

*Reti marittime, traffici commerciali e flussi turistici nel Mediterraneo tra età moderna e contemporanea*



**Reti marittime, traffici  
commerciali e flussi turistici  
nel Mediterraneo tra età  
moderna e contemporanea**

a cura di  
Dario Dell'Osa, Renato Ghezzi  
e Natascia Ridolfi

  
Pacini  
Giuridica



## **Comitato scientifico del Centro di Ricerca “Laboratorio di storia giuridica ed economica” (2019-2021)**

Lorenzo Sinisi – Responsabile del Centro di ricerca LSGE (UMG di Catanzaro fino al 31/10/2020 e dal 1/11/2020 Università di Genova); Mariateresa Carbone – componente (UMG di Catanzaro); Orazio Condorelli – componente (Università di Catania); Vittorio Daniele – componente (UMG di Catanzaro); Orazio Licandro – componente (Università di Catania); Paolo Malanima – componente (UMG di Catanzaro); Antonino Mantineo – componente (UMG di Catanzaro).

Il volume è stato pubblicato con i fondi del Centro di Ricerca “Laboratorio di storia giuridica ed economica” del Dipartimento di Giurisprudenza, Economia e Sociologia dell’Università “Magna Graecia” di Catanzaro.



© Copyright 2022 by Pacini Editore Srl

ISBN 978-88-3379-490-7

*Realizzazione editoriale*



Pacini Editore 1872-2022: 150 anni nell'editoria di qualità

Via A. Gherardesca  
56121 Pisa

*Responsabile di redazione*  
*Gloria Giacomelli*

*Fotolito e Stampa*  
**IGP** Industrie Grafiche Pacini

Le fotocopie per uso personale del lettore possono essere effettuate nei limiti del 15% di ciascun volume/fascicolo di periodico dietro pagamento alla SIAE del compenso previsto dall'art. 68, commi 4 e 5, della legge 22 aprile 1941 n. 633.

## INDICE

<b>INTRODUZIONE</b> .....p.	9
<i>Dario Dell'Osa, Renato Ghezzi e Natascia Ridolfi</i>	
<b>RETI MERCANTILI E ROTTE COMMERCIALI DELLA MARINERIA RAGUSEA NELLA SECONDA METÀ DEL CINQUECENTO</b> .....»	15
<i>Dario Dell'Osa</i>	
1. Introduzione.....»	15
2. Il network raguseo nel Mediterraneo.....»	16
3. Il commercio raguseo.....»	22
4. Le rotte principali.....»	29
5. Conclusioni.....»	33
<b>RETI E STRATEGIE DEI MERCANTI STRANIERI OPERANTI A GENOVA IN ETÀ MODERNA: PRIMI RISULTATI DI UN NUOVO PERCORSO DI RICERCA</b> .....»	35
<i>Luisa Piccinno - Andrea Zanini</i>	
1. Minoranze conquistatrici e diaspore commerciali.....»	35
2. Le pratiche di avaria: una fonte inedita per lo studio delle reti mercantili.....»	38
3. Alcuni casi esemplari.....»	43
<b>IL COMMERCIO DI CABOTAGGIO A LIVORNO NEL SEICENTO</b> .....»	49
<i>Renato Ghezzi</i>	
1. Introduzione.....»	49
2. Le imbarcazioni.....»	53
3. Le bandiere.....»	55
4. Le rotte.....»	57
5. I flussi commerciali.....»	60
6. Conclusioni.....»	66
<b>TRAFFICI MARITTIMI E SVILUPPO ECONOMICO NELL'ABRUZZO PREUNITARIO</b> .....»	69
<i>Paola Nardone</i>	
1. La fascia costiera abruzzese all'inizio del XIX secolo.....»	69
2. I porti abruzzesi.....»	73
3. I traffici marittimi.....»	75
4. Gli effetti dei traffici marittimi sull'agricoltura e sulle manifatture.....»	81
5. Conclusioni.....»	84

<b>IL MOVIMENTO DELLA NAVIGAZIONE E IL COMMERCIO INTERNAZIONALE MARITTIMO DEL PORTO FRANCO DI NIZZA NEI DECENNI PRECEDENTI LA SUA ABOLIZIONE</b> .....	85
<i>Angela La Macchia - Natascia Ridolfi</i>	
1. Introduzione.....»	85
2. La triangolazione Napoli, Nizza, Marsiglia.....»	87
3. Le relazioni commerciali franco-napoletane e il ruolo di Nizza .....	88
4. Il commercio di Nizza con la Francia.....»	95
5. Il declino dell'economia marittima nizzarda .....	96
<b>FLUSSO COMMERCIALE E MOVIMENTO TURISTICO TRA L'ITALIA E LA LIBIA NEL PERIODO FASCISTA</b> .....	101
<i>Natascia Ridolfi</i>	
1. Introduzione.....»	101
2. La Libia: una colonia a metà tra sogno imperiale e fardello finanziario.....»	104
3. I traffici commerciali tra l'Italia e la Libia .....	106
4. La Libia turistica: organizzazione e movimento .....	109
5. Conclusioni.....»	112
<b>MOVIMENTO TURISTICO NEL MEDITERRANEO TRA CROCIERE E COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE NEL VENTENNIO FASCISTA</b> .....	113
<i>Ada Di Nucci</i>	
1. L'avvio del turismo da crociera .....	113
2. Lo stato dell'arte.....»	115
3. Le navi da crociera: una nuova generazione tra progettazione e comfort .....	116
4. Le compagnie private di navigazione .....	117
5. Il viaggio in mare tra pubblicità e rotocalchi .....	121
6. Il regime fascista e il settore turistico negli anni Trenta.....»	124
7. Le crociere della propaganda.....»	126
8. Il movimento turistico via mare negli anni Trenta .....	127
9. Conclusioni.....»	129
<b>UN'AGENZIA MARITTIMA NEL MEZZOGIORNO D'ITALIA: LA "MICHELE AUTUORI SRL" TRA OTTOCENTO E NOVECENTO</b> .....»	131
<i>Vittoria Ferrandino - Valentina Sgro</i>	
1. Il porto di Salerno nel Mezzogiorno d'Italia e l'economia locale.....»	131
2. L'attività portuale nel secondo dopoguerra .....	134
3. Un'azienda e il suo territorio: l'«Agenzia Marittima Michele Autuori» di Salerno.....»	137
4. La nuova compagine societaria: scelte strategiche e risultati economici .....	141

INDICE	7
<b>CARATTERI ED EVOLUZIONE DEL BUSINESS CROCIERISTICO</b> .....	145
<i>Maria Colurcio</i>	
1. Introduzione .....	145
2. Analisi della letteratura.....	146
2.1. Dimensioni e caratteri della produzione scientifica .....	146
2.2. <i>Topic</i> e orientamenti della produzione scientifica.....	148
3. Evoluzione del <i>business</i> crocieristico: un'interpretazione di <i>marketing</i> .....	150
3.1. La rivoluzione del vapore .....	150
3.2. Migrazioni e servizi di linea.....	153
3.3. Verso la definizione del moderno <i>business</i> della <i>leisure cruise</i> .....	155
3.4. La crociera fenomeno <i>middle-class</i> .....	158
3.5. L'era dei giganti del mare.....	160
4. I <i>trend</i> attuali e le prospettive future.....	164
<b>INDICE DEI NOMI</b> .....	169
<b>ELENCO DEGLI AUTORI</b> .....	171



## INTRODUZIONE

Un volume sulle relazioni economiche nel Mediterraneo tra età moderna e contemporanea deve necessariamente prendere le mosse dal concetto di reti marittime introdotto da Fernand Braudel e dalla sua visione d'insieme del mondo mediterraneo considerato nella sua unitarietà<sup>1</sup>. In questa realtà i traffici marittimi si intrecciano con le istituzioni, con la cultura e con la finanza, e danno luogo a scambi commerciali, relazioni politiche ed economiche, migrazioni di uomini, e trasferimenti di capitale sociale e di idee.

Il Mediterraneo, il mare fra le terre, si insinua profondamente tra coste, promontori e arcipelaghi, che interrompono e frazionano la sua superficie formando golfi e bacini. Ognuno di questi piccoli mari rappresenta un microcosmo con caratteristiche proprie e con propri circuiti commerciali e, al tempo stesso, è un anello, collegato da canali e istmi alla catena dei grandi traffici internazionali, che si estende tra fasce climatiche e popoli diversi, tra economie dotate di differenti fattori di produzione e, quindi, tra loro complementari. Nella visione di Braudel il Mediterraneo è un sistema chiuso, che, tuttavia è stato in grado, nel corso della sua storia, di attivare connessioni costanti con altri mondi economici, anche molto distanti dai suoi confini geografici. Più recentemente, David Abulafia per definire il Mediterraneo ha utilizzato l'espressione "mare corruttore", perché luogo di interrelazione e contaminazione tra società diverse e molteplici ecosistemi<sup>2</sup>. A Ovest, lo Stretto di Gibilterra è la porta che ha consentito lo sviluppo dei traffici con l'Atlantico e con i paesi dell'Europa nord-occidentale, a Est, il Mare di Levante comunica con l'Egeo e il Mar Nero, e, dall'Egitto, porta al Mar Rosso, la via d'accesso all'Oceano Indiano.

Per questi motivi, il Mediterraneo si è andato delineando tra età moderna e contemporanea come uno dei crocevia più importanti a livello mondiale, e le sue economie hanno approfittato del mare interno per operare un'efficace redistribuzione dei prodotti che provenivano dai tre continenti che su di esso si affacciano. La navigazione, sia essa a lungo raggio o di piccolo cabotaggio, ha consentito nel corso dei secoli l'ampliamento dei mercati, l'incremento nell'entità degli scambi e ha favorito fenomeni di urbanizzazione, incentivando la specializzazione e la divisione del lavoro.

---

<sup>1</sup> F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, Einaudi, 5<sup>a</sup> ed., 1986 (ed. or. 1949), vol. I, p. 361.

<sup>2</sup> D. ABULAFIA, *Il grande mare*, Milano, Mondadori, 2010.

Le reti marittime sono andate così configurandosi come le componenti fondamentali di un processo di integrazione finalizzato, in ultima analisi, allo sviluppo economico. A loro volta i porti, punti nodali di queste reti, si sono trasformati in mercati urbani tutelati e protetti dalle autorità istituzionali che li governavano. Attorno agli scali marittimi sono andate concentrandosi comunità etniche e religiose direttamente coinvolte nei traffici commerciali, esponenti della diplomazia internazionale e uomini d'affari pronti a cogliere le opportunità offerte dal movimento di imbarcazioni e merci. Nelle singole aree portuali si intrecciavano così i processi di raccolta delle materie prime e la distribuzione dei prodotti finiti, e su di esse era incentrato il processo di sviluppo del retroterra in età preindustriale.

Con il progredire dei decenni nuove opportunità di crescita hanno interessato le aree portuali. Intorno alla metà dell'Ottocento, l'intensificazione degli scambi legati alla rivoluzione dei trasporti marittimi e all'adozione di politiche liberiste ha incrementato la portata dei flussi di merci. L'apertura del Canale di Suez ha, inoltre, restituito nuova vitalità agli scambi commerciali del Mediterraneo, introducendo anche le merci del continente asiatico e conferendo una nuova centralità all'Europa all'interno del sistema dei traffici internazionali. La stagione del colonialismo, poi, ha conferito alle reti marittime il compito di alimentare e sostenere lo sforzo militare ed economico volto all'ampliamento delle aree di interesse delle economie nazionali. Volumi più elevati di merci e di uomini hanno attraversato i porti mediterranei che sono stati oggetto di un processo di evoluzione e di crescita, nel quale alle attività commerciali sono stati affiancati anche i processi di erogazione dei servizi necessari alla navigazione.

Ai flussi di merci si sono aggiunti in epoche più recenti anche volumi elevati di passeggeri in transito. In un primo momento le navi erano progettate per consentire semplicemente il trasporto dei viaggiatori, il cui spostamento era il più delle volte connesso ad esigenze migratorie; gli scali portuali erano ridotti al minimo e le rotte erano studiate in modo da raggiungere nel più breve tempo possibile le destinazioni più richieste. Con l'attenuarsi dei flussi migratori, le navi per il trasporto dei passeggeri sono state progettate e costruite per soddisfare le esigenze dei viaggiatori che si spostavano per finalità turistiche. Le grandi compagnie di navigazione hanno cominciato a concentrarsi su nuove opportunità di affari e si sono organizzate per intercettare nuovi bisogni da soddisfare. Sono stati pianificati così scali in porti intermedi, scelti per la loro attrattiva turistica e sono state studiate nuove rotte mediterranee capaci di toccare località di particolare interesse storico-artistico e ambientale.

Le relazioni contenute in questo volume si raccolgono intorno a tre filoni di ricerca: le reti marittime come punto di riferimento per i traffici mercantili del Mediterraneo, le aree portuali come fulcro dello sviluppo economico, e, infine,

i servizi e il turismo come fattore di incremento dei rapporti economici tra le diverse aree.

Nel Mediterraneo di età moderna le reti marittime si strutturavano sulla base delle reti mercantili e dei collegamenti tra realtà urbane e mercati di approvvigionamento e di sbocco. Spesso nelle città portuali più grandi si concentravano piccole comunità di mercanti appartenenti ad una medesima etnia e legate da una comune provenienza geografica. Questi gruppi di mercanti svolgevano la propria attività in città che rivestivano in quel periodo storico una grande importanza dal punto di vista economico o finanziario. Beneficiando dei vantaggi legati alla loro posizione, essi instauravano relazioni con mercanti stranieri e con circuiti commerciali e finanziari internazionali, oltre che con comunità simili, sorte in altre aree del Mediterraneo e con la madrepatria, apportando sensibili vantaggi ai traffici commerciali del proprio gruppo di interessi.

Su questo tipo di relazioni si concentrano i saggi di Dario Dell'Osa, e di Luisa Piccinno e Andrea Zanini. Il primo, nel contributo dal titolo *Reti mercantili e rotte commerciali della marineria ragusea nella seconda metà del Cinquecento*, si è soffermato sulle attività commerciali dei mercanti della Repubblica di Ragusa (l'odierna Dubrovnik). Con l'ausilio di dati tratti da documenti contabili appartenuti ad aziende mercantili ragusee, l'autore ha descritto il contributo offerto dalla rete ragusea all'incremento dei traffici commerciali che hanno interessato la penisola italiana e, più in generale, il Mediterraneo occidentale nella seconda metà del Cinquecento.

Il contributo di Luisa Piccinno e Andrea Zanini (Università di Genova), dal titolo *Reti e strategie dei mercanti stranieri operanti a Genova in età moderna*, si è invece concentrato sul tema della presenza di mercanti stranieri a Genova in età moderna e sui legami tra gli uomini d'affari stranieri e gli operatori locali. Dopo aver descritto la fonte impiegata nel loro studio, i relatori si sono soffermati sui casi degli Olandesi e dei Catalani a Genova nel Seicento, studiando l'organizzazione degli affari e le strategie commerciali adottate da questi mercanti.

Inevitabilmente i porti costituiscono i punti nodali delle reti marittime e commerciali e, per effetto della loro posizione geografica e delle condizioni economiche del retroterra, si sono specializzati e hanno assunto una caratterizzazione propria. Tale caratterizzazione si è tradotta nella particolare tipologia di merci scambiate, nei volumi di imbarcazioni in transito e nelle agevolazioni doganali che le istituzioni hanno di volta in volta concesso alle aree portuali. In questo ambito il saggio di Renato Ghezzi, dal titolo *Il commercio di cabotaggio a Livorno nel Seicento*, si è soffermato sulle caratteristiche della navigazione di cabotaggio nel Seicento, elaborando una stima del ruolo svolto da questo tipo di traffici commerciali in relazione al porto di Livorno. Prendendo spunto dai dati contenuti negli archivi della sanità livornese, l'autore ha ricostruito le rotte più frequentate

dalle piccole imbarcazioni e le tipologie di merci trasportate da queste ultime. Il fenomeno dei traffici di cabotaggio è stato poi studiato in relazione al numero delle imbarcazioni in transito e al valore delle merci trasportate.

Il saggio di Angela La Macchia (Università di Messina) e Natascia Ridolfi (Università di Chieti-Pescara) intitolato *Il movimento della navigazione e il commercio internazionale marittimo del porto franco di Nizza* ha analizzato in particolare le relazioni tra tariffe daziarie e traffici commerciali. Nel primo Ottocento la città di Nizza godeva di un particolare regime di esenzione dai dazi per le merci introdotte per mare e via terra. Dopo aver descritto le caratteristiche dei flussi commerciali che hanno interessato il porto di Nizza, le autrici si sono soffermate sui legami tra i traffici commerciali e lo sviluppo economico della città.

Il contributo di Paola Nardone, dal titolo *Traffici marittimi e sviluppo economico nell'Abruzzo preunitario*, si è invece concentrato sulle relazioni tra le aree portuali abruzzesi e lo sviluppo economico dell'entroterra. Il periodo preunitario ha rappresentato un momento florido della storia marittima della costa abruzzese. In quegli anni i traffici marittimi indussero un moderato sviluppo economico nella fascia litoranea, favorendo l'evoluzione dell'agricoltura locale verso nuove forme di organizzazione colturale e incoraggiando la nascita delle prime attività industriali. L'autrice ha illustrato le caratteristiche dei traffici commerciali che hanno interessato la costa abruzzese, mettendo in risalto il loro ruolo nello sviluppo delle attività economiche dei più importanti centri urbani del litorale.

L'età contemporanea è stata caratterizzata dall'espansione dell'attività economica europea verso il continente africano. La crisi dell'Impero Ottomano e il venir meno di uno dei più importanti attori dei traffici marittimi mediterranei ha consentito di instaurare nuove relazioni commerciali. L'espansione dell'Italia nel territorio della Tripolitania e della Cirenaica ha dato origine a fenomeni nuovi, legati allo spostamento di uomini e capitali nei territori coloniali. Il saggio di Natascia Ridolfi, intitolato *Flussi commerciali e turistici tra l'Italia e la Libia nel periodo fascista*, si sofferma proprio sulle relazioni d'affari tra l'Italia e la sua più importante area coloniale mediterranea. Con l'ascesa al potere del regime fascista proseguì l'azione di colonizzazione nella Libia, con la quale si favorì l'emigrazione della manodopera italiana verso la Tripolitania e la Cirenaica, e si determinò un incremento degli scambi commerciali tra la madrepatria e la Libia. Il governo fascista adottò inoltre, con buoni risultati, provvedimenti volti a favorire flussi turistici verso questi territori al fine di esportare verso tale colonia il modello turistico europeo.

Proprio il turismo nel corso del Novecento si andava affermando come elemento nuovo delle reti mercantili mediterranee. Con i flussi turistici cresceva l'attenzione delle popolazioni mediterranee verso la cultura e il patrimonio ambientale e paesaggistico. Al ventennio tra le due guerre fa riferimento anche il

saggio di Ada Di Nucci, dal titolo *Movimenti turistici nel Mediterraneo tra crociere e compagnie di navigazione nel ventennio fascista*. In questo contributo l'autrice ha ricostruito le caratteristiche del turismo da crociera nel periodo fascista, con particolare attenzione al ruolo svolto dalle compagnie di navigazione e alle politiche adottate dal governo fascista. Nel Ventennio le principali compagnie di navigazione italiane incrementarono gli investimenti in navi di nuova concezione da impiegare nelle crociere; furono proposti nuovi itinerari turistici e riorganizzata l'offerta di servizi che si rivolgeva in particolare al ceto popolare.

Il ruolo delle compagnie di navigazione come catalizzatori degli interessi economici dei paesi mediterranei si afferma con forza tra la fine dell'Ottocento e l'intero arco del Novecento. Vittoria Ferrandino e Valentina Sgro, nel contributo dal titolo *Un'agenzia marittima nel Mezzogiorno d'Italia. La "Michele Autuori srl" (secc. XIX-XXI)*, hanno ricostruito la storia dell'Agenzia Autuori le cui vicende sono strettamente legate allo sviluppo del porto di Salerno. Le autrici hanno illustrato le caratteristiche dell'agenzia Michele Autuori, la cui attività ha avuto inizio sul finire dell'Ottocento e si è sviluppata in tutto l'arco del secolo successivo, mantenendo sempre una solida struttura finanziaria ed un elevato grado di prudenza negli investimenti.

Infine, il contributo di Maria Colurcio, dal titolo *Evoluzione e caratteri del business crocieristico (secc. XX e XXI)*, ha definito le caratteristiche del business della navigazione crocieristica, capace di esprimere oggi una filiera ampia e articolata. Partendo dai primi isolati esperimenti di crociere risalenti alla prima metà dell'Ottocento, l'autrice si è soffermata sull'incremento della navigazione crocieristica nei primi anni del Novecento che era appannaggio soprattutto delle grandi compagnie inglesi e tedesche. In questo periodo è nata una vera e propria moda delle crociere che è cresciuta negli anni successivi e si è affermata definitivamente tra gli anni '60 e gli anni '70 del Novecento, con tutta una serie di attività e di servizi per l'utenza che si svolgevano sulla nave e nei porti.

*Dario Dell'Osa, Renato Ghezzi e Natascia Ridolfi\**

---

\* I curatori sono grati al professor Lorenzo Sinisi per gli incoraggiamenti e il prezioso sostegno a questo progetto, ringraziano gli anonimi *referees* per l'analisi e la revisione dei testi.



# RETI MERCANTILI E ROTTE COMMERCIALI DELLA MARINERIA RAGUSEA NELLA SECONDA METÀ DEL CINQUECENTO

*Dario Dell'Osa*

SOMMARIO: 1. Introduzione. – 2. Il network raguseo nel Mediterraneo. – 3. Il commercio raguseo. – 4. Le rotte principali. – 5. Conclusioni.

