imprese e investimenti italiani in Transcaucasia*, «Storia economica», XII (2009), 3, pp. 279-334; S. QUERCIA, *Le relazioni commerciali italo-egiziane tra l'Unità d'Italia e la Prima Guerra Mondiale*, ivi, XII (2009), 3, pp. 393-428; A. CAFARELLI, *Alla 'riscoperta' delle Indie orientali. Il rimovo delle convenzioni marittime e l'istituzione della linea commerciale Venezia-Calcutta (1893-1905)*, ivi, XIII (2010), 1-2, pp. 51-80; A. CLEMENTE, *La marina mercantile napoletana dalla Restaurazione all'Unità. Flotta, tecniche e rotte tra navigazione di lungo corso e cabotaggio*, ivi, XIV (2011), 2, pp. 207-246. Mi sia consentito di fare anche un cenno al mio recente volume *Il leone ferito. Venezia, l'Adriatico e la navigazione sussidiata per le Indie e l'Estremo Oriente*, Roma 2014.

³⁰ L. DE MATTEO, *Il colonialismo nell'età della Sinistra storica. Politica coloniale, sviluppo economico ed emigrazione tra storiografia e storiografia economica*, «Storia economica», VII (2004), 2-3, pp. 581-598.

³¹ G. MORI, *Un veicolo claudicante lungo un sentiero irto di ostacoli artificiali e naturali. Le attività di trasformazione dal tramonto della Destra storica alla fine del secolo*, in *Alla ricerca delle colonie (1876-1896)*, a cura di P.L. Ballini e P. Pecorari, Venezia 2007, pp. 109-172.

nente, studiato da Simone Fari³². Non meno significative, sempre in riferimento al ruolo dello Stato nella fornitura dei servizi strategici, sono le connessioni tra radiotelegrafia, navigazione a vapore e industrie connesse, ben documentate nel numero monografico di «Storia economica» curato da Andrea Giuntini e Ana Paula Silva³³. Un'attenzione a sé stante merita il cabotaggio, che, come rileva Giuseppe Moricola, è ancora per certi aspetti «un tema in cerca d'autore», soprattutto per l'età contemporanea. Se si eccettua il suo saggio su *Il cabotaggio in età postunitaria*³⁴, pochi e fuggenti sono i riferimenti in letteratura, la qual cosa, se da una parte va attribuita alla carenza o alla scarsa attendibilità delle fonti, soprattutto in riferimento al «piccolo cabotaggio», dall'altra parte va imputata alla scarsa percezione da parte degli storici che la navigazione costiera rappresenti – per dirla con il Boccardo – «uno dei più poderosi ed efficaci agenti delle mercatili transazioni»³⁵.

Tali temi non possono essere studiati ignorando che nel periodo considerato cambiano le motivazioni che spingono a viaggiare per mare. Grandissimo è stato nell'ultimo ventennio l'interesse per gli studi sull'emigrazione e sull'impatto economico del fenomeno, sulla scia dei lavori di Luigi De Rosa³⁶, anche se gli aspetti propriamente marittimi sono stati largamente trascurati³⁷. Il viaggio di centinaia di migliaia di persone nell'età dei flussi migratori di massa è documentato nel volume curato da Paola Massa, *Andare per mare*, con particolare attenzione ai porti di Napoli (Moricola) e Trieste (Andreozzi). Interessanti

³² S. FARI, *Trasportare la posta. Diligenze, ferrovie, navi e aerei*, Prato 2008. Dello stesso si veda inoltre *Una penisola in comunicazione. Il servizio telegrafico dall'Unità alla Grande Guerra*, Bari 2008.

³³ Che hanno curato il numero monografico dedicato a *Economics and Politics in Submarine Telegraph Cables (XIXth and XXth centuries). A global perspective between history, Heritage and Preservation*, «Storia economica», XVI (2013), 2.

³⁴ G. MORICOLA, *Il cabotaggio in età postunitaria*, in *A vela e a vapore*, pp. 55-81.

³⁵ G. BOCCARDO, *La navigazione di cabotaggio e gli interessi marittimi dell'Italia*, Genova 1862, p. 6.

³⁶ Si veda in proposito L. DE ROSA, *Sull'emigrazione italiana*, in *Scritti di Luigi De Rosa*, III, a cura di M. Barbato, Soveria Mannelli 2011. Sull'attenzione scientifica dello storico napoletano nei confronti del tema, v. A. GIUNTINI, *La storia dei trasporti e del commercio e Luigi De Rosa*, in *Luigi De Rosa e la Storia Economica, Atti del convegno di studi in memoria di Luigi De Rosa*, a cura di A. Di Vittorio, Napoli 2007, pp. 135-152.