## 1. INTRODUZIONE

Per tutto l'arco del XVI secolo l'economia della Repubblica di Ragusa (oggi Dubrovnik in Croazia) si è sviluppata attorno all'attività mercantile e armatoriale svolta dalla nobiltà e dalla borghesia cittadina, e ha beneficiato di un complesso sistema di traffici commerciali condotti via terra, nell'entroterra balcanico, e sul mare in un'area che si estendeva dal Mar Nero allo stretto di Gibilterra e oltre, fino a raggiungere le coste dell'Inghilterra e delle Fiandre<sup>1</sup>. In questo spazio così vasto, lungo le rotte marittime più trafficate e sulle principali vie di terra, e più in generale in ciascuno dei punti più sensibili del commercio mediterraneo, sorgevano colonie di mercanti ragusei che operavano in sinergia tra loro, creando una ramificata rete di affari e di interessi. Queste comunità, pur essendo in territori

---

<sup>1</sup> F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, Einaudi, 5<sup>a</sup> ed., 1986 (ed. or. 1949), vol. I, p. 361. Sulla storia economica della Repubblica di Ragusa si veda anche S. ANSELMI, *Le relazioni economiche tra Ragusa e lo Stato Pontificio: uno schema di lungo periodo*, in «Nuova Rivista Storica», LX (1976), p. 531. Sulla realtà economica della Repubblica di Ragusa si rimanda alle opere di A. DI VITTORIO, *Tendenze ed orientamenti della storiografia marittima ragusea*, in ID., *Tra mare e terra. Aspetti economici e finanziari della Repubblica di Ragusa in età moderna*, Bari, Cacucci, 2001, pp. 177-221; A. DI VITTORIO, *Teoria economica e politica finanziaria a Ragusa nell'età di transizione (inizi del XVII secolo)*, in ID., *Tra mare e terra*, cit., pp. 79-107. Sulle relazioni commerciali tra Ragusa e l'entroterra balcanico si veda il volume di M. MORONI, *L'impero di San Biagio. Ragusa e i commerci balcanici dopo la conquista turca (1521-1620)*, Bologna, Il Mulino, 2011, pp. 37-68. Sullo sviluppo economico che ha caratterizzato la città di Ancona e lo Stato pontificio si veda S. ANSELMI, *Venezia, Ragusa, Ancona tra Cinque e Seicento*, in «Atti e Memorie», serie VIII, VI (1968-69), pp. 41-108. Per un approfondimento sui rapporti diplomatici e commerciali tra Ragusa e l'Inghilterra si veda V. KOSTIĆ, *Dubrovnik i Engleska 1300-1650*, Beograd, Serbian Academy of Sciences and Arts, 1975. Sui rapporti tra Ragusa e l'Impero Ottomano si vedano i lavori di B. BOJOVIĆ, *Raguse (Dubrovnik) et l'Empire Ottoman à l'époque de Suleyman le Legislatteur*, in «Turcica», 35 (2003), pp. 257-290; V. MILOVIĆ, *Diplomatic Relations between the Ottoman Empire and the Republic of Dubrovnik*, in G. KÁRMÁN e L. KUNČEVIĆ, *The European Tributary States of the Ottoman Empire in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*, Leiden-Boston, Brill, 2013, pp. 187-208.

stranieri, erano organizzate in piena autonomia rispetto alle realtà che le ospitavano ed erano strutturate in modo da fornire ogni servizio utile allo svolgimento dell'attività economica, configurando un vero e proprio network commerciale<sup>2</sup>. I nuclei di cittadini ragusei si presentavano come gruppi di mercanti che vivevano lontano dalla madrepatria per periodi molto lunghi, spostandosi in città che rivestivano in quel periodo storico una grande importanza dal punto di vista economico o finanziario. Beneficiando dei vantaggi legati alla loro posizione, essi instauravano una serie di relazioni con mercanti stranieri e con circuiti commerciali e finanziari internazionali, oltre che con comunità ragusee sorte in altre aree del Mediterraneo e con la madrepatria, apportando sensibili vantaggi ai traffici commerciali del proprio gruppo di interessi.

Questo contributo intende studiare il ruolo svolto dalla rete dei mercanti ragusei nel commercio mediterraneo e nei processi di approvvigionamento di importanti centri urbani italiani come Napoli, Firenze e Genova. Dopo aver effettuato una descrizione delle principali caratteristiche della rete commerciale ragusea, ci si soffermerà sulle tipologie di traffici condotte dai mercanti della Repubblica e sulle aree geografiche del Mediterraneo più frequentate da questi operatori economici. Nel paragrafo successivo si analizzeranno le principali rotte marittime utilizzate dalla flotta della Repubblica, e nelle conclusioni ci si soffermerà sul contributo dato dalla rete commerciale ragusea alla crescita dell'economia della madrepatria.

## 2. IL NETWORK RAGUSEO NEL MEDITERRANEO

Per tutto il Cinquecento le coste della penisola italiana sono state l'area strategicamente più rilevante per gli affari della Repubblica di Ragusa, tutti i commerci ragusei ruotavano attorno alle esigenze degli Stati italiani, alle merci più richieste in questo mercato e, in particolare, alle necessità di sostentamento della popolazione. Al fine di ottenere informazioni più rapide e sicure in relazione ai mercati di approvvigionamento e di sbocco, era fondamentale per gli operatori economici di Ragusa avere dei punti di riferimento nelle città più importanti, nei porti più rilevanti lungo le principali rotte del Mediterraneo e nei luoghi in cui avveniva il rifornimento delle merci<sup>3</sup>. Per tale ragione, per consuetudine, le grandi famiglie di mercanti della Repubblica erano solite inviare all'estero propri

---

<sup>2</sup> Nelle particolarità del network raguseo si possono ravvisare le caratteristiche del "*diasporic network*" come teorizzate da P.D. CURTIN, *Cross-cultural trade in world history*, Cambridge, Cambridge University Press, 1984, pp. 2-3.

<sup>3</sup> F.M. APPENDINI, *Notizie storico-critiche sulle antichità storia e letteratura de' ragusei: divise in 2 tomi e dedicate all'eccelso Senato della repubblica di Ragusa*, Ragusa, Martecchini, 1802, I, p. 233.

uomini di fiducia, in modo che essi potessero curare l'acquisto di merci destinate ai più importanti mercati di sbocco e, nello stesso tempo, smistare i trasporti che venivano organizzati e finanziati dalla madrepatria.

La scelta degli operatori da inviare all'estero spesso ricadeva su parenti prossimi dei più facoltosi mercanti cittadini, meglio ancora se in giovane età, poiché la permanenza all'estero avrebbe rappresentato un'importante esperienza formativa nella gestione degli affari commerciali e nella tenuta dei libri contabili, e perché i giovani avrebbero potuto sopportare più facilmente i disagi della lontananza da casa. Essi si concentravano spesso in comunità molto coese, tra le quali le più importanti erano senza dubbio quelle insediatesi nelle più grandi città costiere italiane: qui operavano agenti commerciali, comandanti di imbarcazioni, marinai e artigiani esperti nella manutenzione delle navi. Queste comunità formavano reti commerciali di "vecchio tipo", come quelle descritte da Maria Fusaro a proposito dei Veneziani e dei Greci<sup>4</sup>; esse erano costituite da uomini d'affari, gente di mare e mercanti i quali, servendosi dell'articolato sistema informativo della madrepatria e facendo affidamento sulla flotta mercantile della Repubblica, curavano il commercio di particolari tipologie di merci dai luoghi di produzione alla consegna a destinazione.

Il fenomeno delle colonie di mercanti di una medesima provenienza geografica che sorgevano nei punti più sensibili del commercio mediterraneo non era ovviamente una prerogativa dei soli ragusei, vi erano numerose colonie di mercanti veneziani molto frequenti nei porti della Puglia e della Sicilia, ma c'erano anche colonie di altre comunità, tra le quali molto diffuse erano quelle dei greci e, soprattutto, quelle degli ebrei. Il caso dei mercanti di Ragusa è tuttavia particolarmente interessante per la forte relazione di interdipendenza tra le comunità ragusee e il commercio di alcune tipologie di prodotti, come grano, spezie e sale, nel ventennio che va dalla metà del XVI secolo al periodo in cui si svolse la Battaglia di Lepanto. Ad esempio, si può osservare come a metà del Cinquecento i ragusei fossero i veri protagonisti dell'approvvigionamento frumentario della città di Genova<sup>5</sup>, e sappiamo con certezza che le navi ragusee svolgevano con regolarità i servizi di trasporto di grano dal Levante verso Messina, dalla Sicilia verso Livorno e dalla Puglia verso Napoli; e di sale da Ibiza verso Genova e la Sicilia<sup>6</sup>. In questo contesto non è appropriato parlare dell'attività di singoli mercanti o di organizzazioni im-

---

<sup>4</sup> M. FUSARO, *Cooperating mercantile networks in the early modern Mediterranean*, in «Economic History Review», 65/2 (2012), pp. 701-718.

<sup>5</sup> E. GRENDI, *Genova alla metà del Cinquecento: Una politica del grano?*, in «Quaderni storici», 5/13 (1970), pp. 106-160.

<sup>6</sup> M. AYMARD, *Venise, Raguse et le commerce du blé pendant la seconde moitié du 16eme Siècle*, Paris, Sevpen, 1966.

prenditoriali di tipo familiare, il fenomeno delle colonie ragusee assumeva, infatti, una complessità maggiore, generando la creazione di comunità che contribuivano al raggiungimento di interessi comuni e che possono essere ricondotte nell'ambito di quello che viene definito dalla letteratura come commercio diasporico<sup>7</sup>.

Il concetto di commercio diasporico è stato sviluppato ampiamente da Philip Curtin nella prima metà degli anni Ottanta del Novecento. Secondo quest'ultimo, le diaspore commerciali possono essere considerate la forma di istituzione più comune dopo l'avvento della vita nelle città<sup>8</sup>. La creazione di comunità diasporiche, specializzate nel commercio e in grado di costituire tra loro un network per la gestione di complesse categorie di affari, è senza dubbio una delle forme storicamente più diffuse di diaspora, ma naturalmente non costituisce l'unica tipologia di diaspora esistente. Secondo la classificazione delle tipologie di diaspora proposte da Robin Cohen, infatti, alla base dell'origine delle comunità diasporiche è possibile distinguere in «*victim diasporas, labour and imperial diasporas, cultural diasporas, global-deterritorialized diasporas, trade and business diasporas*»<sup>9</sup>. Le colonie ragusee operanti nel bacino del Mediterraneo nel Cinquecento presentano caratteristiche tali da essere assimilate alle «*trade and business diasporas*». Queste ultime, infatti, sono generalmente caratterizzate da mercanti che si spostano all'estero, in città che sono al centro di importanti traffici commerciali; dalla creazione di comunità socialmente interdipendenti ma disperse in aree territoriali molto ampie; da comunità che operano in modo autonomo e distinto rispetto alla società che le ospita; da attività commerciali specializzate nel commercio di particolari beni o operanti in un particolare campo; da operatori economici che si mantengono ai margini della società e non mischiano politica e affari. Nella sua definizione di diaspora commerciale Curtin si concentra in particolare su due aspetti fondamentali: l'allontanamento di una comunità dalla propria patria, e la dispersione di tali comunità in colonie più o meno estese che si distribuiscono un territorio molto ampio<sup>10</sup>.

---

<sup>7</sup> Sul concetto di diaspora si rimanda ai lavori di G. SHEFFER (a cura di), *Modern Diasporas in International Politics*, New York, St. Martin's, 1986; W. SAFRAN, *Diasporas in modern societies: myths of homeland and return*, in «Diaspora», 1/1 (1991), pp. 83-93; J. CLIFFORD, *Diasporas*, in «Cultural Anthropology», 9/3 (1997), pp. 302-338; J.T. SHUVAL, *Diaspora Migration: Definitional Ambiguities and a Theoretical Paradigm*, in «International Migration», 38/5 (2000), pp. 41-57. In questo ambito un ruolo importante viene svolto dalle diaspore commerciali teorizzate da A. COHEN, *Cultural Strategies in the Organization of Trading Diasporas*, in C. MEILLASSOUX (Ed.), *The Development of Indigenous Trade and Markets in West Africa*, London, International African Institute, 1971, pp. 266-281, e da R. COHEN, *Global diasporas. An Introduction*, New York, Routledge, 2008.

<sup>8</sup> P. CURTIN, *op. cit.*, pp. 2-3.

<sup>9</sup> R. COHEN, *op. cit.*, p. 18.

<sup>10</sup> A questi elementi, secondo Aslanian, deve aggiungersi, secondo la letteratura più recente, anche il concetto di apolidia che contraddistingue, anche se non necessariamente, alcune particolari

Secondo lo storico Appendini, tra Cinquecento e Seicento le due principali colonie ragusee nella penisola italiana erano a Firenze e a Messina<sup>11</sup> e, a testimonianza di questo, adduce il fatto che molti mercanti di Ragusa nelle loro disposizioni testamentarie facevano riferimento a lasciti, a immobili e a capitali investiti proprio in queste due città<sup>12</sup>. Già dall'età basso medievale i ragusei avevano progressivamente instaurato importanti relazioni commerciali con l'entroterra balcanico e con le principali città italiane, tra le quali bisogna ricordare Venezia, Ancona, Napoli e Genova. A queste bisogna poi aggiungere alcuni centri minori della costa abruzzese, pugliese e siciliana. Se si prendono in considerazione i territori al di fuori della penisola italiana, si può osservare come i ragusei, intorno alla metà del Cinquecento, avessero un proprio fondaco ad Alessandria<sup>13</sup>, e che numerose erano le colonie ragusee nell'entroterra balcanico<sup>14</sup>.

Per avere un'idea delle più importanti relazioni d'affari di questi mercanti nei principali centri del Mediterraneo si possono prendere in considerazione le sedi consolari della Repubblica di Ragusa, le quali spesso costituivano il punto di riferimento nella rete di informazioni politiche ed economiche che facevano capo alla Repubblica. Nel Cinquecento, ad esempio, il console raguseo a Genova agiva come un arbitro della comunità dei mercanti della Repubblica<sup>15</sup>, contrattava per loro i mutui con i mercanti locali e interveniva in qualità di giudice nelle dispute di tipo commerciale. Tra il 1550 e il 1600 erano attivi trenta consolati della Repubblica di Ragusa distribuiti in piccole e grandi città italiane, due erano i consolati in territorio francese a Nizza e a Villafranca (oggi Villefranche-sur-Mer), tre nella penisola iberica (ad Alicante, a Cadice e a Cartagena) e uno era a Malta<sup>16</sup>. Nello stesso periodo i consolati ragusei in Oriente erano a Valona, ad Alessandria e nelle isole dell'Egeo a Chio, Creta, Corfù e Milo. Numerose altre colonie ragusee erano nell'entroterra balcanico e c'erano insediamenti ragusei riconosciuti

---

forme di commercio diasporico. Tra queste, ad esempio, va annoverata la diaspora degli Armeni. S.D. ASLANIAN, *From the Indian Ocean to the Mediterranean. The Global Trade Networks of Armenian Merchants from New Julfa*, Berkley, University of California Press, 2011, p. 11.

<sup>11</sup> F.M. APPENDINI, *op. cit.*, vol. I, p. 233.

<sup>12</sup> Ad esempio, il mercante Stefano di Polo Radognich, che visse molti anni a Messina, alla sua morte, nel 1587, effettuò diversi lasciti testamentari alle istituzioni religiose di quella città. DRŽAVNI ARHIV U DUBROVNIKU (ARCHIVIO DI STATO DI DUBROVNIK, da ora DAD), X, *Testamenta Notariae*, v. 47, c. 266.

<sup>13</sup> F.C. LANE, *The Mediterranean Spice Trade Further Evidence of its Revival in the Sixteenth Century*, in «The American Historical Review», 45/3 (1940), p. 582.

<sup>14</sup> C.A. FRAZEE, *Catholics and Sultans. The Church and the Ottoman Empire 1453-1923*, Cambridge, Cambridge University Press, 1983, p. 31.

<sup>15</sup> E. GRENDI, *op. cit.*, p. 139.

<sup>16</sup> I. MITIĆ, *Konzulati I konzularna služba starog Dubrovnika*, Dubrovnik, JAZU, 1973.

dall'Impero Ottomano a Belgrado, Sofia, Provadia, Procupie e Novi Pazar<sup>17</sup>.

Ognuna delle comunità nelle città più grandi rivestiva una particolare importanza per una serie di relazioni d'affari che riguardavano i propri mercanti e, di conseguenza, la madrepatria. Tutte le colonie e tutte le sedi consolari della Repubblica sorgevano in città interessate da importanti traffici commerciali, oppure si trovavano nelle aree di approvvigionamento delle merci, o erano collocate presso i maggiori mercati di sbocco. Così i centri dell'entroterra balcanico erano importanti per l'acquisto di pellame e di lana grezza, mentre le isole dell'Egeo e i centri minori delle coste abruzzesi, pugliesi e albanesi erano di importanza strategica per l'approvvigionato granario. Allo stesso modo Messina, trovandosi al centro del Mediterraneo ed essendo un punto di passaggio obbligato lungo le due rotte più importanti del *Mare Nostrum* – quella che collegava il Levante alla Penisola Iberica, e quella che collegava l'Africa alla Penisola italiana –, era il luogo in cui venivano smistati in prima battuta i carichi di spezie e di grano destinati ai più grandi centri urbani italiani. Vi erano, inoltre, importanti relazioni di interdipendenza tra queste colonie favorite da un sistema di corrispondenza estremamente efficiente<sup>18</sup>. Quest'ultima affiancava alla corrispondenza pubblica e ufficiale un efficace sistema di corrispondenza privata di natura commerciale che garantiva alle più importanti corti europee un punto di osservazione privilegiato sull'Impero Ottomano<sup>19</sup>.

Le comunità ragusee si mostravano socialmente indipendenti dalle città che le ospitavano, lo erano in particolare quelle del territorio ottomano, in cui i contatti con la popolazione di fede islamica erano limitati alle sole relazioni d'affari, ma lo erano anche quelle presenti in Italia. In particolare, i mercanti, nobili o borghesi, che vivevano all'estero erano esortati a mantenere gli usi e i costumi della madrepatria, evitando di contrarre matrimonio con donne che non appartenessero alla comunità ragusea o che, pur provenendo dalla madrepatria, non appartenessero al medesimo ceto sociale del consorte secondo quelle che erano le rigide regole in vigore nella Repubblica<sup>20</sup>.

Grazie ad uno studio condotto da Moroni sul commercio raguseo nell'entroterra balcanico, è possibile ricostruire le principali caratteristiche delle colonie di Ragusa poste nei territori dell'Impero Ottomano: esse godevano di una propria autonomia giudiziaria, dal momento che i mercanti potevano scegliere di farsi

<sup>17</sup> Z. ZLATAR, *Dubrovnik's Investments in its Balkan Colonies, 1594-1623: A Quantitative Analysis*, in «Balcanica», 7 (1976), p. 108, e M. MORONI, *op. cit.*, p. 37.

<sup>18</sup> A. DI VITTORIO, *Un grande nodo postale tra Oriente e Occidente in età moderna: la Repubblica di Ragusa*, in «Quaderni di Storia Postale», 11 (1988), pp. 1-43.

<sup>19</sup> J. PETITJEAN, *L'intelligence des choses: une histoire de l'information entre Italie et Méditerranée (16e-17e siècles)*, Roma, École française de Rome, 2013, p. 320.

<sup>20</sup> S. BERTELLI, *Trittico. Lucca, Ragusa, Boston*, Roma, Donzelli, 2004, p. 83.

giudicare da un proprio tribunale, inoltre nelle comunità più importanti i ragusei avevano proprie cappelle o proprie chiese in cui venivano amministrati i sacramenti da sacerdoti spesso provenienti dalla madrepatria, un proprio ospedale e un cimitero distinto da quello della città in cui la colonia si trovava ad operare. In più gli stessi cappellani che officiavano i riti religiosi, in assenza di un notaio legittimato ad operare dalla legislazione ragusea, si occupavano personalmente di redigere testamenti e di sancire la regolarità di atti privati, comprese le compravendite e le operazioni commerciali di natura più semplice<sup>21</sup>.

La particolare vocazione dei territori in cui sorgevano le colonie ragusee determinava anche la specializzazione dei mercanti così, mentre i centri dell'entroterra balcanico ospitavano i commercianti di prodotti ricavati dall'allevamento, come lana grezza, pellame e cuoio, le comunità delle isole dell'Egeo e dei centri minori dell'area adriatica e della Sicilia ospitavano in prevalenza operatori del circuito cerealicolo, mentre le comunità ragusee dei più grandi centri urbani italiani erano costituite da mercanti che curavano i rapporti con gli uffici annonari e con le corti italiane per il rifornimento di grano e di altri prodotti alimentari, oltre ad avere rapporti d'affari con i più importanti banchieri locali che fungevano da intermediari nei circuiti della finanza internazionale. La comunità ragusea a Venezia curava invece il commercio di riesportazione dei prodotti che giungevano nella città lagunare dal Nord Europa, per la via di terra o per mare.

I mercanti delle colonie ragusee in Oriente e in Occidente tendevano in ogni caso a non entrare in conflitto con il potere politico e a non interessarsi delle questioni politiche legate all'amministrazione dei territori. Questo determinava la loro non ingerenza con le scelte effettuate dal governo del territorio e poneva spesso i ragusei ai margini della vita civile, esponendoli talvolta ad azioni discriminatorie che colpivano l'essenza stessa della loro presenza in territorio straniero: la conduzione dei traffici commerciali. È per questa ragione che, ad esempio, la colonia ragusea a Venezia nel 1484 dovette lasciare la città per l'inasprimento dei dazi sulle merci ragusee sbarcate nei porti veneziani<sup>22</sup>. Allo stesso modo poteva accadere che, nei periodi di difficoltà di rifornimento per la Serenissima, le navi da guerra veneziane non esitassero a sequestrare ingenti carichi di grano depredando le imbarcazioni di Ragusa<sup>23</sup>, così come in alcuni casi riferiti ad episodi accaduti negli anni Trenta e Quaranta del Cinquecento<sup>24</sup>. In altre occasioni le imbarcazioni ragusee potevano essere sequestrate da comunità costiere in crisi

---

<sup>21</sup> M. MORONI, *op. cit.*, pp. 37-41.

<sup>22</sup> F.M. APPENDINI, *op. cit.*, p. 308.

<sup>23</sup> M. AYMARD, *op. cit.*, p. 44.

<sup>24</sup> H. SAITO, *Il potere dello stato nel provvigionamento [sic] dei viveri. Venezia nella prima metà del Cinquecento*, in «Mediterranean World», 2 (1992), pp. 31-41.

di approvvigionamento o dai corsari algerini, con la conseguenza che le prime avrebbero corrisposto un prezzo di gran lunga inferiore a quello concordato sui mercati di sbocco<sup>25</sup>, mentre i secondi non avrebbero corrisposto denaro per il carico e in molti casi non avrebbero lasciato liberi né la nave, né gli uomini dell'equipaggio<sup>26</sup>.

In queste circostanze, l'assenza di uno stato forte, la cui autorevolezza avrebbe potuto fornire una adeguata tutela agli operatori commerciali impegnati nei traffici internazionali, certo non aiutò il dispiegarsi dei commerci dei mercanti ragusei. In tal senso, non si può affermare che i ragusei fossero apolidi nel significato più stretto della parola. A differenza degli armeni studiati da Aslanian, infatti, essi avevano una propria nazione una città cui spesso facevano ritorno a conclusione della propria attività mercantile<sup>27</sup>, ma se dal punto di vista economico la madrepatria poteva essere di aiuto nello svolgimento dei traffici commerciali, dal punto di vista politico la sua importanza era estremamente limitata. La stessa Repubblica poteva esistere solo grazie ai tributi pagati all'Impero ottomano e ai servizi resi alle potenze occidentali, e ciò rendeva estremamente vulnerabili le comunità ragusee all'estero.

### 3. IL COMMERCIO RAGUSEO

La mappa degli insediamenti e delle colonie ragusee rifletteva gli interessi commerciali degli operatori ragusei e conteneva al suo interno numerosi centri della Penisola italiana e della Penisola balcanica che erano stati al centro dei traffici commerciali con Ragusa nel XV e nel XVI secolo. L'economia della Repubblica di Ragusa attraversava, infatti, una fase di crescita già dalla fine del Quattrocento<sup>28</sup>, sulla scia dello sviluppo che aveva interessato i territori balcanici e che era fondato sull'intensificarsi dello sfruttamento minerario delle regioni interne<sup>29</sup>. Del processo

<sup>25</sup> F. BRAUDEL, *op. cit.*, p. 619.

<sup>26</sup> DAD, *Privata*, XIX, 7a, c. 10.

<sup>27</sup> S.D. ASLANIAN, *op. cit.*, p. 11. Sul tema del ritorno nella madrepatria al termine dell'attività lavorativa anche B. COTRUGLI, *Il libro dell'arte di Mercatura*, a cura di U. Tucci, Venezia, Arsenale Editrice, 1990, pp. 252-253; e S. ANSELMINI, *Venezia, Ragusa, Ancona*, cit., pp. 7-53.

<sup>28</sup> Alla fine del XV secolo Ragusa conobbe una fase accelerata di sviluppo mercantile in cui la città, approfittando di una crisi congiunturale veneziana, seppe inserirsi negli spazi commerciali mediterranei solitamente gestiti da Venezia. In questo contesto particolarmente floridi furono i rapporti commerciali con il Regno di Napoli, su questo tema cfr. G. FENICIA, *Politica economica e realtà mercantile nel Regno di Napoli nella prima metà del XVI secolo (1503-1556)*, Bari, Cacucci, 1996, p. 97 ss.

<sup>29</sup> Sullo sfruttamento minerario delle regioni interne cfr. anche P. PIERUCCI, *Il commercio dell'argento tra Ragusa e l'Italia Centrale nel XVI secolo*, in «Proposte e Ricerche», 52 (2004), pp. 28-48.

di espansione economica che aveva coinvolto l'entroterra approfittò anche Ragusa che seppe mettere a frutto i progressi nella navigazione e nelle costruzioni navali maturati nel XV secolo<sup>30</sup>, riuscendo a trarre importanti risorse per l'accrescimento della propria economia dalla caduta degli stati cristiani dei Balcani<sup>31</sup>. In seguito all'occupazione turca dei territori della Bosnia si originarono, infatti, flussi migratori di famiglie nobili e benestanti di fede cattolica che, confluite nei territori della Repubblica, contribuirono con i loro capitali allo sviluppo delle attività locali. In questo contesto Ragusa seppe destreggiarsi tra la Santa Sede<sup>32</sup> e l'Impero Ottomano<sup>33</sup>, e si mostrò particolarmente attiva nei traffici commerciali con Alessandria d'Egitto, uno dei punti di confluenza delle preziose merci provenienti dall'Oriente nel quale era presente una importante colonia ragusea. L'asse commerciale più importante per i mercanti ragusei era quello che collegava Firenze a Costantinopoli e che si dipanava sulla terraferma nei tratti Firenze-Ancona e Ragusa-Sofia-Costantinopoli. Proprio nei punti nevralgici di questo percorso sorgevano spontaneamente piccole e grandi aggregazioni di mercanti che alimentavano i flussi di merci e di informazioni diretti verso la madrepatria. In questo ambito il successo dei ragusei nei traffici tra i territori ottomani e gli Stati occidentali era dovuto prevalentemente alla neutralità politica della Repubblica che, potendo contare solo su un territorio poco esteso e molto povero dal punto di vista della produttività, pagava tributo all'Impero Ottomano per mantenere la propria indipendenza e potersi rifornire da terra e dal mare nei territori posti sotto il dominio turco.

A partire dal secondo decennio del Cinquecento il commercio delle spezie con il Levante subì una battuta d'arresto, imputabile alla presenza sul mercato delle merci portoghesi introdotte nel Mediterraneo attraverso la via d'acqua<sup>34</sup>, per poi dare segni di ripresa dopo il 1540. Parallelamente all'impoverimento del commer-

---

<sup>30</sup> V. FORETIĆ, *Povijest Dubrovnika do 1808*, II, Zagreb, Nakladni zavod MH, 1980, p. 115.

<sup>31</sup> Sulla caduta degli stati cristiani si veda S. ANSELMINI, *Venezia, Ragusa, Ancona*, cit., p. 7.

<sup>32</sup> La fedeltà della Repubblica di San Biagio al papa fu sapientemente impiegata per ottenere da Roma diverse conferme all'antica licenza di commerciare con gli infedeli. F.M. APPENDINI, *op. cit.*, p. 213.

<sup>33</sup> Sullo statuto giuridico internazionale della Repubblica di Ragusa, e sui suoi rapporti diplomatici con l'Impero ottomano e le grandi potenze europee si vedano anche i lavori di I. MITIĆ, *Dubrovačka država u međunarodnoj zajednici (od 1358. do 1815)*, Zagreb, JAZU, 1988, p. 101; B. STULLI, *Pregled državnopravne historije dubrovačke republike*, in B. STULLI, *Studije iz povijesti Dubrovnika*, Zagreb, Konzor, 2001, p. 273; R. HARRIS, *Dubrovnik. A History*, London, Saqi Books, 2003; S.N. FAROQHI, *The Ottoman Empire and the World Around It*, London and New York, Tauris, 2007, p. 89; e L. KUNČEVIĆ, *Janus-faced Sovereignty: The International Status of the Ragusan Republic in the Early Modern Period*, in G. KÁRMÁN and L. KUNČEVIĆ, *The European Tributary States*, cit., pp. 91-121.

<sup>34</sup> Sugli effetti delle scoperte portoghesi sul commercio delle spezie nel Mediterraneo si veda A. DI VITTORIO, *L'impatto delle scoperte portoghesi sull'economia di Ragusa nel secolo XVI*, in ID., *Tra mare e terra*, cit., pp. 9-21, p. 12.

cio delle spezie si assistette alla crescita degli scambi con i territori dell'entroterra balcanico, che aumentarono di volume e si svilupparono<sup>35</sup>. I mercanti ragusei esportavano nelle zone interne prodotti artigianali e manifatturieri provenienti dall'Europa occidentale, assegnando agli stessi vettori che conducevano tali merci nei territori dell'odierna Bulgaria, il compito di caricarvi cuoi e lana grezza da ricondurre in città. Una volta sdoganati, questi ultimi prodotti venivano lavorati a Ragusa e preparati per l'esportazione che avveniva in gran parte alla volta dei porti italiani di Ancona e Napoli con l'ausilio della flotta mercantile della Repubblica<sup>36</sup>.

Intorno alla metà del XVI secolo l'attività della flotta ragusea cominciò a concentrarsi sul trasporto del grano caricato sul versante orientale della Penisola balcanica, sulle coste del Mar Nero e nelle isole del Mar Egeo. Il periodo che va dal 1548 al 1563 può essere considerato l'epoca d'oro delle importazioni di grano dal Mediterraneo orientale e della grande speculazione sul grano levantino anche per effetto della scarsa produzione italiana<sup>37</sup>. I mercanti ragusei, sfruttando la loro neutralità e la possibilità di commerciare più o meno liberamente con Oriente e Occidente, si inserirono in questo circuito d'affari per mettere in relazione i mercati di approvvigionamento e di sbocco dei cereali, e attinsero al grano del Levante per rifornire i mercati italiani. Il ruolo della rete di comunità ragusee era estremamente importante sin dalle prime fasi dell'organizzazione di un viaggio per l'incetta dei grani; la nutrita colonia ragusea di Messina, ad esempio, oltre a provvedere di denaro contante e di beni di consumo ogni nave di passaggio, ospitava stabilmente comandanti di nave e uomini d'affari direttamente impegnati in questo tipo di traffici. Nelle operazioni di acquisto di grano nel Levante assumeva, inoltre, grande importanza la rete consolare della Repubblica nelle isole dell'Egeo, qui i consoli e i mercanti ragusei, oltre a fornire informazioni sulla situazione politica ed economica dell'Impero Ottomano, informavano la madrepatria dell'andamento delle annate cerealicole e si occupavano di tenere i rapporti con il mercato locale.

Il grano, come il sale, ha un elevato peso specifico e un ridotto valore per piccole quantità, ed è per questa ragione che la necessità di speculare con successo sul mercato cerealicolo indusse i mercanti-armatori della Repubblica a realizzare navi sempre più grandi, che raggiunsero anche le 1.000 carra di portata con l'obiettivo di realizzare maggiori economie di scala nel trasporto sulle lunghe distanze<sup>38</sup>. Navi

---

<sup>35</sup> Gli scambi con l'entroterra erano attivi già dall'inizio del XVI secolo, su questo cfr. S. ANSELMI, *Venezia, Ragusa, Ancona*, cit., p. 43.

<sup>36</sup> Una valida testimonianza del traffico dei cuoi dall'entroterra balcanico verso la città di Ragusa e poi da questa verso l'Italia si può rinvenire in DAD, *XIX Privata*, 32, c. 60.

<sup>37</sup> M. AYMARD, *op. cit.*, p. 139.

<sup>38</sup> A. e B. TENENTI, *Il prezzo del rischio: l'assicurazione mediterranea vista da Ragusa: 1563-1591*, Roma, Jouvence, 1985, p. 49. Il carro è una misura di volume: 1 carro = 23 staia veneziane =

più grandi richiedevano investimenti maggiori in fase di costruzione, e maggiori costi di esercizio sia per le spese di navigazione, sia in occasione di ciascun viaggio per l'acquisto del carico. Il maggior numero di marinai presenti a bordo e il più elevato quantitativo di bocche da fuoco che potevano essere issate sull'imbarcazione consentivano, tuttavia, anche una migliore difesa della medesima in caso di attacchi subiti in mare aperto. Le grandi navi ragusee riuscivano solitamente a compiere uno o due viaggi all'anno, i proventi di queste operazioni commerciali dovevano remunerare gli investimenti degli armatori attraverso i noli, e corrispondere alle istanze di piccoli e grandi mercanti che investivano la propria liquidità in società di scopo finalizzate proprio all'acquisto di grano nel Levante.

Nella tabella 1, elaborata attraverso l'impiego di fonti contabili ragusee, si possono osservare gli utili conseguiti sulla vendita di carichi di grano sulla piazza di Genova tra il 1555 e il 1558, e confrontare gli utili sul grano proveniente dal Levante e quelli sul grano proveniente dalla Sicilia.

**Tab. 1 Proventi registrati dall'Azienda Stefani sulla cessione del grano a Genova e a Livorno negli anni 1555 e 1558 (importi in scudi ragusei)**

<i>Rotta</i>	<i>Periodo</i> <i>Mese/anno</i>	<i>Quantità</i>	<i>Costo del grano</i> <i>sul mercato di</i> <i>approvvigionamento</i>	<i>Spese</i> <i>di nolo</i>	<i>Spese per</i> <i>intermediazione,</i> <i>provvigioni su</i> <i>vendite e diritti</i> <i>doganali</i>	<i>Totale</i> <i>Ricavi</i>	<i>Utili</i>	<i>% utili su</i> <i>ricavi</i>	<i>% utili</i> <i>su costo</i> <i>materie</i> <i>prime</i>
Levante – Genova	08/1555	711 mine	708		33	1.272	564	44%	80%
Levante – Genova	08/1555	1922 mine	2.040	1.629	102	5.071	1.300	26%	64%
Levante – Genova	08/1555	348 mine	328	316	9	909	256	28%	78%
Levante – Messina	04/1558	133 salme	490	249	136	1.219	344	28%	70%
Sicilia – Livorno	08/1558	300 salme	600	941		1.741	200	11%	33%
Sicilia – Livorno	09/1558	107 salme	421	93	16	599	68	11%	16%

Fonte: nostra elaborazione su dati tratti da DAD, *Privata*, 7/a, cc. 61, 64, 66, 94, 103 e 111 (1 mina = 82,4 kg; 1 salma = 222,81 kg).

2,31 botti = 7,2 salme = 1.600 kg; 1 mina di grano = 82,4 kg.

Se si confrontano gli utili conseguiti con il costo del grano sul mercato di approvvigionamento, si può constatare come i carichi provenienti dal Levante consentissero ai Ragusei profitti pari al 60-70% del costo della merce trasportata, mentre i profitti sul grano siciliano oscillavano tra il 16 e il 30% del costo della merce. Pur considerando che ogni viaggio rappresentava una vicenda a sé, e che il risultato economico dell'operazione risentiva degli effetti delle avversità incontrate durante la navigazione e dei problemi legati all'acquisto sui mercati di approvvigionamento, si può chiaramente osservare quale fosse il divario di redditività tra il trasporto del grano levantino e il trasporto del grano siciliano. Il grano levantino costava meno di quello italiano e sul mercato di sbocco consentiva utili notevoli, pari mediamente al 30% del prezzo finale, contro il 10% degli utili sul grano siciliano.

Il commercio dei cereali provenienti dal Levante ottomano era dunque particolarmente redditizio per gli operatori della Repubblica. Questo stato di fatto, però, era destinato a non durare a lungo: già nei primi anni Sessanta del XVI secolo la situazione cominciava a cambiare. Il susseguirsi di alcune annate di scarsa produzione granaria e, a partire dal 1566, la guerra che impegnò le truppe ottomane al confine con i territori ungheresi, ebbero la conseguenza di ridurre l'esportazione di grano verso i paesi occidentali<sup>39</sup>. Gli anni che vanno dal 1563 al 1590 furono quindi caratterizzati da una crisi del mercato cerealicolo levantino e da un ritorno all'approvvigionamento granario dalla Puglia e dalla Sicilia con un notevole ridimensionamento delle entrate a vantaggio dei mercanti di Ragusa. Gli anni successivi al 1590 furono caratterizzati dalla riapertura del mercato ottomano che, tuttavia, non recuperò mai le quote di mercato precedenti al 1563, e ciò anche per effetto delle importazioni di grano dai paesi baltici che, a partire dalla metà degli anni Novanta, cominciarono a soddisfare in misura prevalente le esigenze annonarie delle città italiane.

Il commercio dei cereali non era l'unica attività alla quale si dedicarono i mercanti ragusei. Per tutto il XVI secolo la Repubblica svolse il ruolo di intermediaria tra il mercato dei prodotti grezzi, provenienti dalle aree europee dell'impero turco, ed i paesi occidentali che fornivano, attraverso i loro porti, grandi quantitativi di beni artigianali, in primo luogo tessili<sup>40</sup>. Oltre ai mari Adriatico e Ionio, l'area di maggiore interesse per la flotta ragusea era rappresentata da Napoli e dalla Sicilia, per il cui territorio si impiegava buona parte dei noli della Repubblica. A questo si aggiunga il fatto che l'attività delle navi ragusee non era circoscritta al solo bacino mediterraneo ma si estendeva anche alle coste atlanti-

---

<sup>39</sup> M. AYMARD, *op. cit.*, p. 29.

<sup>40</sup> J. TADIĆ, *Ragusa e il suo porto nel Cinquecento*, in «Quaderni dell'archivio storico pugliese», 7 (1962), p. 108.

che, in particolare molto importanti erano le relazioni commerciali con Londra e con le Fiandre<sup>41</sup>.

Dal punto di vista della politica estera, per dirla con Anselmi Ragusa era un «miracolo di abilità diplomatica nel convulso mondo mediterraneo del XVI secolo»<sup>42</sup>: non potendo contare sulla propria forza militare, la Repubblica si affidava alla diplomazia per garantirsi quella neutralità necessaria ad avere rapporti commerciali con tutte le grandi potenze del Mediterraneo. Dal punto di vista commerciale ed economico la flotta ragusea era in concorrenza, oltre che con Venezia, anche con le marinerie atlantiche, in particolare con quelle inglesi e biscagline, le quali sottraevano ai marinai mediterranei quote del mercato dei servizi nel trasporto marittimo. Non è un caso il fatto che il periodo di maggior splendore della marineria ragusea sia considerato il ventennio che va dal 1553 al 1573<sup>43</sup>, epoca in cui si osservò l'assenza dal Mediterraneo delle grandi imbarcazioni provenienti dall'Atlantico, segnatamente di quelle inglesi, e nella quale i servizi di trasporto navale venivano effettuati con le sole imbarcazioni ragusee e con quelle veneziane<sup>44</sup>. A ciò si aggiunga anche il fatto che, durante gli anni della guerra della Lega Santa, Ragusa si era caratterizzata per essere un grande e libero mercato al quale attingevano tutti, da Oriente e da Occidente<sup>45</sup>. Per queste ragioni tra gli anni Cinquanta e gli anni Settanta del XVI secolo si verificò la mag-

---

<sup>41</sup> Verso l'Inghilterra si esportavano vini e uve secche di Grecia e da questa si importavano tessuti di lana, in particolare le ben note carisee, molto richieste nei territori ottomani. *Ibidem*, p. 109. Sul tema dei rapporti commerciali tra Ragusa e l'Inghilterra si veda V. KOSTIĆ, *Dubrovnik i Egleska*, cit. e A. DI VITTORIO, *Dall'Adriatico all'Atlantico: interessi e orientamenti della marineria ragusea in età moderna*, in ID., *Tra mare e terra*, cit., pp. 23-36.

<sup>42</sup> S. ANSELMI, *Motivazioni economiche della neutralità di Ragusa nel Cinquecento*, in ID., *Adriatico. Studi di Storia, secoli XIV-XIX*, Ancona, Clua, 1991, p. 147.

<sup>43</sup> Il 1573 segnò una svolta nella definizione di un equilibrio militare nel Mediterraneo. Risalgono a questo anno, infatti, la disgregazione della Lega Santa che due anni prima aveva riportato la vittoria di Lepanto, e gli accordi di pace tra la Porta Ottomana e Venezia. Per un quadro più approfondito della politica militare spagnola nel Mediterraneo si rimanda a G. FENICIA, *Il Regno di Napoli e la difesa del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Bari, Cacucci, 2003, p. 18. Nel periodo che si estende tra il 1550 ed il 1573 si conobbe anche il massimo sviluppo della flotta navale ragusea, sul tema si rimanda a J. TADIĆ, *Ragusa e il suo porto nel Cinquecento*, cit., p. 100.

<sup>44</sup> La motivazione sarebbe da attribuire ai pessimi rapporti diplomatici tra Inghilterra e Spagna, elemento che spinse i mercanti britannici a servirsi delle imbarcazioni che battevano bandiera neutrale e che quindi durante il viaggio erano meno soggette a ritorsioni da parte dell'Armata spagnola. F. BRAUDEL, *Civiltà e Imperi del Mediterraneo*, cit., I, p. 667.

<sup>45</sup> S. ANSELMI, *Venezia, Ragusa, Ancona*, cit., p. 18. Durante tutto il perdurare della guerra il territorio della Repubblica di Ragusa fu considerato un luogo neutrale, sicuro sia per i sudditi della corona spagnola, sia per quelli della Porta Ottomana, e nel 1573 Ragusa fu scelta come luogo designato ad ospitare lo scambio tra i prigionieri turchi presi a Lepanto ed i prigionieri spagnoli catturati a Tunisi e a La Goletta. Cfr. M. ZAMAGNA, *La storia di Ragusa*, Trieste, Soc. Ed. Mutilati e Combattenti, 1935, pp. 221-222.

giore accumulazione di ricchezza nella società ragusea, quella stessa ricchezza che, dopo gli accordi turco-veneziani del 1573 e soprattutto dopo il ritorno nel Mediterraneo dei bastimenti atlantici, non fu più conveniente reinvestire nell'attività commerciale ed armatoriale<sup>46</sup>.