³⁷ A. MOLINARI, *Porti, trasporti, compagnie*, in *Storia dell'emigrazione italiana. Partenze*, a cura di P. Bevilacqua, A. De Clementi e E. Franzina, Roma 2001, pp. 237-255.

in proposito sono gli esiti della giornata di studio *Il viaggio degli emigranti in America Latina tra Otto e Novecento. Gli aspetti economici, sociali, culturali*, Napoli 2007, i cui atti sono stati pubblicati l'anno successivo a cura di Giuseppe Moricola³⁸. I contributi di questo volume evidenziano la centralità del «viaggio», non più considerato come «un momento secondario all'interno dell'esodo», collocandolo «nel quadro più complessivo della nostra vicenda migratoria»³⁹. A questo proposito ha riacquisito specifica rilevanza il «mezzo» con cui attraversare l'oceano, che è testimone della grande trasformazione economica e sociale in atto nel primo Novecento e luogo ove paiono perispicue le stridenti contraddizioni derivanti da una società in rapido cambiamento e da una sempre più evidente sperequazione nella distribuzione della ricchezza. Con l'avvento della «classe turistica» e le conseguenti novità per il confort e lo svago dei passeggeri, mai viste prima a bordo, l'industria crocieristica esce dal torpore ottocentesco. *Victoria, Saturnia, Conte di Savoia, Augustus, Rex* sono i nomi delle protagoniste di una nuova stagione per la marina commerciale e per l'industria cantieristica del Paese: concentrato di tecnologia, confort e arte, queste navi impegnano i migliori professionisti e artigiani italiani, primi efficaci promotori del «Made in Italy». A tal proposito merita segnalare alcuni lavori, prodotti soprattutto da storici non professionisti, spesso operatori del settore, alcuni di taglio giornalistico, ma pur sempre interessanti, sui transatlantici che furono protagonisti di questo fenomeno: volumi spesso corredati da inedite schede tecniche e suggestivi apparati iconografici⁴⁰.

Il tema dell'impresa marittima ha continuato a suscitare interesse e aspettative nella comunità scientifica. Numerose sono le ricerche dedicate alle grandi famiglie di imprenditori: dai Florio⁴¹ ai Rubat-

³⁸ Napoli 2008.

³⁹ G. MORICOLA, *Introduzione*, in *Il viaggio degli emigranti in America Latina tra Ottocento e Novecento. Gli aspetti economici, sociali, culturali*, a cura di Id., Napoli 2008, pp. 13-14. Tema per certi aspetti ripreso anche dalle ricerche dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea (ISEM) nell'ambito del progetto *Migrazioni mediterranee tra Medioevo ed Età contemporanea*.

⁴⁰ A titolo puramente esemplificativo, v. M. ELISEO, P. PICCIONE, *Transatlantici. Storia delle grandi navi passeggeri italiane*, Genova 2001; M. ELISEO, *Il transatlantico Rex: ship of ships*, Genova 2003; M. ELISEO, W.H. MILLER, *Transatlantici tra le due guerre. L'epoca d'oro delle navi di linea*, Milano 2004; M. ELISEO, *Andrea Doria. Cento uno viaggi*, Milano 2006; *Transatlantico Rex: il mito e la memoria*, a cura di P. Piccione, Cinisello Balsamo 2013. Dettagliati prospetti tecnici sono disponibili sul sito dell'Associazione culturale Italian Liners (www.italianliners.com).

⁴¹ O. CANCELILA, *I Florio. Storia di una dinastia imprenditoriale*, Milano 2008. Dello

tino⁴², dai Costa⁴³ ai Piaggio⁴⁴: ricerche che mettono in luce non solo la correlazione tra la sempre più articolata domanda di servizi marittimi e l'offerta di naviglio, ma anche la diversificazione operativa, i forti legami con l'alta finanza internazionale e le grandi banche del Paese, l'intreccio tra politica e industria, tra società di navigazione e cantieristica. Specifica attenzione è stata posta anche alle grandi società di navigazione, studiate sul piano evolutivo⁴⁵ o fatte oggetto, alla luce di nuove fonti documentarie, di ulteriori indagini. Penso, ad esempio, alla Società di Navigazione a Vapore "Puglia" e al contributo di Ezio Ritrovato, che riprende, ampliandoli, gli studi di Maria Ottolino⁴⁶. La crisi del sistema marittimo pubblico e le strategie per l'inserimento nel sempre più agguerrito *business* internazionale del trasporto via mare sono state studiate da Giulio Mellinato, il quale ha saputo inquadrare in un'ottica di ampio respiro alcuni temi cruciali: dalla liquidazione della Finmare alla privatizzazione dei servizi logistici e portuali; dal venir meno della garanzia pubblica sui servizi marittimi un tempo definiti «di preminente interesse» per il Paese all'affermazione di un sistema globalizzato quasi del tutto privo di agganci nazionali⁴⁷. Non sono mancati lavori di taglio celebrativo⁴⁸ o testi-

stesso si vede pure Giolitti, la Banca d'Italia, la Navigazione generale italiana e il salvataggio di Casa Florio (1908-1909), «Mediterranea. Ricerche storiche», IV (2007), 10, pp. 299-330.

⁴² Nel volume Raffaele Rubattino. *Un armatore genovese e l'Unità d'Italia*, Cinisello Balsamo 2010, offrono suggestivi spunti di riflessione i contributi della Rolandi, *Tra rischi d'impresa e azzardo. Le strategie di un armatore genovese nelle relazioni internazionali* (pp. 77-89) e di Simone Candela su Rubattino, *i Florio e la nascita della Navigazione generale italiana* (pp. 91-101).

⁴³ E. DELLACASA, *I Costa. Storia di una famiglia e di un'impresa*, Venezia 2013. Un'altra grande famiglia di armatori è stata fatta recentemente oggetto di studio da parte di G. MELLINATO, *Cosulich: dinastia adriatica*, Cinisello Balsamo 2008.

⁴⁴ Cfr. T. FANFANI, *Una leggenda verso il futuro. I centodieci anni di storia della Piaggio*, Pisa 2001. Si veda pure R. GIULIANELLI, *Piaggio. Trasporti marittimi e navalmecanica nel Novecento*, in *L'Italia dei Piaggio*, a cura di M. Canella e G. Maifreda, Milano 2012, pp. 141-181.

⁴⁵ M. DORIA, *Dal trasporto degli emigranti alla crociera. La travagliata storia della Società di navigazione «Italia»*, in *Andar per mare*, pp. 147-175.

⁴⁶ E. RITROVATO, *Un capitolo nella storia della Società di Navigazione a Vapore "Puglia": l'emigrazione transoceanica di fine Ottocento*, «Storia economica», IX (2006), 1, pp. 125-137; M. OTTOLINO, *Commercio e iniziativa marittima in Puglia, 1876-1914: la società di navigazione a vapore Puglia*, Napoli 1979.

⁴⁷ G. MELLINATO, *Lo Stato navigatore. Finmare tra servizio pubblico e business (1944-1999)*, in *Storia dell'Iri*, V, *Un gruppo singolare. Settori, bilanci, presenza nell'economia italiana*, a cura di F. Russolillo, Roma-Bari 2014, pp. 429-460.

⁴⁸ Nell'ambito delle celebrazioni per il 170° anniversario della società di naviga-

monianze, anche di buona fattura, di uomini di mare⁴⁹. Si è lavorato pure sulle modalità di finanziamento dell'industria marittima fra il XIX e il XX secolo, con particolare riguardo al credito navale, fatto oggetto di studio in alcuni contributi, cominciando dai lavori di Roberto Giulianelli⁵⁰.

La produzione storiografica dedicata ai porti italiani risulta ancora frammentata: abbondano gli studi su singoli porti o su diversi aspetti della funzione portuale, ma si fatica a tracciare un quadro d'insieme. La necessità di affrontare il tema della portualità nazionale con un'impostazione più ampia, ponendo attenzione a un sistema complesso, quale quello portuale, e ai legami funzionali tra il porto e il proprio *hinterland*, e soprattutto sui rapporti tra porto e città (meglio, tra città-porto e città con il porto), già perspicua negli scritti di Luigi De Rosa⁵¹, lo è divenuta ancor più in occasione della settimana di studio organizzata nel 1987 dall'istituto Datini dedicata a *I porti come impresa economica*⁵², come pure nell'ambito del convegno di Viareggio del 1991 su *La penisola italiana e il mare*⁵³. Purtroppo ai buoni propositi non sono seguiti i fatti, come si evince scorrendo gli atti del Convegno di studio su *I porti della penisola italiana: due mari a confronto fra storia e sviluppo futuro* (Ancona, 8-9 aprile 2011)⁵⁴, organizzato con l'obiettivo precipuo di affrontare il tema della portualità nazionale in una prospettiva complessiva e comparativa tra le diverse realtà, per un confronto su un più vasto ambito mediterraneo e internazionale. Mentre risulta scarsa l'attenzione riservata allo studio

zione Lloyd Triestino, il comitato costituitosi per l'occasione ha promosso la pubblicazione di un volume per ricordare le principali tappe dello sviluppo aziendale con particolare riguardo agli ultimi venti anni della sua esistenza. Cfr. *Lloyd 170. Dal Lloyd austriaco all'Italia Marittima*, Trieste 2010.

⁴⁹ Cfr. G. SBISÀ, *I colossi del mare: storia della Società di navigazione Italia*, Genova 2004.

⁵⁰ R. GIULIANELLI, *Il "fratello minore". L'Istituto per il credito navale nel sistema Beneduce*, «Imprese e storia», 41-42 (2011), pp. 59-82. Dello stesso autore, v. *Finanziare l'industria. Il credito navale nell'Italia della golden age (1950-1973)*, in *Innovare nella storia economica: temi, metodi, fonti*, Prato 2016, pp. 283-299.

⁵¹ Si veda, in proposito, L. DE ROSA, *Navi, merci, nazionalità, itinerari in un porto dell'età preindustriale: il porto di Napoli nel 1760*, in *Saggi e ricerche sul Settecento*, Napoli 1968, pp. 322-370.

⁵² *I porti come impresa economica. Atti della "Dicinnesima settimana di studi"*, 2-6 maggio 1987, a cura di S. Cavaciocchi, Firenze 1988.