È possibile prendere come misura di riferimento il gettito tributario della dogana ragusea per ricostruire l'andamento del commercio locale in tutto il XVI secolo. Dall'analisi dei dati esposti dal Tadić in uno studio del 1957<sup>47</sup>, si può osservare come le entrate della dogana cittadina conobbero un andamento crescente tra 1535 e 1579, con punte vertiginose proprio in concomitanza dei conflitti turco veneziani. Nel periodo compreso tra la metà degli anni Trenta e la fine degli anni Settanta le entrate ragusee per dazi doganali passarono dai 14.500 ducati annui del 1535 ai 34.000 del 1579; il gettito doganale fece inoltre registrare entrate record durante le due guerre tra La Porta Ottomana e Venezia del 1537-40 e del 1570-73. Nel 1539 si raggiunse la quota di circa 72.000 ducati riscossi sotto forma di diritti doganali, nel 1540 i tributi riscossi ammontarono a 62.000 ducati; per il secondo periodo di guerra si raggiunsero i 68.000 ducati riscossi nel 1570, mentre i tributi doganali esatti nel 1571, anno della battaglia di Lepanto, ammontarono addirittura a circa 140.000 ducati<sup>48</sup>. I diritti di transito delle merci nella dogana cittadina toccarono negli anni 1570-1572 una media di 106.000 ducati annui in contrapposizione ai 26.000 ducati, in media per anno, del periodo 1560-1569<sup>49</sup>.

Dai dati precedentemente esposti si riesce a comprendere come la fortuna economica della Repubblica di Ragusa fosse imputabile principalmente all'intermediazione negli scambi commerciali tra Oriente ed Occidente. Il ruolo neutrale assunto da Ragusa fino al 1573 non venne meno al cessare delle ostilità, e la Repubblica divenne uno dei maggiori centri di scambio e riscatto dei prigionieri delle due parti. L'accordo del 1573 tra la Serenissima e l'Impero Ottomano, la conseguente uscita di Venezia dalla Lega Santa e la più o meno palese ripresa dei rapporti commerciali diretti tra Venezia e La Porta Ottomana segnarono l'inizio del declino del commercio raguseo e l'ingresso in una fase di stagnazione, e poi di recessione, per

---

<sup>46</sup> Tra il 1572 ed il 1573 diverse furono le ragioni che spinsero le grandi navi da trasporto originarie dell'Europa Atlantica a tornare nel Mediterraneo per riprendere i loro traffici commerciali. Tra queste ricordiamo i progressi nella velatura e nelle attrezzature dei bastimenti nordici e l'accresciuta domanda di metalli, quali stagno e piombo, necessari per la realizzazione di pezzi di artiglieria per le grandi potenze mediterranee. F. BRAUDEL, *Civiltà e Imperi*, cit., I, p. 668.

<sup>47</sup> J. TADIĆ, *Le commerce en Dalmatie et a Raguse et la decadence économique de Venise au XVIème siècle*, in *Aspetti e cause della decadenza economica veneziana nel secolo XVII*, Atti dell'omonimo convegno tenutosi a Venezia dal 27/6 al 2/7/1957, Venezia, Istituto per la Collaborazione Culturale, 1961, pp. 237-274.

<sup>48</sup> Dati tratti da A. DI VITTORIO, *L'impatto delle scoperte portoghesi*, cit., p. 20.

<sup>49</sup> S. ANSELMINI, *Motivazioni economiche della neutralità*, cit., p. 152.

l'economia cittadina, testimoniata anche dai mutati orientamenti economici delle famiglie borghesi che incominciarono a tralasciare gli investimenti commerciali preoccupandosi di collocare le proprie risorse finanziarie in impieghi più sicuri, rappresentati tipicamente dai titoli del debito pubblico emessi dagli Stati italiani<sup>50</sup>.

A partire dagli anni Novanta del Cinquecento la rivalutazione delle vie di terra e l'apertura della Scala di Spalato<sup>51</sup> infersero un colpo ancor più duro al commercio raguseo, agendo sui canali di approvvigionamento delle merci balcaniche e dirottando i beni, fino ad allora indirizzati a Ragusa, sull'approdo spalatino cui furono concesse dalla Serenissima agevolazioni doganali di varia natura<sup>52</sup>. Era ormai il preludio al secolo di crisi della Repubblica di Ragusa<sup>53</sup> che, avviatosi con la depressione economica degli anni Venti e Trenta del XVII secolo<sup>54</sup>, visse il suo momento più drammatico in seguito al verificarsi del terribile terremoto dell'aprile 1667 che rase al suolo la città e distrusse la flotta navale ormeggiata nel porto al momento del sisma.

#### 4. LE ROTTE PRINCIPALI

Se si prendono in considerazione le rotte più frequentate dalla flotta ragusea, si può osservare come esse siano variate nel corso del Cinquecento in funzione delle tipologie di merci trasportate e della disponibilità di queste nel bacino del Mediterraneo. Così, ad esempio, l'approvvigionamento del grano Levantino imponeva alle imbarcazioni ragusee di percorrere con maggior frequenza le

<sup>50</sup> *Ibidem*, p. 155.

<sup>51</sup> La Scala di Spalato era stata attrezzata sul finire degli anni Ottanta del XVI secolo da Venezia che vi aveva costituito una nuova città. L'Impero Ottomano non aveva ostacolato l'azione veneziana, aveva anzi agevolato il deflusso delle merci verso l'approdo spalatino mettendo in ordine le strade che portavano alla città che i veneziani avevano protetto ricostruendone le mura. F. BRAUDEL, *Civiltà e Imperi del Mediterraneo*, cit., I, pp. 301-302. R. PACI, *La "scala" di Spalato e il commercio veneziano nei Balcani fra Cinque e Seicento*, Venezia, Deputazione di storia patria per le Venezie, 1971.

<sup>52</sup> Sul tema della concorrenza commerciale tra Ragusa e Venezia e sull'apertura dello scalo di Spalato si veda R. PACI, *La concorrenza Ragusa-Spalato tra fine Cinquecento e primo Seicento*, in A. DI VITTORIO (a cura di), *Ragusa e il Mediterraneo*, Bari, Cacucci, 1990, pp. 185-196.

<sup>53</sup> Sul finire del Cinquecento il commercio dei grossi mercantili ragusei soffriva della crisi dei trasporti, i navigli percorrevano ancora in lungo e in largo il Mediterraneo, cercavano nuovi spazi commerciali oltre le Colonne d'Ercole, ma i segni della crisi erano ormai evidenti. Nei primi decenni del Seicento la marineria ragusea si sarebbe ritirata nelle acque adriatiche. F. BRAUDEL, *Civiltà e Imperi del Mediterraneo*, cit., I, p. 328.

<sup>54</sup> La crisi fu tale da ripercuotersi anche in una generale diminuzione del volume di investimenti effettuati dai ragusei nelle città italiane. Cfr. A. DI VITTORIO, *Finanze e moneta a Ragusa nell'età delle crisi*, Napoli, Giannini, 1983, p. 32.

rotte del Mar Egeo. Oltre alle isole più piccole, nelle quali spesso le imbarcazioni si fermavano per caricare grano di contrabbando, i porti più ricorrenti nella documentazione ragusea erano quelli di Volo, Salonicco, Rodosto, Varna e Costantinopoli. Talvolta sulle coste orientali della Penisola balcanica, insieme al grano, venivano imbarcati anche prodotti dell'allevamento come cuoio, pelli e lana grezza, che contribuivano a diversificare i carichi e a ridurre i rischi connessi alle operazioni commerciali. Quando il canale di approvvigionamento del grano levantino venne meno, gli stessi armatori impiegarono le proprie capacità e i propri mezzi nel trasporto del grano proveniente dalle coste occidentali e orientali dell'Adriatico e dalla Sicilia, proiettandosi su nuove rotte commerciali e continuando a sfruttare il *know-how* accumulato nei lunghi anni di traffici con l'Impero ottomano. In Puglia i centri più importanti per l'approvvigionamento cerealicolo erano Manfredonia e Barletta, nei cui porti confluiva il grano prodotto nel Tavoliere. In Sicilia le navi imbarcavano grano soprattutto nel nord dell'isola, a Palermo, a Termini e a Messina, il cui porto assumeva un ruolo centrale in questo genere di traffici, ma non mancavano anche imbarchi fatti a Trapani, a Sciacca o a Girgenti.

Le imbarcazioni più grandi furono impiegate più proficuamente sulla rotta Sicilia-Genova e negli scambi con i porti della penisola iberica. In questo periodo storico, tuttavia, le grandi dimensioni delle imbarcazioni, che in precedenza avevano fatto la fortuna della marineria della Repubblica, cominciarono a creare problemi ai mercanti e agli armatori. Esse potevano, infatti, essere impiegate ancora con profitto nei trasporti di grano sulle rotte più lunghe, come quelle che collegavano la Sicilia e la Puglia a Livorno e a Genova, ma risultavano inadeguate nei trasporti di cereali a medio e corto raggio. Non era infrequente, infatti, che le grandi navi, per completare il loro carico, dovessero trascorrere molte settimane a vagare tra i porti della Puglia e quelli dell'Abruzzo e della costa marchigiana, oppure tra le Isole Tremiti<sup>55</sup> e l'Albania, e in ciascun approdo riuscivano a caricare solo esigui quantitativi di grano cosicché, per raggiungere un carico pieno, impiegavano molto tempo con grande dispendio di capitali.

A partire dagli anni Settanta del Cinquecento la marineria ragusea puntò allora su piccole e piccolissime imbarcazioni che collegavano agevolmente la Puglia a Messina o a Napoli con minori costi di esercizio, con l'immobilizzazione di minori capitali e con notevole risparmio anche sulle polizze assicurative che era sempre preferibile stipulare sui carichi più grandi e che invece non venivano richieste per le imbarcazioni più piccole. La riduzione del tonnellaggio compless-

---

<sup>55</sup> Sulle Isole Tremiti l'esenzione daziaria sul carico dei cereali per il rifornimento della locale Abbazia di San Nicola induceva i monaci a contrabbandare grandi quantitativi di grano proveniente dalle coste pugliesi. DAD, *Litterae et Commissionis Levantis*, v. 30, cc. 3 e 26.

sivo della flotta mercantile a partire dal 1571 non è avvenuto dunque per caso, ma rappresentava una conseguenza del ridotto volume di merci trasportato dalla flotta ragusea. Quando le navi più grandi venivano vendute, poste in disarmo, oppure naufragavano, venivano rimpiazzate con navi più piccole, caratterizzate da una maggiore versatilità d'uso. I mercanti della Repubblica, ritenendo non più remunerativo il traffico dei cereali, si dedicarono ad altre tipologie di traffici come quello delle spezie o dei tessuti, merci dal maggiore valore unitario e dal peso contenuto.

Per quanto riguarda il commercio delle spezie, il principale porto di approvvigionamento era quello di Alessandria, le navi effettuavano collegamenti diretti da Messina, e qui ritornavano dopo aver imbarcato il carico per conoscere la loro destinazione finale. Le navi impiegate erano più piccole rispetto a quelle utilizzate nel circuito cerealicolo, la loro caratteristica più importante doveva essere la velocità e una maneggevolezza tale da consentire loro di spostarsi con maggiore sicurezza nei tratti di mare più pericolosi. Di media grandezza erano invece le imbarcazioni che effettuavano i collegamenti tra la Penisola iberica e le città italiane.

Per ricostruire le rotte più frequentate dalle imbarcazioni ragusee nell'ultimo quarto del XVI secolo è possibile impiegare il registro contabile di bordo della nave ragusea Santa Maria Maddalena<sup>56</sup>, una nave della portata di 300 carri. Da tale fonte apprendiamo, ad esempio, che questa imbarcazione tra il 1579 e il 1584 realizzò 18 viaggi spostandosi tra Ragusa e Lisbona. Essa fu impiegata per la prima volta nel gennaio 1579 e durante il suo primo viaggio in Puglia fu equipaggiata di tutte le attrezzature necessarie. Dopo essere stata in servizio per cinque anni funestata da numerosi incidenti occorsi durante la navigazione, la nave fu venduta a Siviglia per essere poi impiegata nei traffici commerciali con le Americhe. In tutto il periodo in cui fu in attività, questa stessa imbarcazione non percorse mai le rotte del Levante, a testimonianza del fatto che l'interesse raguseo per le acque del Mar Egeo si era notevolmente ridimensionato negli ultimi decenni del Cinquecento.

L'elenco dei viaggi effettuati dalla nave Santa Maria Maddalena è riportato nella Tab. 2.

---

<sup>56</sup> DAD, *Noli et securitate*, 56.2, vol. 1, *Liber Navis Sanctae Mariae Magdalенаe*.

**Tab. 2 Viaggi, rotte e date di partenza e arrivo della nave Santa Maria Maddalena (1579-1584)**

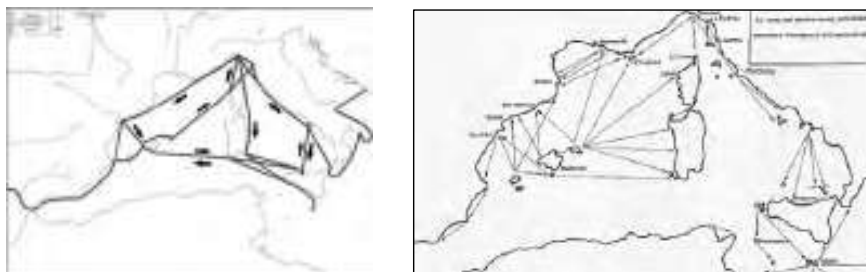
Descrizione del viaggio	Partenza	Rotta	Arrivo
Trasferimento a Manfredonia	13/01/1579	Ragusa, Manfredonia	31/01/1579
1° viaggio dalla Puglia con grano per Napoli	16/03/1579	Manfredonia, Barletta, Brindisi, Gallipoli, Napoli	20/04/1579
2° viaggio dalla Puglia con grano per Napoli	27/07/1579	Costa pugliese, Napoli	18/08/1579
Trasferimento alla Spezia	28/08/1579	Napoli, Golfo della Spezia	12/09/1579
Viaggio di Spagna	15/01/1580	La Spezia, Alicante, Cadice	14/05/1579
Viaggio a Lisbona	14/07/1580	Cadice, Lisbona	09/08/1580
Trasferimento in Sicilia	20/12/1580	Maiorca, Palermo, Termini di Sicilia	27/02/1581
1° Viaggio di Termini con grano per Genova	09/03/1581	Termini di Sicilia, Napoli, Genova	21/05/1581
Viaggio da Genova per Ibiza e ritorno con sale per Genova	10/07/1581	Genova, Ibiza, Genova	02/09/1581
2° Viaggio da Genova a Palermo e poi da Termini con grano per Genova	16/09/1581	Genova, Palermo, Solanto, Termini, Porto Santo Stefano, Genova	02/12/1581
Trasferimento da Genova a Palermo	15/15/1581	Genova, Palermo	01/01/1582
Viaggio da Palermo con i rifornimenti della Corte per Malaga	24/02/1582	Palermo, Cartagena, Gibilterra, Malaga	02/05/1582
1° Viaggio con sale da Ibiza e lana da Alicante per Genova, e con zucchero da Motril per Livorno e Genova	20/06/1582	Malaga, Motril, Salombregna, Adra (Abdera), Alicante, Livorno, Genova	28/09/1582
2° Viaggio con sale da Ibiza e lana da Alicante per Genova	03/11/1582	Genova, Palamos, Maiorca, Ibiza, Alicante, Genova	01/05/1583
Viaggio con sale da Ibiza e da Malta, e da Alicante con lana e altre merci per Genova	22/05/1583	Genova, Ibiza, Alicante, Malta, Genova	10/08/1583
Cantieri navali di Portofino	01/09/1583	Genova, Portofino	19/10/1583
Viaggio da Portofino a Livorno ed Elba, e poi con diverse merci per Alicante e Cadice	10/11/1583	Portofino, Livorno, Elba, Ibiza, Alicante, Gibilterra, Cadice, Sanlucar de Barrameda	23/03/1584
Cantieri navali di Forcade (Siviglia)	28/04/1584	Sanlucar de Barrameda, Forcade, Siviglia	15/08/1584

Fonte: DAD, *Noli et securitate*, 56.2 *passim*.

Partendo dalle informazioni presenti nella tabella è possibile rappresentare graficamente gli spostamenti della Santa Maria Maddalena nel Mediterraneo oc-

cidendale, confrontando i dati del registro di bordo con le principali rotte mediterranee descritte da Bartolomeo Crescenzo nella sua *Nautica Mediterranea*<sup>57</sup>.

**Graf. 1** A sinistra le principali rotte seguite dalla Nave Santa Maria Maddalena (1579-1584) e a destra le rotte descritte da Bartolomeo Crescenzo (1607)



Fonte: nostra ricostruzione su dati tratti da DAD, *Noli et securitate*, 56.2 *passim*. Per la definizione delle rotte si veda il lavoro di V. BORGHESI, *Il Mediterraneo tra due rivoluzioni nautiche, secoli 14.-17*, Firenze, La nuova Italia, 1976.

## 5. CONCLUSIONI

Da quanto sin qui esposto è possibile trarre alcune considerazioni sull'interazione tra la rete delle comunità mercantili all'estero e l'esercizio dei traffici commerciali facenti capo alla Repubblica di Ragusa, e si può osservare come, anche nel caso dei ragusei, la rete mercantile favorisse la diffusione delle informazioni, la circolazione delle conoscenze tecniche e il trasferimento dei capitali. Dal punto di vista delle informazioni il sistema delle rappresentanze diplomatiche era il punto di riferimento per una più rapida circolazione delle notizie tra la madrepatria e i mercati lontani. Importanti serie documentarie conservate presso l'Archivio di Dubrovnik permettono di comprendere le modalità di impiego della rete consolare che veniva utilizzata non solo per finalità politiche e diplomatiche, ma anche per controllare meglio le oscillazioni della domanda e dell'offerta sui mercati di approvvigionamento e di sbocco. Per quanto attiene alle conoscenze tecniche è bene sottolineare come gli agenti che si recavano nelle grandi città italiane entrassero strettamente in contatto con i grandi circuiti europei della finanza e del commercio. Questi operatori fungevano da intermediari anche nella diffusione del *know-how* e delle capacità professionali, favorendo la

<sup>57</sup> B. CRESCENZO, *Nautica Mediterranea*, Roma, B. Bonfadino, 1602.

crescita del capitale umano nel ceto mercantile della madrepatria. Un esempio evidente dei meccanismi di propagazione delle conoscenze è dato dalla diffusione delle tecniche contabili più evolute; queste ultime raggiunsero Ragusa insieme ai mercanti di ritorno dalle città italiane, e si consolidarono attraverso la corrispondenza commerciale con i banchieri che operavano nel circuito della grande finanza italiana<sup>58</sup>.

Attraverso la rete delle comunità diasporiche ragusee fluivano anche i capitali necessari al normale dispiegarsi delle attività economiche. I mercanti presenti nelle colonie ragusee, con l'ausilio delle lettere di cambio, erano in grado di trasferire ingenti somme di denaro da e verso la madrepatria, oppure di anticipare il denaro contante ai comandanti delle imbarcazioni perché procedessero all'acquisto delle merci, all'approvvigionamento degli equipaggi o all'effettuazione delle riparazioni più urgenti alle imbarcazioni.

La rete dei mercanti ragusei non dipendeva dalle singole persone, le colonie presentavano un ricambio continuo di mercanti e spesso gli agenti si alternavano nel corso degli anni, trovando talvolta sistemazione nelle stesse abitazioni che avevano ospitato i loro predecessori. Le relazioni commerciali evolvevano e si modificavano in funzione delle esigenze del mercato, e le colonie si mostravano estremamente resilienti e capaci di reagire ai mutamenti del contesto economico per trovare nuove occasioni di scambio e nuove merci per alimentare i propri traffici mercantili.

Quando, sul finire del Cinquecento, il volume dei traffici commerciali ragusei si ridusse drasticamente, la rete mercantile della Repubblica continuò ad esistere e divenne il punto di riferimento per svolgere altre attività economiche. L'attenzione degli operatori commerciali si spostò così dal commercio alla finanza, trovando nuove occasioni di affari nel circuito delle fiere di cambio e nel mercato dei titoli del debito pubblico italiano.

---

<sup>58</sup> D. DELL'OSA, S. LIPPOLIS, *La diffusione della partita doppia nella Repubblica di Ragusa in età rinascimentale: una prospettiva istituzionalista*, in E. TOMA (a cura di), *Economia, istituzioni, etica e società. Casi di studio ed esperienze a confronto*, Milano, Franco Angeli, pp. 95-124.

# RETI E STRATEGIE DEI MERCANTI STRANIERI OPERANTI A GENOVA IN ETÀ MODERNA: PRIMI RISULTATI DI UN NUOVO PERCORSO DI RICERCA\*

*Luisa Piccinno - Andrea Zanini*

SOMMARIO: 1. Minoranze conquistatrici e diaspore commerciali. – 2. Le pratiche di avaria: una fonte inedita per lo studio delle reti mercantili. – 3. Alcuni casi esemplari.

## 1. MINORANZE CONQUISTATRICI E DIASPORE COMMERCIALI

L'età moderna si caratterizza per importanti mutamenti degli equilibri geoeconomici internazionali, tra cui spiccano la formazione dei grandi stati nazionali, l'apertura delle rotte oceaniche e l'emergere di nuovi protagonisti, come ad esempio le grandi compagnie commerciali privilegiate. In parallelo, i mercati periferici o secondari assumono sempre più la funzione di polo di attrazione per quegli operatori commerciali legati alle tradizionali piazze mercantili del *Mare Nostrum*, tra cui genovesi, catalani e veneziani. La nuova geografia delle rotte mercantili mediterranee presenta molteplici scali che fungono da sbocco per l'esportazione dei prodotti dei rispettivi retroterra, i quali, a loro volta, si ricollegano con i porti emporio, in quanto centri di importazione e redistribuzione. In questo modo vengono a costituire l'anello di congiunzione fra molteplici segmenti di più ampie rotte commerciali<sup>1</sup>. In molti casi tali dinamiche favoriscono l'insediamento stabile nelle città portuali di comunità forestiere, che mantengono di una fitta rete di rapporti con il territorio di origine e, non di rado, costituiscono minoranze che presentano specifiche caratteristiche comuni e riconoscibili<sup>2</sup>.

---

\* La ricerca necessaria per questo contributo è stata condotta grazie ai finanziamenti dello European Research Council (ERC) nell'ambito del programma europeo Horizon 2020 per la ricerca e l'innovazione, ERC Grant agreement n. 724544: AveTransRisk. Average – Transaction Costs and Risk Management during the First Globalization (Sixteenth-Eighteenth Centuries).

<sup>1</sup> W. BLOCKMANS, M. KROM, J. WUBS-MROZEWICZ, *Maritime trade around Europe. 1300-1600. Commercial networks and urban autonomy*, in W. BLOCKMANS, M. KROM, J. WUBS-MROZEWICZ (a cura di), *The Routledge Handbook of Maritime Trade Around Europe 1300-1600*, London, Routledge, 2017, pp. 8-9. Sul concetto di segmentazione delle rotte commerciali all'interno dei traffici globali si veda D. ANDREOZZI, 'Segmented Trade'. *Merchants, Mercantile Practices and Mercantilism between Trieste, the Mediterranean Sea and the Atlantic Ocean in the XVIII Century*, in «Mediterranea Ricerche Storiche», XV (2018), 44, pp. 567-586.

<sup>2</sup> S. CAVACIOCCHI (a cura di), *Il ruolo economico delle minoranze in Europa, secoli XIII-XVIII*,

A queste tematiche la storiografia ha prestato da tempo particolare attenzione, individuando importanti categorie concettuali utili per interpretare tale fenomeno. Fernand Braudel, in particolare, ha evidenziato la capacità di alcune minoranze di assumere il controllo dei circuiti e delle reti commerciali acquisendo così un vantaggio competitivo che permette loro di primeggiare nel commercio internazionale, grazie anche ad una sorta di specializzazione merceologica. Si tratta di quelle che lo storico francese ha definito le «minoranze conquistatrici», al cui interno vi sono mercanti e case commerciali di primo piano in grado di raggiungere posizioni di rilievo nel contesto in cui operano<sup>3</sup>.

Altri studi, invece, per sottolineare il ruolo delle minoranze caratterizzate da alterità di natura religiosa, politica e culturale hanno fatto ricorso al concetto di diaspora, termine che deriva dal verbo greco διασπείρω, disseminare<sup>4</sup>. A lungo associato alla vicenda ebraica, negli ultimi decenni il vocabolo diaspora è stato largamente utilizzato con diverse declinazioni, andando così abbracciare un ampio ventaglio di situazioni<sup>5</sup>.

La storiografia ha identificato tre caratteristiche essenziali di una diaspora: la dispersione geografica, l'orientamento verso una madrepatria reale o immaginaria e il mantenimento di specifici tratti identitari di carattere linguistico, religioso, culturale. È in tale quadro interpretativo che si colloca la definizione fornita nel

Atti della "Trentunesima Settimana di Studi", Prato 19-23 aprile 1999, Firenze, Le Monnier, 2000; A. JARVIS, R. LEE (a cura di), *Trade, migration and urban networks in port cities, c. 1640-1940*, St. John's, International Maritime Economic History Association, 2008; V. ZACHAROV, G. HARLAFTIS, O. KATSIARDI-HERING (a cura di), *Merchant colonies in the early modern period*, London, Pickering & Chatto, 2012.

<sup>3</sup> F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII)*, 2, *I giochi dello scambio*, Torino, Einaudi, 1981, pp. 152-154. Per un esempio recente in questo senso si veda L. PICCINNO, A. IODICE, *Whatever the cost. Grain Trade and the Genoese dominating minority in Sicily and Tabarka*, in «Business History», online publication (DOI: 10.1080/00076791.2021.1924686), (2021), pp. 1-19.

<sup>4</sup> S. VERTOVEC, *Religion and diaspora*, in P. ANTES, A. W. GEERTZ, R.R. WARNE (a cura di), *New approaches to the study of religion*, II, *Textual, comparative, sociological, and cognitive approaches*, Berlin-New York, De Gruyter, 2008, pp. 275-305, qui p. 275. Tra gli studi in questo ambito si segnalano: F. TRIVELLATO, *The Familiarity of Strangers: the Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-cultural Trade in the Early Modern Period*, New Haven, Yale University Press, 2009; W. KAISER, G. CALAFAT, *The Economy of Ransoming in the Early Modern Mediterranean. A Form of Cross-cultural Trade between Southern Europe and the Maghreb (Sixteenth to Eighteenth Centuries)*, in F. TRIVELLATO, L. HALEVI, C. ANTUNES (a cura di), *Religion and Trade, Cross-cultural Exchanges in World History, 1000-1900*, New York, Oxford University Press, 2014, pp. 108-130.

<sup>5</sup> N. MUCHNIK, *Les diasporas soumises aux persécutions (XVIe-XVIIIe siècles): perspectives de recherche*, in «Diasporas. Histoire et sociétés», VII (2008), 13, pp. 20-31; G. CALAFAT, S. GOLDBLUM, *Diaspora(s): liens, historicité, échelles*, in «Tracés. Revue de Sciences humaines», 23 (2012), pp. 7-18; M. MONGE, N. MUCHNIK, *L'Europe des diasporas. XVIe-XVIIIe siècles*, Paris, Presses Universitaires de France, 2019.

1984 da Philip Curtin di “diaspora commerciale”, intesa come «an interrelated net of commercial communities forming a trade network»<sup>6</sup>. Partendo da questo concetto, Robin Cohen ha successivamente fornito una più estesa interpretazione del concetto di diaspora, andando a individuare quattro ulteriori tipologie di diaspora che si vanno a sommare alla precedente. Esse sono classificate in base alle motivazioni che spingono determinate minoranze ad abbandonare la loro terra d’origine: *trade diasporas*, *traumatic diasporas*, *labor diasporas*, *imperial diasporas* e *cultural diasporas*<sup>7</sup>.

I concetti di minoranza conquistatrice e quello di diaspora, soprattutto commerciale, possono essere impiegati per analizzare la presenza di uomini d’affari stranieri nelle città portuali del Mediterraneo. Lo studio di questo fenomeno e dei legami che si stabiliscono con gli operatori economici locali è un tema ancora poco affrontato dalla storiografia, che ha privilegiato lo studio delle correnti di traffico e dei flussi di merci rispetto alle relazioni tra i protagonisti degli scambi. Ne consegue la difficoltà di definire in termini quantitativi la presenza straniera e il suo impatto sulle economie locali<sup>8</sup>.

Le città portuali rappresentano un naturale polo di attrazione per mercanti e uomini d’affari in cerca di occasioni di guadagno, ma le politiche economiche attuate dai rispettivi governi incidono in maniera significativa sull’entità e sulle forme che la loro presenza viene ad assumere. Se il caso di Livorno è quello di un emporio nato appositamente per attirare operatori stranieri, l’esperienza genovese mostra caratteristiche sensibilmente diverse. La presenza di una forte classe mercantile autoctona e un indirizzo di politica economica relativamente mutevole nel corso del tempo ostacolano l’insediamento nella Superba di “colonie” di mercanti stranieri numericamente rilevanti, specialmente se paragonate a quanto si verifica nello scalo toscano. Ciò non toglie, però, che l’importanza del porto nel contesto mediterraneo e la dinamicità stessa degli uomini d’affari genovesi, presenti in tutte le principali piazze europee, attraggano in città operatori forestieri di diverse nazionalità le cui caratteristiche operative sono meritevoli di essere approfondite.

Un primo tentativo di indagare la consistenza numerica e le caratteristiche delle comunità forestiere presenti a Genova tra Sei e Settecento è stato da noi affrontato

---

<sup>6</sup> P.D. CURTIN, *Cross-Cultural Trade in World History*, Cambridge-New York, Cambridge University Press, 1984, p. 2.

<sup>7</sup> R. COHEN, *Global Diasporas. An Introduction*, Seattle, University of Washington Press, 1997.

<sup>8</sup> M. FUSARO, *Gli uomini d’affari stranieri in Italia*, in F. FRANCESCHI, R. GOLDTHWAITE, R.C. MÜLLER (a cura di), *Il rinascimento italiano e l’Europa*, Vicenza, Angelo Colla Editore, 2007, pp. 369-395; S. MARZAGALLI, *Commercer au-delà des frontières confessionnelles dans la France de l’époque moderne*, in A. BURKARDT (a cura di), *L’économie des dévotions. Commerce, pratiques et objets de piété à l’époque moderne*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016, pp. 347-373, qui pp. 348-349.

di recente in un lavoro pubblicato nel 2019 negli Atti della Cinquantesima Settimana di Studi dell'Istituto Internazionale di Storia economica Francesco Datini di Prato, dedicata alle reti marittime come fattori di integrazione dell'economia europea. In tale saggio, oltre a evidenziare l'evoluzione delle politiche del governo cittadino nell'arco di tempo considerato, si è ricostruita la presenza dei mercanti stranieri attraverso l'analisi della documentazione relativa all'affitto di magazzini nell'area del porto franco tra gli anni settanta del Seicento e gli anni quaranta del secolo successivo. Il quadro che ne è risultato è quello di una presenza numericamente contenuta di operatori stranieri, al cui interno vi sono però figure di assoluto rilievo quanto a risorse finanziarie e giro d'affari. Oltre a ciò, è stato possibile osservare che molti mercanti e case commerciali sono attive in città per svariati decenni, testimoniando così un radicamento nel contesto socio economico cittadino<sup>9</sup>.

Partendo da tali presupposti, questo contributo si propone di proseguire l'indagine lungo due direzioni. In primo luogo, si intende ampliare l'arco cronologico scendendo sino alla fine del sedicesimo secolo, quando, com'è noto, si assiste al fenomeno della calata dei nordici nel Mediterraneo, allo scopo di individuare altri operatori attivi in città, verificare la durata della loro presenza ed evidenziare eventuali avvicendamenti tra diverse minoranze, anche alla luce dei cambiamenti di natura congiunturale intervenuti nel contesto genovese<sup>10</sup>. In secondo luogo si intende approfondire le modalità operative dei mercanti appartenenti ai diversi gruppi nazionali, religiosi o etnici attivi a Genova per comprendere se e in quale misura il loro agire può essere condotto alle categorie concettuali delle minoranze conquistatrici e delle diaspore commerciali.

## 2. LE PRATICHE DI AVARIA: UNA FONTE INEDITA PER LO STUDIO DELLE RETI MERCANTILI

La prosecuzione di questo filone di studi è stata resa possibile dall'impiego di una fonte fino ad oggi poco sfruttata dalla storiografia, ma particolarmente ricca di informazioni utili per condurre indagini ad ampio respiro nell'ambito del

---

<sup>9</sup> L. PICCINNO, A. ZANINI, *Genoa: Colonizing and Colonized City? The Port City as a Pole of Attraction for Foreign Merchants (16th-18th Centuries)*, in G. NIGRO (a cura di), *Reti marittime come fattori dell'integrazione europea/Maritime Networks as a Factor in European Integration. Selezione di ricerche/Selection of essays*, Firenze, Firenze University Press, 2019, pp. 281-296.

<sup>10</sup> Per un quadro d'insieme sulle diverse fasi attraversate dall'economia genovese nel periodo in esame si veda, da ultimo A. ZANINI, *La Superba: Its Institutions and Fortune*, in J. BOBER, P. BOC-CARDO, F. BOGGERO (a cura di), *A Superb Baroque: Art in Genoa, 1600-1750*, Princeton and Oxford, Princeton University Press, 2020, pp. 5-21.

commercio marittimo. Si tratta delle pratiche di avaria, ovvero dell'insieme della documentazione prodotta a seguito della presentazione di denuncia di sinistro da parte dai capitani al loro arrivo nel porto di Genova e conservata presso l'Archivio di Stato<sup>11</sup>. Più precisamente, tale lavoro ha come presupposto l'utilizzo di un database sviluppato nell'ambito di un progetto europeo interdisciplinare intitolato *Average – Transaction Costs and Risk Management during the First Globalization (Sixteenth-Eighteenth Centuries)*<sup>12</sup>, all'interno del quale sono confluite le informazioni relative ad oltre 1.000 viaggi per mare avvenuti tra il 1590 e l'inizio del XVIII secolo, che hanno avuto Genova come porto di scalo o di destinazione finale. Il database, oggi disponibile on line e liberamente consultabile<sup>13</sup>, include informazioni relative anche ad altre realtà portuali del Mediterraneo, tra cui la vicina Livorno, rendendo possibile in alcuni casi un ampliamento dell'indagine in oggetto, anche in chiave comparativa.

L'istituto dell'avaria, le cui origini risalgono alla *Lex Rhodia de Jactu* contenuta nel *Digesto* di Giustiniano e tuttora in uso<sup>14</sup>, ha sostanzialmente l'obiettivo di ripartire il "rischio di mare" fra tutti i soggetti economici coinvolti nella spedizione. Nello specifico, sono definite avarie generali le spese e i danni subiti dalla nave e dal carico conseguenti ad un atto volontario del capitano eseguito allo scopo di conseguire la salvezza comune; sono invece avarie particolari le spese e i danni sofferti per il solo beneficio dell'imbarcazione o del carico, determinati dal caso fortuito (incendio, tempesta, naufragio, rottura, ecc...). Nella navigazione commerciale il capitano o *patrone*, di fronte ad un imminente pericolo (generalmente dovuto al cattivo tempo o ad un attacco da parte dei pirati), era

---

<sup>11</sup> Le pratiche di avaria conservate presso l'ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA (da ora ASGe) sono state rinvenute nei fondi *Notai Giudiziari* (1590-1663) e *Conservatori del Mare* (1635-1817).

<sup>12</sup> ERC Consolidator Grant 2017-2022 - n. 724544 (PI Maria Fusaro, University of Exeter, UK). Il progetto si pone l'obiettivo di indagare l'istituto dell'avaria marittima in ottica interdisciplinare e coinvolge un team di studiosi di diverse realtà europee (Venezia, Livorno, Malta, Amsterdam, Bruges, Anversa, Parigi, Siviglia, oltre che Genova). Si veda al riguardo <https://humanities.exeter.ac.uk/history/research/centres/maritime/research/avetransrisk/>.

<sup>13</sup> <http://humanities-research.exeter.ac.uk/avetransrisk/>.

<sup>14</sup> Attualmente l'istituto dell'avaria è regolamentato da accordi internazionali in continuo aggiornamento e il dibattito in merito alla sua applicazione è quanto mai attuale. Tali accordi sono conosciuti con il nome di York-Antwerp Rules, emanate nel 1877 e il cui ultimo aggiornamento è stato pubblicato nel 2016: [http://www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20Product/York-Antwerp%20Rules%202016%20\(Final\).pdf](http://www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20Product/York-Antwerp%20Rules%202016%20(Final).pdf). Si veda al riguardo F. SICCARDI, *Avaria comune e le regole di York e Anversa*, Torino, Giappichelli, 2019 e la bibliografia ivi citata. A questo proposito, secondo quanto emerso in occasione dell'incontro organizzato dai Lloyds di Londra nel 2018 avente ad oggetto il tema delle avarie, negli ultimi anni tale strumento legale sta vivendo una nuova vitalità e ciò sembra essere una diretta causa della crisi finanziaria del 2008: <https://maritime.knect365.com/general-Average/>.

chiamato a prendere decisioni repentine per tentare di salvare l'imbarcazione e il carico. Sovente egli decideva di gettare in mare parte dell'attrezzatura di bordo o del carico per alleggerire l'imbarcazione ed aumentarne la manovrabilità; altri atti comuni configurabili come avaria generale erano il taglio delle gomene, del cavo dell'ancora o l'abbandono dello schifo<sup>15</sup>. Dalla distinzione tra i due istituti discende una diversa regolamentazione giuridica: le avarie generali comportano infatti una ripartizione dei danni fra tutti i proprietari dei beni sottoposti al rischio di viaggio (nave, carico e noli), secondo criteri di proporzionalità; in caso invece di avaria particolare, gli oneri sono interamente a carico del proprietario del bene danneggiato<sup>16</sup>.

Una pratica di avaria era quindi costituita dalla denuncia del sinistro presentata dal capitano, chiamata *testimoniale* o *consolato*, contenente la descrizione dell'accaduto e l'elencazione dei danni subiti, da eventuali documenti allegati (testimonianze, polizze di carico, ruoli dell'equipaggio, contratti di noleggio, stime del valore della nave)<sup>17</sup> e infine dal calcolo di riparto con l'approvazione della magistratura competente, ovvero la Rota Civile di Genova fino alla metà del diciassettesimo secolo e poi i Conservatori del Mare<sup>18</sup>. Nel caso genovese, analogamente a quanto si verifica per tutte le grandi città portuali caratterizzate da elevati volumi di traffico, si registra un largo impiego di tale istituto, la cui applicazione è anche regolamentata da norme specifiche contenute negli Statuti della Repubblica pubblicati nel 1589<sup>19</sup>. Proprio il frequente ricorso alla dichiarazione di avaria da parte dei capitani in arrivo nel porto di Genova (si stima il 60% per ciò che concerne le imbarcazioni di portata superiore a 1500 *cantari*, ovvero 76 tonnellate)<sup>20</sup> rende le informazioni contenute in tale documentazione rilevanti e

---

<sup>15</sup> Lo schifo era una piccola imbarcazione di solito ormeggiata a poppa e utilizzata per trasportare merci e persone a terra in assenza di pontili adeguati.

<sup>16</sup> Di fatto queste ultime vengono individuate per esclusione, ossia sono riconosciute come tali quando non sussistono i presupposti per l'avaria generale. Per una definizione del concetto di avaria si veda la voce corrispondente nel *Digesto italiano*, vol. XIV/2, Torino, Unione Tipografico-Editrice Torinese, 1926, nel *Nuovo Digesto italiano*, II, Torino, Unione Tipografico-Editrice Torinese, 1937, e nel *Novissimo digesto italiano*, I/2, Torino, Unione Tipografico-Editrice Torinese, 1957.

<sup>17</sup> In alcuni casi venivano allegate altre pezze giustificative richieste dai periti, o fornite spontaneamente alle autorità competenti presso il porto di destinazione, dove veniva presentata la denuncia e quindi avviata la relativa pratica.

<sup>18</sup> Nel corso del XVII secolo i Conservatori del Mare acquisiscono progressivamente maggiori competenze in ambito marittimo sotto il profilo sia amministrativo che giudiziario, arrivando a sostituire la Rota Civile nelle cause relative alle avarie.

<sup>19</sup> *Statutorum civilium Reipublicae Genuensis*, Genuae, Hieronymum Bartolum, 1589; *Degli Statuti civili della Serenissima Repubblica di Genova*, Genova, Giuseppe Pavoni, 1613.

<sup>20</sup> Tale stima viene riportata da Giuseppe Felloni all'interno di uno studio pionieristico basato sull'analisi della documentazione di avaria ed è stata confermata da studi più recenti condotti

rappresentative rispetto al totale dei traffici. Inoltre, per la molteplicità degli interessi coinvolti e per la complessità della procedura per quantificare e ripartire i danni e le spese tra i soggetti interessati, le pratiche di avaria costituiscono una fonte utile per effettuare una mappatura dei mercanti sia nazionali che forestieri attivi nello scalo ligure<sup>21</sup>. Con riferimento a questi ultimi, sui quali si focalizza tale lavoro, non solo è stato possibile ampliare l'arco cronologico dell'indagine avviata alcuni anni orsono, ma è stata individuata la presenza di alcuni soggetti sfuggiti alle precedenti rilevazioni; in alcuni casi, inoltre, grazie anche all'incrocio di informazioni tratte da fonti differenti, si è potuta verificare la permanenza nella città ligure di alcuni operatori per alcune generazioni, segno di un forte radicamento sul territorio. Parallelamente, si è cercato di inquadrare il fenomeno in esame nel più ampio quadro teorico esposto in precedenza e di tracciare un percorso di ricerca che consenta in futuro di fornire una risposta ai seguenti quesiti. Quali comunità di mercanti forestieri presenti a Genova possono essere classificati come minoranza diasporica? Quali rappresentano una minoranza dominante e che tipo di specializzazione commerciale o vantaggio competitivo presentano rispetto agli operatori locali?

Il database *AveTransRisk* è strutturato in periodi a campione, selezionati sia in funzione della rappresentatività della documentazione disponibile (si tratta di migliaia di pratiche relative ad oltre due secoli, sebbene non in modo continuativo, e l'inserimento dei dati è tuttora in corso), sia per rendere i dati genovesi confrontabili con quelli di altri porti oggetto di indagine nel progetto ERC. Ad oggi il database include tutte i dati relativi alle denunce di avarie presentate a Genova negli anni 1590-1592, 1598-1601, 1611, 1638-1641, 1650, 1660, 1669-1671, 1698-1703, per un totale di 1.042 schede<sup>22</sup>. Ciascuna di esse riporta una serie di informazioni base (anche se non sempre tutte presenti) volte ad identifi-

---

all'interno del citato progetto ERC. Cfr. G. FELLONI, *Una fonte inesplorata per la storia dell'economia marittima in età moderna: I calcoli di avaria*, in J. SCHNEIDER (a cura di), *Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege. Festschrift für Hermann Kellenbenz*, II, *Wirtschaftskräfte in der europäischen Expansion*, Stuttgart, Klett-Cotta, 1978, pp. 37-57; anche in ID., *Scritti di Storia economica*, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XXXVIII (1998), pp. 843-860.

<sup>21</sup> Essendo l'avaria marittima un istituto di tipo mutualistico, la documentazione in oggetto non presenta le sistematiche sottostime dei valori di navi e merci che tendenzialmente affliggono altre fonti e specialmente quelle di natura fiscale.