⁵³ I cui atti, come sopra ricordato, furono curati da T. Fanfani.

⁵⁴ *I porti della penisola italiana. Due mari a confronto tra storia e sviluppo futuro*, a cura di G. Garzella, R. Giulianelli, I. Simonella e O. Vaccari, Pisa 2011.

della politica portuale su scala nazionale, unitamente al ruolo, in genere trascurato, delle autonomie portuali, interessante è il filone degli studi a livello locale. Il porto, «organismo vivente», e le molteplici attività connesse sono stati oggetto di documentate ricerche⁵⁵, come anche si è lavorato molto in riferimento al tema della gestione e della valorizzazione del patrimonio industriale marittimo⁵⁶, dell'identità culturale dei centri costieri, bene evidenziata nel volume della Sirago⁵⁷, e dell'evoluzione delle sue funzioni di "gateway", verso cui convergono non più solo attività connesse o subordinate alle attività portuali intese in senso stretto. Si è iniziata inoltre a richiamare l'attenzione sulla crescente frammentazione organizzativa e operativa dei principali porti della penisola, come pure è in atto una riflessione sulla *governance* del sistema portuale e sull'impatto di quest'ultima sui molteplici portatori di interessi che intorno al porto gravitano nella fase segnata dal passaggio dal porto mercantile al modello industriale⁵⁸. Non sono mancate monografie dedicate ai grandi scali marittimi e alle loro dinamiche di sviluppo, alcune uscite di recente⁵⁹, come pure numerosi sono stati i lavori rivolti agli approdi turistici⁶⁰, anche se in molti casi il co-

⁵⁵ Mi limito a segnalare: L. PICCINNO, *Economia marittima e operatività portuale. Genova, sec. XII-XIX*, Genova 2000; P. NARDONE, *Portualità e navigazione in Abruzzo nella prima metà del XIX secolo*, Bari 2008. L. CERASI, R. PETRI, S. PETRUNGARO, *Porti di frontiera: industria e commercio a Trieste, Fiume e Pola tra le due guerre mondiali*, Viella 2008; D. ANDREOZZI, *Centro e confine. Porto, spazi e strategie portuali a Trieste tra XVII e XXI secolo*, in *I porti della penisola italiana*, pp. 13-24; P. CALCAGNO, *Savona, porto di Piemonte. L'economia della città e del suo territorio dal Quattrocento alla Grande Guerra*, Novi Ligure 2013; G. MELLINATO, *I nodi evolutivi del sistema marittimo dell'Adriatico settentrionale alla vigilia della prima guerra mondiale*, «Quaderni giuliani di storia», 36 (2015), 1, pp. 35-78.

⁵⁶ Cfr. *Il Patrimonio industriale marittimo in Italia e in Spagna. Strutture e territorio*, a cura di A. Di Vittorio, C. Barciela Lopez e P. Massa, Genova 2009; *Il patrimonio industriale marittimo nell'Adriatico centrale*, a cura di P. Pierucci, Milano 2013. Segnalo inoltre il saggio di D. CELETTI, *Il porto di Venezia. Dalla caduta della Repubblica all'annessione al Regno d'Italia*, in *Eredità culturali dell'Adriatico. Il patrimonio industriale*, a cura di S. Collodo e G.L. Fontana, Roma 2008, pp. 39-58.

⁵⁷ M. SIRAGO, *Le città e il mare. Economia, politica portuale, identità culturale dei centri costieri del Mezzogiorno moderno*, Napoli 2004.

⁵⁸ I. DELPONTE, *Evoluzione degli spazi portuali e strumenti di pianificazione*, Roma 2009, p. 9.

⁵⁹ Cfr. M. BETTINI, *Storia del porto di Livorno, 1949-1994*, Livorno 2004; U. TOMASICCHIO, *Genesi e sviluppo del porto di Bari*, Bari 2014; S.M. CICCIO, *Il porto di imbarco di Messina. L'ispettorato e i servizi di emigrazione (1904-1929)*, Milano 2016.

⁶⁰ Tra i più recenti lavori, non tutti costruiti con rigore metodologico, ma pur sempre rivelatori dell'interesse nei confronti del tema, v. A. SERPIERI, *Il porto di Rimini dalle origini a oggi: tra storia e cronaca*, Rimini 2004; A. MONTESANTI, *Il porto*

mune denominatore è rappresentato da una visione regionale, se non subregionale, del tema, prescindendo dalla politica marittima mediterranea e da un contesto sempre più integrato e concorrenziale.