<sup>22</sup> Sono tuttora in corso di inserimento ulteriori serie di dati. Il modello di partenza utilizzato dagli studiosi per progettare il format di inserimento delle informazioni nel database, sviluppato tramite il software Office Microsoft Access Database (.accdb), è stato la scheda cartacea sviluppata da Giuseppe Felloni per condurre un'ampia indagine archivistica sulle fonti genovesi inerenti le avarie avviata negli anni Settanta. Le oltre 3.000 schede compilate sono in parte state riversate nel suddetto database e sono oggi conservate presso il CENTRO DI STUDI E DOCUMENTAZIONE DI STORIA ECONOMICA "ARCHIVIO DORIA", *Fondo Giuseppe Felloni, Avarie 1-16, 1589-1790*.

care innanzi tutto l'imbarcazione protagonista dell'avaria e gli elementi essenziali del viaggio, ovvero: nome della nave, tipologia e portata, nome e nazionalità del capitano, data e porto di partenza, di eventuale scalo e di arrivo, tipologia di carico, data, luogo e breve descrizione dell'incidente che ha causato l'avaria. Ulteriori informazioni sono disponibili per ogni "scheda viaggio" attraverso la navigazione per sottomenù e riguardano tutti gli elementi relativi all'avaria e al calcolo di riparto ad essa collegato (vedi Fig. 1). Per ciò che concerne la massa contribuente, ovvero per tutto ciò che correva il rischio di viaggio (il cosiddetto *risico* o massa passiva), viene riportato il valore della nave con le sue attrezzature e armamenti, il nolo, il valore di ogni partita di merce presente a bordo, nonché delle provviste e di eventuali munizioni o beni di proprietà dell'equipaggio. Per la cosiddetta massa attiva, la relativa scheda riporta l'elenco ed il valore dei beni gettati o danneggiati e dalle spese straordinarie sostenute (per le eventuali stallie, per riparazioni effettuate durante il viaggio, per l'avviamento della procedura stessa di avaria, ecc.), il cui totale viene ripartito fra tutte le componenti della massa passiva secondo un criterio di proporzionalità.

**Fig. 1** La scheda viaggio

**The voyage of the *Il Mercante di Dover***  
 Departing Cartagena on 10-01-1680

Summary

Loading of sugar, wool and wine from Cartagena to Venice, Spain and heavy damages to the vessel near Malaga. Summary distribution of equipment. Confusion between two records in the year of 1680. Date to update.

Full recorded voyage from 10-01-1680-Cartago

**Wrecked** (10-01-1680)  
 Name of Wrecked (Il Mercante di Dover)  
 Master Captain (Antonio de Torres)

**Reports** (10-01-1680)  
 Wrecked on (10-01-1680)  
 Wrecked at (Malaga, Spain)  
 Wrecked on (10-01-1680)

**Location**  
 Wrecked on (10-01-1680)  
 Wrecked at (Malaga, Spain)  
 Wrecked on (10-01-1680)

**Incidents**  
 Wrecked on (10-01-1680)  
 Wrecked at (Malaga, Spain)  
 Wrecked on (10-01-1680)



The map displays the Mediterranean coast of Spain, with Malaga highlighted as the location of the wreck. It includes a search bar at the top with 'Hide parameters' and 'Show parameters' options, and a zoom control at the bottom right.

Fonte: Database *AveTransRisk*, Id. 50272.

L'elemento sul quale è utile focalizzare l'attenzione rispetto a quanto esposto è dato dalla voce principale che compone la massa passiva, ovvero il carico imbarcato. Sfruttando la modalità di ricerca avanzata è stato possibile estrapolare le schede di viaggio per le quali sono presenti informazioni specifiche relative al

carico imbarcato (alcune pratiche di avaria includono infatti la polizza di carico), e ai mercanti destinatari delle merci in arrivo al porto di Genova. Per ciascuna di esse, analizzando nel dettaglio il singolo record, è stato quindi possibile individuare i nominativi dei mercanti forestieri che risultavano presenti a Genova in qualità di riceventi e/o acquirenti di singole partite di merce, spesso con l’indicazione della tipologia, del quantitativo, del valore e della provenienza e in alcuni casi anche del nome del venditore.

**Fig. 2 La composizione del carico de “Il Mercante di Dover”**

Voyage ID	Voyage(s)	Incident(s)	Voyage Description(s)	Date	Port(s) Visited	Merchants Involved with the cargo
1007	Venezia to Genoa	Collision	Loading of sugar, wool and tallow from Cartagena to Genoa. Storm and heavy damages to the vessel near Majorca. Voluntary destruction of equipment. Collision between four vessels in the port of Genoa, due to a storm.	1690-03-16	Cartagena Majorca Genoa	Franzisco Serrano Petrillo Carriani Enrico Costantini Ambrogio Digheri Giuseppe Cavigli Cosentino Innocenti Giovanni Doria Giovanni Alessandro Biondi Antonio di Rucconi Cugliero Maria Cugliero Eleanora Morgan Acari Cugliero Segom Ambrogio Godeff Thomas Goff

Fonte: Database *AveTransRisk*, Id. 50272.

### 3. ALCUNI CASI ESEMPLARI

Come già precisato, il database è strutturato per periodi a campione, che, ad oggi, consentono di effettuare un’indagine di lungo periodo che parte dalla fine del Cinquecento e copre l’intero diciassettesimo secolo. Attraverso la funzione di ricerca avanzata sono stati complessivamente individuati 17 viaggi per i quali è stata rilevata la presenza di mercanti forestieri in attesa di ricevere le merci a Genova. Talvolta non è stato possibile risalire con certezza alla loro nazionalità in quanto non sempre è precisata dalle fonti; in molti casi, inoltre, si tratta di una presenza che, stando alla documentazione in oggetto, sembra essere sporadica, o quantomeno non si hanno ulteriori informazioni che consentono di accertare il radicamento di tali individui sulla piazza genovese. In questa sede quindi, essendo l’indagine tuttora in corso, si è optato per focalizzare l’attenzione solo su alcuni nominativi di maggior spicco, perché sono emersi con maggiore frequenza nelle pratiche di avaria e/o grazie alle indicazioni tratte da altre fonti.

I dati relativi all'ultimo scorcio del Cinquecento forniscono conferma della presenza a Genova di mercanti nordici impegnati nel commercio di grano e vettovaglie, così come nella riesportazione di prodotti coloniali. In questo periodo, com'è noto, i mercanti di nazione fiamminga e tedesca assumono un ruolo importante nell'assicurare alla città i rifornimenti di grani nordici, arrivando a detenere una importante quota di mercato<sup>23</sup>. Pur raggiungendo una posizione di assoluto rilievo, non riescono però a estromettere i genovesi, che riescono comunque a controllare le rotte di approvvigionamento mediterranee<sup>24</sup>.

Tra i casi di maggiore rilievo vi è quello del mercante olandese Guglielmo Van nort (o Van Noort), destinatario dell'intero carico della Santa Maria, condotta dal patrone Alberto Diecrix di Middelburg. L'imbarcazione salpa dal porto zelandese il 1° febbraio 1591 carica di grano e altre mercanzie, tra cui cuoio di Capo Verde. Giunge a destinazione il 21 marzo, dopo essere stata costretta a gettare in mare parte del carico di cuoio a causa di una tempesta nei pressi di Villafranca<sup>25</sup>.

Le informazioni desunte da questa vicenda forniscono inoltre una prima testimonianza della presenza dei Van Noort a Genova, che sembra protrarsi per quasi un secolo e mezzo e ciò grazie anche all'appartenenza ad un gruppo nazionale numericamente contenuto, ma forte e coeso: una minoranza conquistatrice. Alcuni esponenti della famiglia operano in città ancora negli anni trenta del Settecento, quando compaiono sia tra gli affittuari dei magazzini del porto franco, sia nei ruoli fiscali<sup>26</sup>. L'ultimo di essi, Adriano Van Noort fu Guglielmo, deceduto a Genova nell'agosto 1736, nel suo testamento dichiara di essere «negotiante da molti anni a questa parte nella presente città di Genova» e il suo legame con la città ligure traspare anche dalle disposizioni inserite nell'atto notarile nel momento in cui, come già altri stranieri prima di lui, dispone lasciti a favore delle istituzioni assistenziali cittadine, in particolare l'ospedale di Pammatone e quello degli incurabili, cui devolve nel complesso la somma di 600 lire genovesi<sup>27</sup>.

La presenza di mercanti nordici tra i destinatari del carico delle imbarcazioni coinvolte nelle pratiche di avaria appare con una certa regolarità per tutta la

---

<sup>23</sup> Su questi aspetti si vedano: E. GRENDI, *I Nordici e il traffico del porto di Genova, 1590-1666*, in «Rivista Storica Italiana», 83 (1971), 1, pp. 23-71; S. GULLINO, *Northern grain and the Flemish nation in Genoa: the structural consequences of a famine (1585-1616)*, in «Business History», online publication (DOI: 10.1080/00076791.2021.1979518), (2021), pp. 1-19.

<sup>24</sup> Sul ruolo dei genovesi in questo ambito si rimanda a F. AVALLONE, A. ZANINI, P. RAMASSA, A. QUAGLI, *Accounting in international grain trade. The case of Nicolò Di Negro of Genoa, 1580s-1600s*, in M. SARGIACOMO, L. D'AMICO, R. DI PIETRA (a cura di), *Accounting and food: Some Italian experiences*, London, Routledge, 2016, pp. 279-301; L. PICCINNO, A. IODICE, *Whatever the cost*, cit.

<sup>25</sup> Viaggio registrato nel database online *AveTransRisk* con l'id 50016.

<sup>26</sup> ASGe, *Antica finanza*, 29 e 1461; *Banco di San Giorgio*, 3,00201 e 3,00202.

<sup>27</sup> ASGe, *Notai Antichi*, 10218.

prima metà del diciassettesimo secolo. Tuttavia, non è sempre possibile individuare con certezza la loro nazionalità. A cavallo tra gli anni trenta e quaranta, tra gli olandesi compaiono diversi esponenti della famiglia Vandetstraben (Van der Straten): Francesco, Giovanni e Guglielmo, inseriti in una più ampia rete di interessi che coinvolge Amsterdam e Livorno; emergono poi, tra gli altri, Hendrik Muilman e il pittore Cornelis De Wael. Diversamente da quanto rilevato tra la fine del Cinquecento e gli inizi del secolo successivo, costoro non sono più destinatari di carichi di grano, ma di merci varie. Accanto ad essi, sempre in quel periodo emergono mercanti inglesi, tra cui Guglielmo Ellan (Elam), Guglielmo Segent, Thomas Smith e Cobham Hopkins, destinatari di carichi di soda e di zucchero, quest'ultimo proveniente da Motril. Figurano altresì alcuni mercanti tedeschi, tra cui spicca il noto Cristoforo Furtenbach<sup>28</sup>.

**Fig. 3 Il carico della nave Il Mercante di Dover destinato al mercante Guglielmo Ellan (Elam)**



Fonte: Database *AveTransRisk*, Id. 50272.

<sup>28</sup> Si vedano ad esempio i viaggi registrati nel database online *AveTransRisk* con gli id 50229, 50272 e 50354. Alcune informazioni sui mercanti fiamminghi a Genova in questo periodo in M.C. ENGELS, *Merchants interlopers seamen and corsairs. The Flemish community in Livorno and Genoa*, Hilversum, Verloren, 1997, pp. 110-123; per gli inglesi si rimanda a E. GRENDI, *Gli inglesi a Genova (secoli XVI-I-XVIII)*, in «Quaderni storici», 39 (2004), 1, pp. 241-278. Su Furtenbach si veda invece H. KELLENBENZ, *Cristoph Furtenbach a Genova e il suo testamento*, in «Rivista Storica Italiana», 84 (1972), 4, pp. 1102-1113. Più in generale, sulla presenza tedesca a Genova: L. BEUTIN, *Deutscher Leinenhandel in Genua im 17. und 18. Jahrhundert*, in «Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte», 24 (1931), pp. 157-168; J. ZUNCKEL, *Esperienze e strategie commerciali di mercanti tedeschi fra Milano e Genova nell'epoca della controriforma*, in A. BURKARDT, G. BERTRAND, Y. KRUMENACKER (a cura di), *Commerce, voyage et expérience religieuse: XVIe-XVIIIe siècles*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2007, pp. 231-255.

I dati relativi alla seconda metà del Seicento desunti dalle pratiche di avaria evidenziano il permanere di uomini d'affari di origine inglese e olandese destinatari di beni di diversa tipologia, in linea con l'evoluzione della funzione di Genova quale porto di arrivo e di redistribuzione di mercanzie indotta dal rafforzamento della politica di porto franco<sup>29</sup>. Ad essi si affiancano uomini d'affari francesi, anche in conseguenza della posizione di neutralità assunta dalla Repubblica dopo la fine della lunga alleanza con la Spagna<sup>30</sup>. Sempre in questo periodo inizia a delinarsi l'attività di quella che rappresenterà la principale minoranza diasporica saldamente affermata nel porto ligure per tutto il Settecento: gli ugonotti<sup>31</sup>. Tra questi ultimi spiccano in particolare Giovanni e Guglielmo Boissier. La presenza dei Boissier a Genova è documentata almeno dal 1659. Originari di Anduze, in Occitania, dal decennio successivo risultano titolari di un magazzino in porto franco e compaiono tra coloro che hanno pagato l'imposizione straordinaria del 1672<sup>32</sup>. Dopo la revoca dell'Editto di Nantes (1685), divengono protagonisti della colonia ugonotta di Genova, dove operano nel commercio e nella finanza ancora per buona parte del diciottesimo secolo<sup>33</sup>. Le informazioni ricavate dai testimoniali di avaria permettono di accertare, ad esempio, che tra il 1698 e il 1699 i Boissier sono destinatari di spedizioni di lana, zucchero e denaro contante, probabilmente a saldo di transazioni compiute su altre piazze<sup>34</sup>.

<sup>29</sup> Viaggi registrati nel database online *AveTransRisk* con gli id 50627, 50736, 50842, 50860. Sul cambio di passo nella politica di porto franco si veda T.A. KIRK, *Genoa and the Sea: Policy and Power in an Early Modern Maritime Republic (1559-1684)*, Baltimore-London, The Johns Hopkins University Press, 2005, pp. 151 e ss.

<sup>30</sup> Sui mutamenti intervenuti in questo periodo si rimanda a A. ZANINI, *La Superba: Its Institutions and Fortune*, cit., pp. 15-16.

<sup>31</sup> Il ruolo degli ugonotti a Genova è ancora largamente da studiare. Per un primo riferimento si rimanda al classico H. LÜTHY, *La banque protestante en France, de la révocation de l'Édit de Nantes à la Révolution*, Paris, Sevpen, 1959-61, II, pp. 93-99; riferimenti anche in: H.T. NIEPHAUS, *Genuas Seehandel von 1746-1848. Die Entwicklung der Handelsbeziehungen zur Iberischen Halbinsel, zu West- und Nordeuropa sowie den Überseegebieten*, Köln-Wien, Böhlau Verlag, 1975, pp. 305-314; E. GRENDI, *Gli inglesi a Genova*, cit. e in L. PICCINNO, A. ZANINI, *Genoa: Colonizing and Colonized City?*, cit. Sul caso degli André si veda V. LEHIDEUX-VERNIMMEN, *Du négoce è la banque. Les André, une famille nîmoise protestante, 1600-1800*, Nîmes, Lacour, 1992.

<sup>32</sup> ASGe, *Senato, Sala Bartolomeo Senarega*, 1045 e 1092; *Banco di San Giorgio*, 183, 00234-1; *Camera del Governo e Finanze*, 2667.

<sup>33</sup> H. LÜTHY, *La banque protestante en France*, cit., II, pp. 95-98. Per le attività finanziarie di questi operatori si veda G. FELLONI, *Gli investimenti finanziari genovesi in Europa tra il Seicento e la Restaurazione*, Milano, Giuffrè, 1971, alla voce.

<sup>34</sup> Viaggi registrati nel database online *AveTransRisk* con gli id 50627, 50848 e 50860. Ulteriori informazioni sulle merci commercializzate dalla compagnia Boissier in ASGe, *Banco di San Giorgio*, 182, 02885.

I dati relativi alle attività dei mercanti stranieri desunti dalle pratiche di avaria, di cui in questa sede si presentano alcuni esempi significativi, frutto di un primo esame di questa ricca mole di fonti ancora largamente inesplorate, forniscono nuovi elementi utili a delineare le tipologie di affari in cui sono coinvolti e a mappare la permanenza in città di singoli operatori. Emergono da un lato figure di mercanti che giungono a detenere un ruolo di primo piano e, probabilmente, per un certo periodo e limitatamente ad alcuni flussi merceologici, assumono i tratti di una minoranza conquistatrice. Allo stesso tempo, si trova traccia di operatori appartenenti alle minoranze diasporiche presenti in città, in particolare gli ugonotti. Nel prosieguo della ricerca, oltre ad estendere l'arco cronologico mediante l'inserimento di altre pratiche di avaria relative al diciottesimo secolo (per il quale la documentazione è piuttosto ricca), si intende indagare ulteriormente la fisionomia di questi uomini d'affari e accostare questi dati ad elementi desunti da altre fonti, in particolare ruoli fiscali e contratti di noleggio, in modo da offrire un quadro ampio e articolato della presenza degli stranieri a Genova in età moderna, delle loro strategie operative e del ruolo giocato nell'economia della Repubblica.



# IL COMMERCIO DI CABOTAGGIO A LIVORNO NEL SEICENTO

*Renato Ghezzi*

SOMMARIO: 1. Introduzione. – 2. Le imbarcazioni. – 3. Le bandiere. – 4. Le rotte. – 5. I flussi commerciali. – 6. Conclusioni.

## 1. INTRODUZIONE

Non è semplice attribuire un significato univoco al termine cabotaggio. È incerta persino l'etimologia della parola, entrata nel lessico agli inizi del Cinquecento. Secondo alcuni linguisti deriverebbe dai nomi di Giovanni e Sebastiano Caboto che, continuando l'opera di Cristoforo Colombo, raggiunsero l'America «navigando a nord di terra in terra»<sup>1</sup>. Secondo altri l'etimologia risalirebbe allo spagnolo *cabo* (capo, promontorio)<sup>2</sup>. Alberto Guglielmotti distingue tra piccolo cabotaggio, «che si fa navigando terra, terra, da un luogo all'altro del medesimo stato» e gran cabotaggio «che si fa passando i confini dello stato ma sempre a vista di terra»<sup>3</sup>. Il cabotaggio, quindi, si riferisce a una navigazione sotto costa effettuata prevalentemente da piccole imbarcazioni.

Come ha rilevato Fernand Braudel, navigare in età moderna nel Mediterraneo significava andare da promontorio a isola, da isola a promontorio, significava, insomma costeggiare, evitare di spingersi al largo. La nave perdeva di vista la costa solo eccezionalmente, perché spinta al largo da una tempesta o perché seguiva una delle tre o quattro rotte d'altomare riconosciute e frequentate da molto tempo: quella che dalla Spagna portava all'Italia attraverso le Baleari e il Sud della Sardegna (la cosiddetta rotta delle isole), quella che da Messina o Malta raggiungeva Capo Matapan, le coste di Candia, di Cipro e della Siria e, infine, quella già conosciuta dall'età ellenistica, da Rodi fino ad Alessandria d'Egitto<sup>4</sup>.

Il predominio del cabotaggio nel Mediterraneo era così forte che si arrivò a pretendere dei diritti dalle navi che passavano lungo le coste. Così, ad esempio, il possesso, dopo la pace di Cateau-Cambrésis, dello Stato dei Presidi (Talamone,

---

<sup>1</sup> G. FOLENA, *Il linguaggio del caos: studi sul plurilinguismo rinascimentale*, Torino, Bollati Boringhieri, 1991, p. 101.

<sup>2</sup> G.L. BECCARIA, *Tra le pieghe delle parole*, Torino, Einaudi, 2008.

<sup>3</sup> A. GUGLIELMOTTI, *Cabotaggio* in *Vocabolario marino militare*, Milano, Mursia, 1889, p. 144.

<sup>4</sup> F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, I, Torino, Einaudi, 2010, pp. 94-96.

Orbetello, Porto Santo Stefano e Porto Ercole), offriva a Filippo II la possibilità di controllare la navigazione da Genova a Napoli<sup>5</sup>.

A proposito degli italiani, nel 1611 Tomás Cano scriveva: «no aun curiosidad en el marear, no son marineros de altura, ni navegan por reglaa, ni cuenta, que por navegaciones cortas non tienen necesidad de sciencia, ni de comunicarse con el sol, luna y estrellas, ny de usar de otras reglas convenientes a la navegacion»<sup>6</sup>. Non era, però, la mancanza di conoscenze tecniche a impedire che la navigazione di altomare si diffondesse nel Mediterraneo. Furono, del resto, gli italiani i predecessori e i maestri degli iberici sulla rotta del Nuovo Mondo e già nei primi anni del diciassettesimo secolo sono documentati diversi viaggi di navi della Penisola italiana verso le Indie. La navigazione costiera era largamente praticata nel Mediterraneo semplicemente perché conveniente: la vicinanza della costa serviva a orientare la navigazione, proteggere dalla furia degli elementi e dagli attacchi corsari, consentiva di scendere a terra per i rifornimenti di acqua e viveri. Le frequenti tappe, soprattutto, permettevano di ottimizzare i viaggi, moltiplicando le occasioni di carico e scarico delle mercanzie. Soltanto le navi grosse, specializzate nel trasporto di un unico prodotto viaggiavano in linea retta, le altre, come ha scritto Braudel, erano dei “bazar ambulanti” e gli scali intermedi erano occasioni per vendere, comprare e scambiare<sup>7</sup>. Bisogna, inoltre, tener presente che, a causa delle lacune nella rete viaria terrestre, in particolare lungo i litorali, il trasporto di merci e uomini, anche su distanze molto brevi, avveniva quasi sempre via mare; in questo modo piccoli quantitativi di prodotti locali erano inviati verso i grandi centri di consumo, che erano spesso anche centri di deposito<sup>8</sup>.

Eppure, nella storiografia, l'analisi del commercio di cabotaggio ha trovato uno spazio soltanto marginale, principalmente per la mancanza di dati seriali omogenei.

Per quanto riguarda Livorno, la fonte principale per valutare il movimento delle navi in arrivo nel porto durante il XVII secolo è costituita dai registri della Sanità<sup>9</sup>.

Secondo le teorie mediche allora predominanti, la peste era causata da invisibili atomi miasmatici, che potevano essere trasmessi non solo dagli esseri viventi, ma anche da moltissimi oggetti, mercanzie, o altri materiali<sup>10</sup>. I capitani che giungevano

<sup>5</sup> F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi*, cit., pp. 96-97.