Il tema dell'organizzazione del lavoro, affrontato in termini generali in occasione del Convegno Sise del 2000 su *Il Lavoro come fattore produttivo e come risorsa nella storia economica italiana*⁶¹, è stato sviluppato da Maria Stella Rollandi nel volume *Lavorare sul mare. Economia e organizzazione del lavoro marittimo fra Otto e Novecento* (Genova 2003), che si sofferma su specifici aspetti: dalla composizione degli equipaggi alla vita a bordo delle navi⁶²; dall'istruzione nautica ai contratti di lavoro, dalle difficoltà connesse alla difficile transizione dalla vela al vapore alla gestione degli aspetti assicurativi e previdenziali. L'interesse della comunità degli storici nei confronti del tema è provato dal fatto che la già citata settimana Datini del 2005 ha avuto una giornata dedicata a *I mestieri del mare e l'economia delle comunità costiere*, durante la quale i relatori hanno offerto suggestivi spunti di riflessione sui diversi lavori portuali, sulle comunità di pescatori, sul reclutamento, organizzazione e preparazione dei marinai, sugli uomini della mediazione e dello scambio, come pure sulla diversificazione professionale nelle comunità marittime. Recentemente l'attenzione degli studiosi si è rivolta a temi di interesse non solo storico, e suscettibili di ulteriore sviluppo. Mi riferisco, ad esempio, alle forme degenerative del lavoro marittimo, con particolare riguardo al lavoro coatto, cui oggi sono soggetti gli uomini e le donne della marina mercantile su scala mondiale⁶³, come pure alle forme di rappresentanza sindacale dei marittimi e agli aspetti connessi alla sicurezza del lavoro nei cantieri e a bordo⁶⁴.

ritrovato: documenti e atti per la storia del porto di Santa Venere, Soveria Mannelli 2012; M. GIOVANNELLI, *Porto Rotondo, storia di un'emozione*, Sassari 2015; F. GRAZIOSO, *Solo il rumore del mare. Porto Azzurro: storia, memorie, aneddoti*, Piombino 2015.

⁶¹ Negli atti, curati da M. Taccolini e S. Zaninelli (*Il lavoro come fattore produttivo e come risorsa nella storia economica italiana*, Milano 2002), va tenuto presente il contributo di Maria Stella Rollandi su *L'organizzazione a bordo delle navi mercantili. Trasformazioni indotte dal passaggio vela/vapore, competenze, ruolo, distribuzione del personale a bordo*, pp. 523-544.

⁶² Cfr. L. LO BASSO, *Lavoro marittimo, tutela istituzionale e conflittualità sociale a bordo dei bastimenti della Repubblica di Genova nel XVIII secolo*, «Mediterranea – ricerche storiche», XII (2015), 33, pp. 147-168.

⁶³ V. ZANIN, *I forzati del mare: lavoro marittimo nazionale, internazionale, multinazionale: problemi metodologici e linee di ricerca*, Roma 2008.

⁶⁴ P. DI GIROLAMO, *La federazione nazionale dei lavoratori del mare*, in *Il sin-*

In riferimento alla cantieristica, il comparto maggiormente caratterizzante la storia marittima, va segnalata la recente uscita della monografia di Pier Luigi Ciocca dedicata a *L'Iri nell'economia italiana*, che completa la grande opera in sei volumi sulla *Storia dell'IRI*, ripercorrendo la parabola discendente delle partecipazioni statali⁶⁵. Il percorso è il medesimo che compie sostanzialmente Roberto Giulianelli, studiando dapprima la vicenda dei Cantieri navali riuniti e, successivamente, il caso Piaggio⁶⁶, paradigmatico esempio di gruppo polisetoriale con significativa partecipazione nella cantieristica, nella navalmeccanica e nelle grandi società di navigazione⁶⁷. C'è indubbiamente ancora molto da fare, sfruttando archivi solo in parte esplorati: penso, ad esempio, alle carte della Finmare e di Finmeccanica. Ciò alla luce anche delle problematiche che si acquiscono nel Novecento: dal reperimento dei capitali alle sovvenzioni statali, dalla localizzazione dei cantieri alle tecniche di progettazione; dalla formazione delle maestranze all'impiego di nuovi materiali costruttivi. L'interesse per l'evoluzione della tecnica navale, ma anche la dicotomia tra due culture industriali, quella pubblica e quella privata, che emerge nel volume della Lanzardo sulla Grandi Motori di Trieste⁶⁸, sono documentati da numerosi lavori⁶⁹, che peraltro evidenziano la necessità di

dacalismo federale nella storia d'Italia, a cura di F. Della Peruta, S. Misiani e A. Pepe, Milano 2000, pp. 150-167. Si veda pure L. PANARITI, *Tute blu e principesse. L'organizzazione del lavoro nel cantiere di Monfalcone (1987-2007)*, in *Il sistema marittimo portuale del Friuli Venezia Giulia. Aspetti economici, statistici, storici*, a cura di R. Danielis, Trieste 2011, pp. 218-256.

⁶⁵ P. CIOCCA, *Storia dell'IRI*, 6, *L'Iri nell'economia italiana*, Roma-Bari 2015.

⁶⁶ *Dalla Terni all'Iri. I Cantieri navali riuniti fra Stato e mercato (1906-1984)*, «Imprese e storia», 38 (2009), pp. 35-77; *I Piaggio: la parabola di un grande gruppo armatoriale e cantieristico italiano, 1875-1972*, Bologna 2012.

⁶⁷ Cfr. P. FRAGIACOMO, *L'industria come continuazione della politica. La cantieristica italiana 1861-2011*, Milano 2012. Dello stesso: *La grande fabbrica, la piccola città. Monfalcone e il cantiere navale: la nascita di una company town, 1860-1940*, Milano 1997. Sul tema vanno tenuti presenti anche i contributi di R. GALISI, *Dai salvataggi alla competizione globale. La Fincantieri dal 1959 al 2009*, Milano 2011, e M. DORIA, *Dall'artigianato all'industria. I cantieri navali a Genova e in Liguria nell'età di Rubattino*, in *Raffaele Rubattino. Un armatore genovese*, pp. 67-75.

⁶⁸ L. LANZARDO, *Grandi Motori: da Torino a Trieste culture industriali a confronto*, Milano 2000.

⁶⁹ Tra questi mi limito a segnalare G. MELLINATO, *Crescita senza sviluppo. L'economia marittima della Venezia Giulia tra Impero asburgico e autarchia (1914-1936)*, Monfalcone 2001; V. ZANIN, *Trasformazioni dell'organizzazione del lavoro alla Fincantieri di Porto Marghera*, in *Organizzazione e trasformazioni del lavoro nella navalmeccanica: il caso della Fincantieri di Porto Marghera*, a cura di Id., Padova 2002,

approfondire le ricerche in riferimento all'industria navalmecanica, comparto le cui caratteristiche tecnologiche, produttive, commerciali e finanziarie non sono state sufficientemente indagate, soprattutto in riferimento al secondo Novecento.

Negli ultimi anni si è registrato un rinnovato interesse anche verso i temi connessi all'arte e alle tradizioni marinare, sovente stimolato da iniziative locali, ma non per questo prive di spessore scientifico. Penso, ad esempio, all'Associazione di studi, ricerche e documentazione sulla marineria sorrentina che ha curato interessanti mostre e promosso diverse iniziative editoriali⁷⁰. Anche il Laboratorio di Storia marittima e navale di Genova ha avviato una proficua riflessione su questi temi e così pure l'Istituto di studi sulle società del Mediterraneo, sempre attento alle dinamiche e alla natura dei processi di sviluppo dei Paesi dell'area, ha promosso a Procida nel 2009 un incontro di storia marittima su *Arti e mestieri di mare*. Merita un cenno speciale il Centro studi e tradizioni nautiche sorto in seno alla Lega navale italiana, del cui patrimonio documentario, forse unico nel suo genere nel Paese, se non in Europa, ci si potrebbe giovare per sviluppare le ricerche in questa direzione, offrendo un notevole contributo alle conoscenze, come del resto provano i numerosi articoli presenti sul suo «Notiziario»⁷¹.

Il Convegno di studi su *La pesca nel Mediterraneo Occidentale* (Bosa 23-24 settembre 1994), i cui atti, curati da Giuseppe Salvatore Doneddu e Maurizio Gangemi, sono stati pubblicati nel 2000⁷², ha segnato un punto di svolta sul piano storiografico non solo perché rappresenta una prima sistematica «ricognizione sullo stato delle ricerche e degli studi condotti fino a quel momento», ma anche perché, «partendo dalla centralità geografica della Sardegna», ha dato «vita a un più ampio confronto, tematico e metodologico, tra le diverse realtà italiane e quelle di altri Stati dell'area mediterranea»⁷³. Dopo questo primo e proficuo incontro l'interesse per questo «mondo imprevedibile»⁷⁴, inizialmente circoscritto perlopiù a lavori specialistici sul tonno

pp. 41-85; R. GIULIANELLI, *Dimensioni, organizzazione, competitività. La navalmecanica a partecipazione statale, 1945-2002*, in *Storia dell'IRI*, 5, pp. 387-427.

⁷⁰ M. MARESCA, B. PASSARO, *La marineria della penisola sorrentina*, Monghidoro 2011.

⁷¹ Il «Notiziario» del CSTN è consultabile on line al seguente link: www.cstn.it.

⁷² *La pesca nel Mediterraneo occidentale (secoli XVI-XVII)*, a cura di G. Doneddu e M. Gangemi, Bari 2000.

⁷³ G. DONEDDU, M. GANGEMI, *Premessa*, in *La pesca nel Mediterraneo occidentale (secc. XVI-XVIII)*, a cura di Iid., Bari 2000, p. IX.