<sup>6</sup> T. CANO, *Arte para fabricar navios de guerra y marchant*, Sevilla, 1611, p. 5 (rist. anast. Valladolid, Maxtor, 2019).

<sup>7</sup> F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi*, cit., II, p. 100.

<sup>8</sup> J. P. FILIPPINI, *Bastimenti e navigazione nel Mediterraneo occidentale nella prima metà del Settecento*, in J. P. FILIPPINI, *Il porto di Livorno e la Toscana (1676-1714)*, I, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1998, pp. 11-24.

<sup>9</sup> R. GHEZZI, *Livorno e il mondo islamico nel XVII secolo. Naviglio e commercio di importazione*, Bari, Cacucci, 2007, pp. 19-22.

<sup>10</sup> C.M. CIPOLLA, *Il burocrate e il marinaio*, Bologna, Il Mulino, 1992, pp. 45-52.

a Livorno, dopo aver dichiarato le proprie generalità e il nome e la stazza dei propri bastimenti, dovevano, quindi, fornire notizie molto dettagliate sul porto di partenza, sullo stato di salute del proprio equipaggio e degli eventuali passeggeri, sulle rotte seguite e sulle merci trasportate. Le informazioni erano raccolte dal capitano del porto e comunicate al provveditore o presidente di Sanità, il quale redigeva delle relazioni destinate a Firenze, dove si decideva la durata della quarantena e quali altre misure precauzionali dovessero essere adottate nei confronti dei nuovi arrivati. Attraverso la consultazione di questi documenti è stato possibile, in primo luogo, individuare i vari tipi di bastimento che frequentavano nel XVII secolo lo scalo labronico e classificarli secondo l'armamento, la stazza, la bandiera e i porti di provenienza. Si è potuto, inoltre, osservare le loro rotte, i tempi di navigazione, gli scali effettuati prima di arrivare nel Granducato, la consistenza numerica degli equipaggi e le strategie seguite per rendere più fruttuosi i viaggi e per la difesa dagli attacchi nemici o dalle intemperie.

Purtroppo, venivano annotati con molta cura soltanto i bastimenti considerati a rischio per la salute pubblica, in quanto provenienti da paesi lontani, dove poteva essere in corso un'epidemia anche all'insaputa delle autorità livornesi. Normalmente, si dedicava invece molto meno attenzione a tutte quelle imbarcazioni che giungevano da luoghi sicuri, dei quali si conosceva con certezza la situazione sanitaria. Quando, però, giungeva notizia che in un paese vicino al Granducato si stava diffondendo un morbo epidemico e i pericoli che il contagio si estendesse si facevano più concreti, i controlli sanitari divenivano molto rigidi, per tutti i bastimenti che entravano a Livorno, da qualunque luogo essi provenissero.

Una situazione di questo genere si verificò negli anni centrali del XVII secolo. Nell'aprile del 1652, dopo aver imperversato per vari anni in Spagna, in Linguadoca e, in misura minore, in Provenza, nel Delfinato e nel Lionese, la temutissima peste si diffuse nella città di Alghero, per estendersi, nei primi mesi del 1654, a Cagliari e, quindi, in tutta la Sardegna. Nell'aprile del 1656 il contagio si propagò a Napoli, trasmesso da alcune navi giunte dall'isola, provocando, secondo le stime di Claudia Petraccone, 150.000 decessi su una popolazione di circa 300.000 abitanti<sup>11</sup>. Nel maggio dello stesso anno, lo Stato pontificio eresse un cordone sanitario a protezione dei propri abitanti e chiuse i propri confini meridionali. Il provvedimento si rivelò tardivo, la peste raggiunse Civitavecchia, Nettuno, Velletri, Viterbo, Rieti e, nel mese di giugno, la città di Roma. Infine, la peste arrivò a Genova, dove imperversò, con effetti catastrofici, nell'estate del 1657, colpendo anche la Riviera fino a Savona a Ponente e fino a Chiavari a Levante<sup>12</sup>.

---

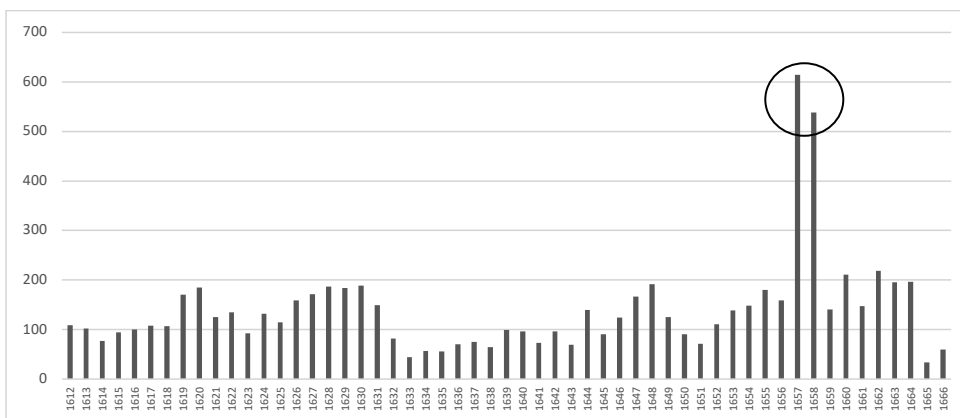
<sup>11</sup> C. PETRACCONE, *Napoli dal '500 all'800. Problemi di storia demografica e sociale*, Napoli, Guida, 1974, pp. 41-42.

<sup>12</sup> L. DEL PANTA, *Le epidemie nella storia demografica italiana*, Torino, Loescher, 1986, pp. 167-178.

Il Granducato di Toscana non fu toccato dal contagio, che pure aveva lambito i suoi confini. La tensione, tuttavia, rimase altissima, soprattutto a Livorno che, essendo un centro portuale di primo piano, risultava particolarmente esposto. Le misure precauzionali adottate dai conservatori della Sanità di Firenze furono molto severe. Furono banditi i traffici con l'intera Sardegna, fu organizzato un servizio di pattugliamento navale (due feluche armate vigilavano costantemente il tratto di mare compreso tra Livorno e l'isola d'Elba) e, per evitare che individui sospetti entrassero nel centro abitato, furono istituiti alcuni presidi militari sulla testa del molo di Livorno e alle porte della città<sup>13</sup>.

Nel 1657 la situazione andò gradatamente migliorando, i divieti furono revocati e i flussi commerciali si riavviarono verso la normalità<sup>14</sup>. Durante tutto quell'anno e nel successivo gli ufficiali continuarono, comunque, a controllare e a registrare, con uno zelo sconosciuto prima dell'epidemia, tutti i bastimenti entrati in porto. I risultati di questo lavoro risultano subito evidenti dando una semplice occhiata al grafico 1.

**Graf. 1 Bastimenti in arrivo a Livorno, 1612-1666**



Fonte: Archivio di Stato di Firenze (da ora ASFi), *Ufficiali di Sanità*, 136-225.

<sup>13</sup> C. CIANO, *La sanità marittima nell'età medicea*, vol. XV della Collana storica del Bollettino Storico Pisano, Pisa, Pacini, 1976, p. 82.

<sup>14</sup> Dopo la grande epidemia degli anni 1652-1657, la peste comparve in Italia soltanto in rare occasioni e in aree molto circoscritte. Cfr. L. DEL PANTA, *Le epidemie*, cit., p. 178.

## 2. LE IMBARCAZIONI

Nel biennio 1657-1658 entrarono a Livorno 418 velieri di tipo atlantico<sup>15</sup>, grandi imbarcazioni a vele quadre quasi sempre dotate di tre alberi, con una stazza compresa tra le 700 e le 50 tonnellate.

Gli arrivi relativi a questo biennio sono in linea con la media degli arrivi registrati durante il XVII secolo<sup>16</sup>, accanto alle registrazioni relative alle navi tonde troviamo, però, molte segnalazioni di navi sottili armate con vele latine, per lo più ignorate, sino ad allora, dagli ufficiali della Sanità labronica<sup>17</sup>. Nel biennio 1657-58 ne furono segnalate 718, il 63% dei mercantili in entrata nel porto. Erano di diverse tipologie ed esisteva tra loro una precisa ripartizione dei compiti.

Le polacche, le barche e le tartane erano ampiamente diffuse in tutti i porti della Penisola e avevano un ruolo molto importante nei commerci del Mediterraneo. Le unità maggiori, che potevano raggiungere le 150 tonnellate di stazza, venivano impiegate anche lungo le rotte più lunghe. Alcune di esse arrivavano a Livorno dal Levante e, più frequentemente, dai porti del Nord Africa o, a occidente, dalla Penisola iberica.

**Tab. 1 Bastimenti in arrivo a Livorno, 1657-58**

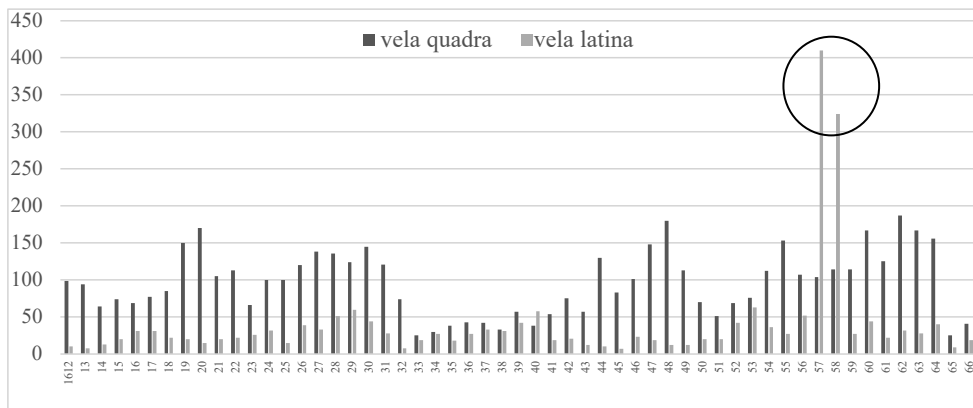
<i>Bastimenti</i>	<i>Arrivi totali</i>	<i>Stazza complessiva (salme)</i>	<i>Stazza complessiva (tonnellate)</i>
Navi	418	627.000	131.670
Barche	247	61.750	12.967
Tartane	160	24.000	5.040
Leuti	111	1.110	233
Fregate	86	2.580	542
Feluche	44	2.200	462
Brigantini	24	600	126
Galere	26	37.142	7.800
Polacche	18	6.300	1.323
Navicelli	2	86	18
Totale	1.136	762.768	160.181

Fonte: ASFi, *Ufficiali di Sanità*, ff. 200-215.

<sup>15</sup> Definiti genericamente *navi* nei registri della Sanità livornesi.

<sup>16</sup> R. GHEZZI, *Livorno e l'Atlantico. I commerci olandesi nel Mediterraneo del Seicento*, Bari, Cacucci, 2011, pp. 31-33.

<sup>17</sup> Cfr. grafico 2.

**Graf. 2 Bastimenti di tipo atlantico e mediterraneo in arrivo a Livorno**

Fonte ASFi, *Ufficiali di Sanità*, ff. 136-225.

I navicelli, al contrario, erano imbarcazioni tipicamente toscane, con una stazza media di circa 10 tonnellate. Abitualmente navigavano nell'Arno, soltanto in estate, quando il fiume era in secca, si spingevano in mare, difficilmente oltrepassavano i confini del Granducato.

I leuti avevano una stazza media simile a quella dei navicelli, ma erano progettati per navigare prevalentemente in mare, di conseguenza avevano un raggio d'azione più esteso. Troviamo spesso dei leuti della Repubblica di Genova in Sicilia e nello Stato Pontificio, i leuti di Gaeta arrivavano fino a Livorno e i leuti di Bastia e di Bonifacio frequentavano il porto di Genova, da dove ripartivano per la Corsica<sup>18</sup>.

Nelle stesse acque dei leuti navigavano anche le fregate, i brigantini e le feluche. Le fregate ricordavano, per la loro forma e le linee d'acqua, le galere, anche se erano molto più corte e strette. Avevano la carena sottile e i bordi bassi sull'acqua, spesso erano prive di ponte e, talvolta, anche di coperta, la loro propulsione era affidata a una vela latina, issata sul loro unico albero, in caso di necessità, o per compiere le manovre, disponevano comunque anche dei remi (generalmente non più di sei per ogni lato). Lo scafo affusolato e leggero permetteva alle fregate di raggiungere delle buone velocità, le capacità di carico erano, d'altra parte, limitate<sup>19</sup>. La maggior parte delle fregate che frequentava Livorno proveniva dalla Sardegna.

<sup>18</sup> J.P. FILIPPINI, *Bastimenti e navigazione*, cit., pp. 13-14 e pp. 46-48.

<sup>19</sup> A. JAL, *Glossaire nautique: repertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*, Paris, Firmin Didot Freres, 1848, pp. 718-720.

I brigantini stazzavano in media 5 tonnellate, erano molto agili, veloci e facili da manovrare. Proprio per queste caratteristiche venivano impiegati molto spesso dai corsari barbareschi e cristiani per le loro imprese<sup>20</sup>. Nella maggioranza dei casi, erano utilizzati per scopi più pacifici: venivano impiegati per il commercio lungo le rotte che univano Livorno con la Riviera ligure, con la Sardegna, con la Corsica, con lo Stato Pontificio e, più raramente, con la Francia meridionale; talvolta erano dediti alla pesca.

In origine, le feluche erano imbarcazioni al servizio delle galere, era impiegate dagli equipaggi per scendere a terra, per collegare le diverse unità di una flotta o per compiere brevi spostamenti. Nel XVII secolo, cresciute nelle dimensioni, erano utilizzate come bastimenti da carico<sup>21</sup>. Il raggio d'azione di quelle che gravitavano intorno allo scalo di Livorno si estendeva a sud fino alla Sicilia, a nord fino alla Riviera ligure, la maggior parte proveniva, però, da Napoli e dalle coste campane.

Le galere costituiscono un caso a parte. In realtà venivano impiegate soprattutto in azioni di vigilanza marittima o di guerra. La fragilità strutturale degli scafi e il modesto volume di fuoco costituivano dei grossi limiti rispetto ai bastimenti di concezione di più moderna, d'altra parte, la buona velocità e la predisposizione alle manovre le rendevano perfettamente consone per la corsa. Questa loro attività non era incompatibile con le attività commerciali. Nonostante la loro scarsa capacità di carico, ancora più limitata per la necessità di imbarcare le derrate alimentari destinate al vitto dei copiosissimi equipaggi<sup>22</sup>, le galere del Granducato venivano impiegate, tra un'impresa corsara e l'altra, lungo la rotta Messina-Livorno per il trasporto di pannine all'andata e di seta greggia al ritorno.

### 3. LE BANDIERE

Livorno era, nel XVII, un grande scalo marittimo, tra i maggiori centri di deposito e scambio del Mediterraneo. Le radici del suo sviluppo possono essere fatte risalire alla seconda metà del Cinquecento, quando fu avviato un ampio programma di costruzioni, necessario per fortificare le sue strutture difensive, per rendere il porto più ricettivo, creare nuove infrastrutture per lo stoccaggio delle mercanzie e migliori i collegamenti con l'entroterra. Il 16 marzo fu, quindi,

<sup>20</sup> A. GUGLIEMOTTI, *Vocabolario marino militare*, Milano, Mursia, 1889, p. 269.

<sup>21</sup> A. JAL, *Glossaire nautique*, cit., p. 687.

<sup>22</sup> Gli equipaggi delle galere erano composti da una ventina di persone tra ufficiali sottoufficiali e da almeno duecento forzati ai remi. Cfr. A. ZYSBERG, *Les Galériens, vies e destins de 60.000 forcats sur les galères de France: 1680-1748*, Paris, Seuil, 1985.

emanato un provvedimento per il riordino dei regolamenti doganali per far sì «che esso porto et terra di Livorno sieno frequentati da forestieri quanto più sia possibile»<sup>23</sup>. In particolare, il capitolo 40 della riforma riconosceva alle merci provenienti dagli scali situati oltre Genova, Civitavecchia e la Corsica la possibilità di restare in deposito nei magazzini del porto per un anno e successivamente essere riesportate senza il pagamento di alcun dazio<sup>24</sup>. Lo sviluppo delle attività portuali non fu, tuttavia, accompagnato da un'adeguata crescita della flotta mercantile toscana. I commerci di Livorno rimasero, quindi, come ha scritto J. P. Filippini, essenzialmente «passivi», dipendevano cioè, in larghissima misura, dai bastimenti stranieri, al cui armamento concorrevano anche molti negozianti toscani, per il trasporto delle loro mercanzie<sup>25</sup>. Il 76 per cento dei velieri di tipo atlantico entrati a Livorno durante il XVII secolo era inglese o olandese: i mercantili nordici, che assicuravano la maggior parte dei collegamenti con l'Anatolia, con la Siria e con l'Egitto, utilizzavano Livorno come scalo intermedio di un viaggio più lungo che li conduceva verso l'Atlantico, dove portavano la maggior parte dei loro carichi. Il 15 per cento aveva la bandiera francese, mentre le navi toscane contribuivano soltanto al 2 per cento degli arrivi totali<sup>26</sup>.

Tra le barche, le polacche e le tartane, i mercantili appartenenti alle flotte provenzali e della Linguadoca erano nettamente prevalenti<sup>27</sup>, anche in virtù di un'antica e radicata tradizione di cabotaggio, finalizzata, essenzialmente, all'esportazione per via marittima della produzione agricola locale<sup>28</sup>.

I leuti che frequentavano Livorno erano quasi esclusivamente genovesi (81 per cento dei casi segnalati dalle fonti), mentre, tra le feluche prevalevano le imbarcazioni napoletane (63 per cento degli arrivi); le fregate erano prevalentemente sarde (61 per cento degli arrivi), i brigantini in maggioranza corsi (37 per cento degli arrivi). Anche tra le imbarcazioni di tipo mediterraneo, quindi, la flotta toscana era decisamente marginale: rappresentò soltanto il 5 per cento degli arrivi di mercantili con vela latina giunti a Livorno nel biennio 1657-1658<sup>29</sup>.

<sup>23</sup> ASFi, *Auditore delle Riformagioni*, f. 118, c.c. 70-99.

<sup>24</sup> Le esenzioni dai dazi doganali previste in questo nuovo regolamento costituiscono la premessa per il regime di porto franco, che sarà pienamente realizzato nell'ultimo quarto del Seicento. Cfr. P. CASTIGNOLI, *Livorno. Dagli archivi alla città*, Livorno, Belforte, 2001, p. 26.

<sup>25</sup> J.P. FILIPPINI, *Il porto di Livorno e la Toscana nell'ultimo quarto del Seicento*, in E. DUMMER, *Livorno e il Mediterraneo da un viaggio di Edmund Dummer*, Pisa, Pacini, 1996, pp. 133-170.

<sup>26</sup> R. GHEZZI, *Livorno e l'Atlantico*, cit., pp. 29-72.

<sup>27</sup> Costituirono il 44% dei bastimenti entrati a Livorno nel biennio 1657-1658. Cfr. ASFi, *Ufficiali di Sanità*, ff. 200-215.

<sup>28</sup> J.P. FILIPPINI, *Il porto di Livorno e il Regno di Francia dall'editto di porto franco alla fine della dominazione medicea*, in J.P. FILIPPINI, *Il porto di Livorno e la Toscana*, cit., II, pp. 289-307.

<sup>29</sup> ASFi, *Ufficiali di Sanità*, ff. 200-215.

#### 4. LE ROTTE

L'analisi delle rotte dei bastimenti di tipo mediterraneo consente di comprendere meglio la rete dei commerci di cabotaggio che gravitava intorno al Granducato.

I maggiori arrivi a Livorno si registrarono dai porti provenzali e della Linguadoca. Questi commerci erano svolti, prevalentemente, da tartane e barche francesi: in genere la provenienza del capitano coincideva con il porto di provenienza del mercantile. Erano particolarmente attive lungo le rotte che univano Livorno con Marsiglia e Frontignan. Da quest'ultimo porto esportavano essenzialmente vino, trasportato in botti o fusti. Soltanto occasionalmente i carichi erano completati con qualche barile di pesce secco o alcune balle di panni. Il viaggio fino a Livorno durava in media una settimana, ma difficilmente veniva effettuato senza soste: abitualmente la traversata prevedeva due o più scali intermedi, così i tempi di navigazione si allungavano molto. La barca San Carlo, ad esempio, dopo aver salpato da Frontignan il 10 ottobre 1658, fece scalo nel Golfo di Hyères e a Portoferraio e arrivò a Livorno il 28 ottobre<sup>30</sup>. La tartana S. Anna partì da Frontignan il 10 aprile 1657 con 36 fusti di vino destinati al Granducato, entrò prima nel porto di La Ciotat, dove si fermò 8 giorni, poi a Saint Tropez e vi rimase per 15 giorni, giunse infine a Livorno l'8 luglio, 90 giorni dopo aver lasciato le coste francesi<sup>31</sup>.

A differenza dei mercantili che giungevano da Frontignan, quelli che provenivano da Marsiglia effettuavano il viaggio fino a Livorno senza effettuare scali e spesso ripetevano lo stesso tragitto più volte durante lo stesso anno, fornendo, in questo modo, un collegamento regolare tra i due porti. I carichi erano estremamente variegati e molto più ricchi. Il grande porto francese esportava soprattutto sapone<sup>32</sup>, pannine, tessuti di seta, cappelli, coperte, cotone e lino grezzi, cuoio, pelli, tabacco, chincaglierie, libri, carta, verderame, pece, droghe del Levante<sup>33</sup>, trementina, sardine, mandorle, fichi.

<sup>30</sup> ASFi, *Ufficiali di Sanità*, f. 214.

<sup>31</sup> ASFi, *Ufficiali di Sanità*, f. 202.

<sup>32</sup> L'industria del sapone era la più antica e importante di Marsiglia, utilizzava l'olio di Creta, di Tunisia, della Morea e dell'Arcipelago. Cfr. R. PARIS, *Histoire du commerce de Marseille*, V, *De 1660 à 1789. Le Levant*, Paris, Plon, 1957, pp. 154-157.