⁷⁴ Così lo definì Sergio Anselmi in riferimento alla carenza di dati e informazioni

e sul corallo, è andato crescendo, tant'è che nel 2001 è seguito il convegno di Alghero-Cabras su *La pesca in Italia tra età moderna e contemporanea. Produzione, mercato, consumo*, dove si è incominciato a porre specifica attenzione alle tecniche di pesca, all'organizzazione commerciale, alle condizioni dei pescatori, ai problemi assicurativi e previdenziali, alla legislazione⁷⁵. A Giuseppe Doneddu va riconosciuto il merito di aver stimolato l'interesse e il dibattito sulla pesca mediterranea, sulla complessità del quadro di riferimento e sulle peculiarità regionali dell'Italia marittima. Il suo studio su *La pesca nel Tirreno centro-settentrionale tra i secoli XVII e XVIII*⁷⁶ offre un interessante quadro di sintesi della valenza economica delle iniziative legate a questa attività: dalla piccola pesca costiera, destinata all'autoconsumo, alla grande pesca specialistica, che in alcuni casi – si pensi al tonno – assunse i caratteri di una vera e propria attività industriale, sia per i capitali impiegati, sia per la quantità del prodotto e il numero degli addetti. Le specificità regionali sono state oggetto di un vivace dibattito storiografico che trova riscontro in larga parte negli atti del Convegno di studi su *La pesca nel Lazio. Storia, economia, problemi regionali a confronto*, arricchiti da un interessante saggio di sintesi di Alida Clemente su *Le politiche della pesca in Italia tra l'Unità e la Grande Guerra*⁷⁷. Su questa scia si pone anche il seminario internazionale di studi di Bari del 2005 dedicato a *Pesca e patrimonio industriale. Tecniche, strutture e organizzazione (Sicilia, Puglia, Malta e Dalmazia tra XIX e XX secolo)*, i cui atti, curati da Maurizio Gangemi, mettono in rilievo il legame tra pesca e strutture marittime nell'evoluzione del settore. Sempre nel 2005, anche la Settimana Datini ha riservato grande attenzione al tema della pesca e una dettagliata sintesi dei risultati è offerta su «Storia economica» dalla Clemente⁷⁸. Il convegno internazionale di studi su *Pesci, barche, pescatori nell'a-*

utili per ricostruirne la storia. Cfr. S. ANSELMi, *La pesca in Italia: note e indicazioni per un profilo storico*, in *Viaggio nel mondo della pesca. Itinerari di storia, ricerca scientifica, arti e tradizioni*, Ancona 1990, p. 15.

⁷⁵ *La pesca in Italia tra età moderna e contemporanea. Produzione, mercato, consumo*, a cura di G. Doneddu e A. Fiori, Sassari 2003.

⁷⁶ G. DONEDDU, *La pesca nelle acque del Tirreno (secoli XVII-XVIII)*, Sassari 2002.

⁷⁷ A. CLEMENTE, *Le politiche della pesca in Italia tra l'Unità e la Grande Guerra*, in *La pesca nel Lazio. Storia, economia, problemi regionali a confronto*, a cura di L. Palermo, D. Strangio e M. Vaquero Piñeiro, Napoli 2007, pp. 533-552.

⁷⁸ A. CLEMENTE, *La ricchezza del mare. In margine alla XXXVII Settimana di Studi dell'Istituto Datini*, «Storia economica», VIII (2005), 1, pp. 215-236.

rea mediterranea dal medioevo all'età moderna chiude sostanzialmente il ciclo di incontri sul tema, spostando l'area di attenzione al Mediterraneo e mostrando uno spaccato di estremo interesse sull'evoluzione del mondo della pesca, trasformatosi da volano del processo di accumulazione del capitale a settore industriale di prima grandezza⁷⁹. Sull'argomento vanno menzionati i lavori di Maurizio Gangemi⁸⁰, che, muovendo da una solida base documentaria, offrono un quadro esauriente dell'importanza e della vitalità del settore ittico nella storia dell'economia meridionale e insulare. Apprezzabili risultano pure i risultati di recenti studi condotti sui mercati ittici⁸¹, sulle condizioni di miseria e di sfruttamento dei pescatori nel golfo di Napoli⁸², sulle modalità di finanziamento della pesca⁸³, sugli aspetti normativi e consuetudinari⁸⁴.

Negli ultimi anni la storiografia marittima si è indubbiamente arricchita di nuovi e originali contributi che evidenziano come nell'ultimo secolo sia andato mutando il rapporto degli italiani con il mare e con esso gli interessi di ricerca. Paolo Frascani⁸⁵ ha opportunamente osservato che l'espressione "popolo di navigatori" va attualizzata in

⁷⁹ Atti in *Pesci, barche, pescatori nell'area mediterranea dal medioevo all'età contemporanea*, a cura di V. D'Arienzo e B. Di Salvia, Milano 2010.

⁸⁰ In particolare, *La pesca nel Mezzogiorno tra Otto e Novecento: tonnare, pesci, spugne e coralli*, Bari 2011, oltre agli studi sulla pesca specialistica: *La pesca in Terra di Bari e in Puglia nell'età liberale*, in *Pesca e patrimonio industriale: tecniche, strutture e organizzazione: Sicilia, Puglia, Malta e Dalmazia tra XIX e XX secolo*, a cura di Id., Bari 2007, pp. 159-236; *La pesca del corallo nelle relazioni della marina mercantile italiana (1885-1930)*, in *Un fiore dagli abissi: il corallo: pesca, storia, economia, leggenda, arte*, a cura di N. Ravazza, Trapani 2006, pp. 77-110; *L'industria del tonno in Sicilia tra XIX e XX secolo (1880-1930)*, in *Las industrias agroalimentarias en Italia y España durante los siglos XIX y XX*, a cura di C. Barciela López e A. Di Vittorio, Alicante 2003, pp. 358-398.

⁸¹ Cfr. A. BORRIELLO, *Il mercato ittico di Torre del Greco dal 1931 al 1949: aspetti fiscali e finanziari*, «Rivista di storia finanziaria», 21 (2008), pp. 7-49; R. GIULIANELLI, *La Fiera della pesca di Ancona: commercio, industria e politica (1933-1976)*, «Storia economica», XII (2009), 3, pp. 359-392; G. FENICIA, *Mercato ittico e amministrazione civica a Taranto tra '800 e '900*, Bari 2011.

⁸² A. CLEMENTE, *Il mestiere dell'incertezza. La pesca nel Golfo di Napoli tra XVIII e XX secolo*, Napoli 2006. Si veda pure M. SIRAGO, *Gente di mare. Storia della pesca sulle coste campane*, Napoli 2014.

⁸³ C.M. MOSCHETTI, *Il finanziamento della pesca marittima nella prassi negoziale e nella dottrina nell'età del diritto comune*, «Storia economica», II (1999), 2, pp. 323-348.

⁸⁴ M. ARMIERO, *L'Italia di Padron 'Ntoni. Pescatori, legislatori e burocrati tra XIX e XX secolo*, in *A vela e a vapore*, pp. 177-213.

⁸⁵ *Il mare*, Bologna 2008.

“navigatori della domenica”, la qual cosa ha indotto gli storici a indagare aspetti inediti dell’Italia marinara⁸⁶. Penso al turismo balneare, alle molteplici declinazioni della filiera, oggi definita *Blue Economy*, allo sviluppo della nautica da diporto⁸⁷, che spingerà a profonde riflessioni su un comparto che nell’arco di pochi decenni ha subito sul piano tecnico progettuale una vera e propria rivoluzione, interessando trasversalmente tutto l’indotto. Mi riferisco a titolo esemplificativo al passaggio epocale dal legno ai materiali compositi, all’elettronica nei sistemi di navigazione, ai progressi straordinari sul piano delle forme e dell’idrodinamica, all’evoluzione dei mezzi di propulsione. Per non dire delle implicazioni economiche dei grandi eventi velici, dalla Volvo Ocean race all’America’s Cup, nata nel 1851, o, per restare al nostro Paese, dalla Barcolana alla Giraglia, eventi che, raggiunto ormai il mezzo secolo di vita, andrebbero attentamente studiati sul piano storico-economico, perché esempio paradigmatico di quanto sia mutato il rapporto degli italiani con il mare. Restano da sviluppare alcuni temi classici, lungamente trascurati per la carenza o l’indisponibilità di fonti archivistiche. Penso al tema delle assicurazioni marittime e all’incompiuta opera di Federigo Melis, come pure alla funzione degli istituti superiori navali. Andrebbero inoltre maggiormente studiate le implicazioni economiche dei grandi disastri marittimi (dal Titanic all’Andrea Doria, dalla Moby Prince alla Costa Concordia, dalla Exxon Valdez alla Deepwater Horizon), che consentirebbero di comprendere meglio gli aspetti legati alla sicurezza in mare e ai sistemi di prevenzione, alle tecniche di costruzione, alle coperture dei rischi, alla gestione dell’emergenza, agli interventi di bonifica, fino alle ricadute, in alcuni casi paradossalmente positive, sul piano turistico. Vi sono infine i temi connessi alle grandi trasformazioni in atto, che potrebbero implementare le sei categorie di relazioni tra gli uomini e il mare definite da Franke Broeze⁸⁸: dalle conseguenze connesse al fenomeno della containerizzazione ai nuovi rapporti interportuali; dalle grandi direttrici di traffico alle distorsioni del mercato provocate dal fenomeno del gigantismo navale; dalle alleanze tra *player* marittimi allo

⁸⁶ Interessanti spunti di riflessione in M. SIRAGO, *La scoperta del mare. La nascita e lo sviluppo della balneazione a Napoli e nel suo Golfo tra '800 e '900*, Napoli 2013.

⁸⁷ Cfr. L. PICCINNO, A. ZANNINI, *The Development of Pleasure Boating and Yacht Harbours in the Mediterranean Sea: The Case of the Riviera Ligure*, «International Journal of Maritime History», 22 (2010), 1, pp. 83-110.

⁸⁸ Cfr. F. BROEZE, *From the Periphery to the Mainstream: The Challenge of Australia’s Maritime History*, «The Great Circle», 11 (1989), 1, pp. 1-13.

sviluppo dell'intermodalità; dal ruolo delle *free zones* ai differenti obiettivi della navigazione di linea e del *tramping*; dalle attività di *transshipment* al rafforzamento delle piattaforme logistiche; dalle nuove professioni dello *shipping* alla necessità di riaffermare la centralità e le mille declinazioni di quel Mediterraneo tanto caro a Braudel.

ANDREA CAFARELLI
Università degli Studi di Udine