<sup>33</sup> Durante tutto il XVII secolo, Marsiglia fu per la Francia la *porte de l'Orient*, il principale centro di approvvigionamento dei prodotti del Levante. Oltre alle spezie, dagli scali ottomani provenivano i cuoi per le conerie, la lana e la seta per le industrie tessili. Il suo predominio tra i porti francesi fu ulteriormente rafforzato dalla politica economica di Colbert. In particolare, con l'editto del marzo 1669, fu introdotta una tassa del 20% *ad valorem* sulle mercanzie del Levante e della Barberia trasportate da bastimenti stranieri o sbarcate in porti diversi da quelli di Rouen e Marsiglia. Cfr. M. MORINEAU, *Flottes de commerce et trafics français en Méditerranée au XVIIe siècle (jusqu'en 1669)*, in «Le XVIIe siècle», 86-87 (1970), pp. 135-172.

Le tartane, infine, erano molto numerose lungo la rotta tra Martigues e Livorno. Conducevano nel Granducato carichi molto modesti, composti soltanto da qualche fusto di vino o pesce secco, in molti casi arrivavano vuote: venivano a Livorno per praticare la pesca nelle acque antistanti il Granducato e rivendere poi il ricavato sui mercati di Livorno e Firenze<sup>34</sup>.

I collegamenti marittimi tra le coste liguri e Livorno erano assicurati dai leuti genovesi. Nel biennio preso in esame gli scambi commerciali furono fortemente condizionati dall'epidemia di peste che colpì la Repubblica almeno fino all'autunno del 1657<sup>35</sup>. Così, gli arrivi più numerosi, 83, il 66 per cento del totale, furono registrati in provenienza da Finale<sup>36</sup> e Oneglia<sup>37</sup> che non erano soggetti alle restrizioni imposte dal Granducato agli scali dello stato genovese. Si trattava sempre delle stesse imbarcazioni che, grazie alla brevità del tragitto, potevano compiere numerosi viaggi di andata e ritorno durante il medesimo anno. Principalmente erano impegnate nel trasporto di canapa grezza, riso, olio e carta prodotta in Piemonte. Questi carichi erano integrati da piccoli quantitativi di fustagni e tele, formaggi e frutta (limoni, mele, noci mandorle). Le imbarcazioni che giungevano da Genova navigavano per lo più vuote; venivano a Livorno per rifornirsi di mercanzie, in particolare dei prodotti che il porto toscano importava dal Levante ottomano: cotone, lino, cuoio, cera, coloranti, gomma, droghe medicinali<sup>38</sup>.

Vuote erano anche le stive dei leuti corsi provenienti da Bastia e Saint Florent, che entravano a Livorno alla ricerca di grano destinato al consumo dell'isola. Dalla Corsica arrivavano anche alcuni brigantini dediti alla pesca, che conducevano nel Granducato acciughe fresche, tonni e ostriche.

---

<sup>34</sup> ASFi, *Ufficiali di Sanità*, ff. 136-225.

<sup>35</sup> D. PRESOTTO, *Genova 1657-1658. Cronache di una pestilenza*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria, nuova serie», 5/2 (1965), pp. 315-435.

<sup>36</sup> G.A. SILLA, *Finale durante la dominazione spagnola (1602-1713)*, Savona, Sabatelli, 1965.

<sup>37</sup> G.M. PIRA, *Storia della città e del principato di Oneglia. Dagli Indigeni abitanti fino al 1834*, II, Genova, Tipografia Ferrando, 1847, pp. 5-96; G. MOLLE, *Oneglia nella sua storia*, Genova, Istituto Internazionale di Studi Liguri, 2010.

<sup>38</sup> Nel corso del Seicento, Livorno diviene, per Genova, il principale mercato per l'approvvigionamento delle mercanzie del Levante. Cfr. E. GRENDI, *La repubblica aristocratica dei genovesi*, Bologna, Il Mulino, 1987, pp. 324-327; R. GHEZZI, *North Italian Port and the Levant in the 16th and 17th Centuries*, in G. NIGRO (a cura di), *Maritime Networks as a Factor in European Integration*, L, Firenze, Firenze University Press, 2019, pp. 485-505.

**Tab. 2 Provenienza dei bastimenti mediterranei in arrivo a Livorno, 1657-1658**

Provenienza	Linguadoca Provenza	Liguria	Corsica	Sardegna	Toscana	Lazio	Campania	Puglia	Calabria	Sicilia
Polacche	2	0	0	3	0	0	5	0	0	5
Barche	82	37	5	35	1	1	21	4	2	28
Tartane	111	18	0	6	0	1	11	0	1	15
Leuti	0	72	10	20	6	1	1	0	0	0
Fregate	3	0	6	66	0	4	3	0	0	1
Feluche	0	8	0	4	0	0	23	0	4	5
Brigantini	1	6	9	5	0	3	0	0	0	0
Galere	0	8	0	0	0	0	5	0	0	12
Navicelli	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
Totale	199	149	30	139	9	10	69	4	7	66

Fonte: ASFi, *Ufficiali di Sanità*, 200-215.

Il viaggio delle feluche napoletane che navigavano verso Livorno durava in media una decina di giorni e prevedeva quasi sempre una sosta a Portoferraio per il rifornimento di acqua e viveri. Trasportavano seta grezza, drappi di seta e seterie. Sulle stesse rotte troviamo anche barche e tartane napoletane impegnate, per lo più, nei commerci di vino e aceto, anici, mandorle e fichi.

La composizione delle flotte che collegavano la Sicilia con il Granducato era molto più varia, erano formate da polacche, barche, tartane e, come si è detto, anche da galere. Gli arrivi più frequenti si registrano in provenienza da Messina ed erano legati, principalmente, ai commerci di seta grezza trasportata in balle, o di tessuti di seta confezionati in casse. Messina era la principale città portuale della Sicilia, era al centro di una estesa rete di traffici internazionali e costituiva uno scalo obbligato per i mercantili che si spostavano da occidente verso le isole greche e il Levante ottomano. Nel 1612 un agente del granduca Cosimo II la definiva «una scala floridissima per il gran numero de' vascelli venturieri che partono d'Inghilterra, Fiandra e di Francia, per il Levante, e poi passan di qua e vendono le mercanzie»<sup>39</sup>.

Il commercio della seta non era alimentato soltanto dalla produzione locale, quasi tutta la seta prodotta in Sicilia e in Calabria era esportata da Messina. Il suo predominio si accentuò nel 1591, quando il senato messinese ottenne una concessione regia, poi rinnovata nel 1616 e nel 1663, in virtù della quale tutta la seta prodotta nel territorio compreso tra Termini e Siracusa poté essere esportata al di fuori del regno esclusivamente dal suo porto. La seta era destinata, prevalentemente, agli scali italiani di Geno-

<sup>39</sup> A. ABBATE, *Interscambi nella "Regione dello Stretto di Messina" nella prima età moderna*, in «Peloro», 1 (2018), pp. 25-44.

va, Livorno e Venezia, la rete commerciale di Messina si estendeva comunque fino alla Spagna, alla Francia, alle Fiandre e all'Inghilterra. Negli anni centrali del Cinquecento, le esportazioni raggiungevano una media annua di circa 300.000 libbre (circa 9.000 quintali), che arrivarono a 600.000 (18.000 quintali) alla fine del secolo e si attestarono intorno alle 450.000 (13.500 quintali) nel trentennio compreso tra il 1640 e il 1670<sup>40</sup>. La maggior parte della seta era esportata grezza, nelle portate dei mercantili diretti a Livorno, vi erano comunque anche tessuti, veli e calze. Il principale rivale di Messina in questi commerci divenne, nel corso del XVII secolo, Palermo. Le manifatture per la tessitura e la filatura della seta di questa città, a partire dagli anni Trenta del Seicento, attraversarono una lunga fase di crescita; parallelamente aumentarono le esportazioni sia dei tessuti sia della materia prima<sup>41</sup>. A Palermo, i mercantili diretti a Livorno, oltre alla seta, imbarcavano anche grano, conserve di pesce, aceto, vino e corallo. Le stesse merci, in quantitativi minori, si ritrovano nelle stive dei velieri salpati da Trapani, Augusta, Siracusa, Castellammare e Pozzallo.

## 5. I FLUSSI COMMERCIALI

Per tentare una valutazione quantitativa sia del volume, sia del valore dei commerci di cabotaggio è stato necessario effettuare alcune operazioni preliminari. Si è dovuto, innanzitutto, uniformare le molteplici unità di misura (balle, balleste, sacchi, coffe, botti, fusti caratelli casse etc.) utilizzate negli elenchi dei carichi dei mercantili riportati nei registri di Sanità del Granducato. Il peso dei colli variava non solo in base al prodotto (una balla di lana, ad esempio, era più pesante di una balla di cotone e, ancor più, di una balla di seta), ma anche secondo il luogo di provenienza. Potevano, inoltre, sussistere differenze anche tra colli caricati in un unico porto e contenenti lo stesso prodotto; così le confezioni delle merci che giungevano a Livorno, prima di essere vendute, venivano pesate e il loro peso veniva calcolato in libbre toscane<sup>42</sup>. Questo compito era affidato a un "pesatore e misuratore della Terra di Livorno e suo contado". Le pesate effettuate dai misuratori che ricoprirono questo incarico negli anni 1602-1605, 1608-1615 e 1620-1623 sono conservate nell'Archivio di Stato di Pisa<sup>43</sup>.

L'analisi della fonte dimostra che il margine di variazione del peso dei colli era contenuto e i valori medi non si distaccavano molto da quelli indicati in un altro

---

<sup>40</sup> M. AYMARD, *Commerce et production de la soie sicilienne aux XVIe-XVIIe siècles*, in «Mélanges de l'école française de Rome», 77/2 (1965), pp. 609-640.

<sup>41</sup> M. AYMARD, *op. cit.*, pp. 628-631.

<sup>42</sup> R. GHEZZI, *Livorno e il mondo islamico*, cit., pp. 129-130.

<sup>43</sup> Archivio di Stato di Pisa (da ora ASPi), *Opera del Duomo*, ff. 743-746.

manoscritto, una *Nota di riscontro e verificaione del peso di numerose mercanzie sulla regola del più prossimo peso dei colli*<sup>44</sup>.

Utilizzando sia i valori medi delle pesate sia le equivalenze indicate in quest'ultimo documento ho ricavato i dati presentati nella tabella 3. Dall'esame delle portate emerge che i commerci di cabotaggio contribuivano agli approvvigionamenti alimentari del Granducato. Per mare arrivano nella città piccoli quantitativi di riso, formaggio, vino<sup>45</sup>, olio, aceto, conserve di pesce, riso. Più consistenti erano i flussi di grano provenienti dalla Sardegna e dalla Sicilia.

**Tab. 3 Prodotti in arrivo a Livorno con i commerci di cabotaggio (1657-1658)**

<i>Provenienza</i>	<i>Provenza e Linguadoca</i>	<i>Coste liguri</i>	<i>Sardegna</i>	<i>Coste campane</i>	<i>Sicilia</i>	<i>Totale</i>
Cotone*	704					704
Lana*	516					516
Pannine*	954					954
Sapone**	465					465
Tabacco*	212					212
Seta*				321	3.376	3.697
Seterie**				45	78	123
Corallo**			176	0	28	204
Carta*	891	647				1.538
Canapa*		2.097				2097
Grano***			26.716	0	29400	56.116
Riso*		3.825				3.825
Formaggio*			8.722			8.722
Vino****				596	2875	3.471
Olio***		550				550
Aceto****				404		404
Conserve di pesce *****					2.913	2.913

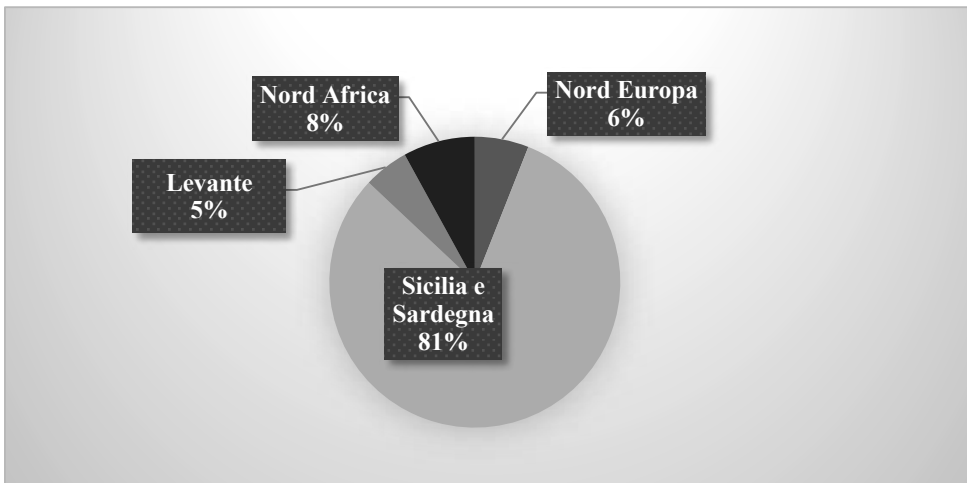
Fonte: ASPi, *Opera del Duomo*, ff. 743-746; ASLi, *Governo civile e militare*, f. 35.  
\*quintali; \*\*casse; \*\*\*ettolitri; \*\*\*\* botti; \*\*\*\*\*barili.

<sup>44</sup> Archivio di Stato di Livorno (da ora ASLi), *Governo civile e militare*, f. 35.

<sup>45</sup> In virtù di un rescritto del 16 maggio 1641, i comandanti dei bastimenti che approdavano a Livorno potevano vendere il vino al minuto sulle banchine del porto. Cfr. J.P. FILIPPINI, *Il mare e il vettovagliamento di Livorno nel Settecento*, in J.P. FILIPPINI, *Il porto di Livorno e la Toscana*, cit., II, pp. 373-377.

Le fortune di Livorno erano legate, sin dalla sua origine, al commercio dei cereali. Già la riforma del 1566 esentava i grani e le biade introdotte in città dal pagamento della tassa di stallaggio, furono quindi costruiti, nei pressi del porto, nuovi ampi magazzini per lo stoccaggio dei cereali. Alla libertà di commercio si univa dunque la possibilità, in attesa di un acquirente, di lasciare i cereali nei depositi granducali. Nell'ultimo decennio del secolo, quando il Mediterraneo fu colpito da una serie di carestie, il granduca Francesco I incaricò alcuni grandi mercanti di fare incetta di frumento a Danzica, ad Amburgo e, in seguito, in Olanda. Si avviò così un immenso traffico che segnò, secondo Braudel e Romano, un tornante decisivo nel processo di evoluzione economica di Livorno: *«c'est le blé qui ouvre largement le port à un large commerce international qu'il n'abandonnera plus del longtemps...»*. In effetti, ancora alla fine del Seicento, una parte importante dell'attività portuale di Livorno era legata alle importazioni e alle riesportazioni di cereali. I grani nordici, insieme a quelli del Levante e del Nord Africa, continuarono ad affluire regolarmente a Livorno fino agli anni Quaranta del XVII secolo; il ruolo più importante negli approvvigionamenti dei magazzini labronici fu, quindi, svolto dalla Sicilia e dalla Sardegna: nel biennio qui esaminato le esportazioni dalle due isole costituirono l'81% dei cereali complessivamente giunti in porto.

**Graf. 3 Provenienza dei cereali in arrivo a Livorno, 1657-1658**



Fonte ASFi, *Ufficiali di Sanità*, ff. 200-215.

Oltre ai prodotti alimentari, i commerci di cabotaggio alimentavano le importazioni di tessuti e fibre tessili.

La produzione di pannine, tessuti di lana ottenuti con una fibra pettinata e non follata, attraversò un processo di rapida espansione tra la fine del Cinquecento e la prima metà del Seicento. In particolare, sui mercati europei si affermarono i manu-

fatti inglesi e olandesi<sup>46</sup>. Nelle regioni mediterranee le pannine nordiche riuscirono ad avere la meglio sui tradizionali prodotti delle manifatture fiorentine e veneziane per il loro costo ridotto, che li rendeva accessibili a più ampi strati sociali della popolazione e perché erano tessuti leggeri, adatti ai climi temperati<sup>47</sup>. Sul mercato dei panni di lana di Livorno, l'Inghilterra ebbe, durante tutto il XVII secolo, una posizione nettamente dominante. Questi manufatti erano presenti a bordo del 52% dei mercantili giunti a Livorno dalle coste inglesi e addirittura del 67% dei velieri salpati dal porto di Londra<sup>48</sup>. Nel biennio 1657-1658, le pannine inglesi rappresentarono il 77% delle importazioni complessive dello scalo labronico.

Il contributo dei commerci di cabotaggio non fu comunque trascurabile: nello stesso biennio dalle coste francesi ne arrivarono 954 quintali (il 18 per cento delle importazioni complessive), un quantitativo rilevante, più di quattro volte superiore, ad esempio, rispetto ai 207 quintali registrati in provenienza dalle Province Unite<sup>49</sup>.

Il cotone del Levante ottomano viaggiava in direzione opposta rispetto alle pannine. Era, infatti, particolarmente richiesto sui mercati dell'Europa nord-occidentale dove, per ragioni climatiche, non poteva essere coltivato, e serviva ad alimentare le industrie di fustagni. Alla fine del Cinquecento e agli inizi del secolo successivo il cotone giungeva a Livorno principalmente attraverso l'intermediazione di Marsiglia. Con l'avanzare del Seicento i legami tra il porto toscano e il Mediterraneo orientale si andarono sempre più rafforzando e il Granducato poté approvvigionarsi direttamente dai centri di produzione. Nel biennio 1657-1658 ne furono importati via mare circa 15.000 quintali. L'85 per cento di queste importazioni giunse dagli scali siriani, in particolare da San Giovanni d'Acrida, il contributo di Marsiglia (4 per cento) era, invece, ormai marginale. E molto piccolo (5 per cento circa) era anche il contributo della Provenza alle importazioni di lana, che provenivano in prevalenza da Smirne e Istanbul (74 per cento degli arrivi) e dalle coste del Nord Africa (18 per cento)<sup>50</sup>.

Senza altro più rilevanti, nell'attività del porto di Livorno, erano i commerci della seta. In virtù dei suoi legami con il Levante, Livorno importava regolarmen-

---

<sup>46</sup> P. MALANIMA, *Industria e agricoltura in Toscana fra Cinque e Seicento*, in «Studi Storici», 21/2 (1980), pp. 281-309.

<sup>47</sup> Richard Tilden Rapp ha considerato l'espansione dell'industria tessile olandese e inglese, in grado di proporre prodotti nuovi a prezzi competitivi, il fattore chiave nel processo di espansione dei due stati nel Mediterraneo e di conquista di nuovi mercati nell'Europa meridionale, a danno, soprattutto, di Venezia, che deteneva da secoli la *leadership* in quest'area economica. Cfr. R.T. RAPP, *The Unmaking of the Mediterranean trade hegemony: international trade rivalry and the commercial revolution*, in «The Journal of Economic History», 35/3 (1975), pp. 499-525.

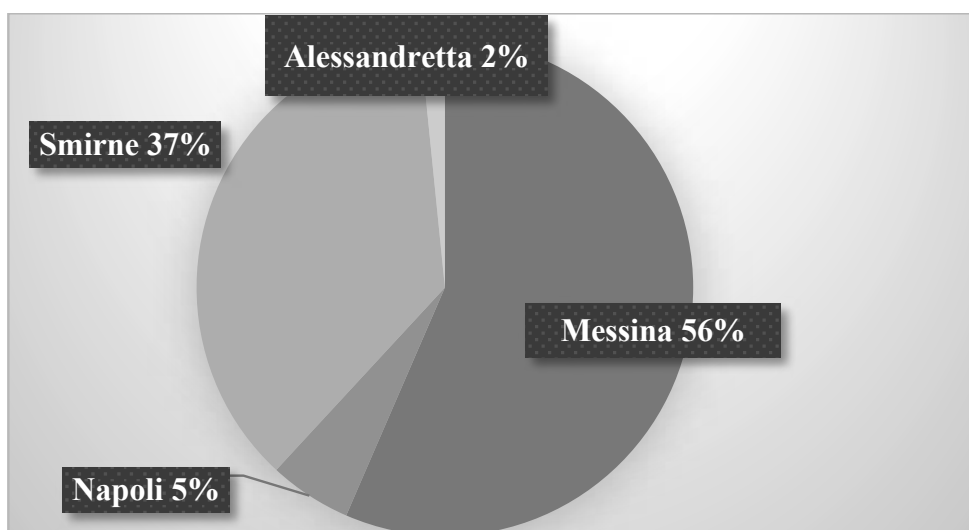
<sup>48</sup> R. GHEZZI, *Livorno e l'Atlantico*, cit., pp. 119-131.

<sup>49</sup> ASFi, *Ufficiali di Sanità*, ff. 200-215.

<sup>50</sup> *Ibidem*.

te questa materia prima dalle scale ottomane, soprattutto dalla Siria e dal porto di Smirne, che nel corso del XVII secolo divenne il più importante centro di raccolta e distribuzione della seta persiana<sup>51</sup>. Questi flussi commerciali non misero, però, mai in discussione il primato della seta siciliana<sup>52</sup>. Nel biennio 1657-1658, Livorno importò 546 quintali di seta da Palermo e 2.830 quintali da Messina: secondo le stime di Aymard<sup>53</sup>, quindi, arrivava nel Granducato circa il 21% delle esportazioni complessive del porto peloritano. Era un volume di traffico importante e lo era ancor più perché si trattava di un prodotto ad alto valore unitario.

**Graf. 4 Provenienza della seta in arrivo a Livorno, 1657-1658**



Fonte ASFi, *Ufficiali di Sanità*, 200-215.

Per stimare il valore delle merci importate, ho utilizzato i prezzi contenuti nelle tabelle riassuntive contenute nelle relazioni inviate dai consoli francesi nel Medi-

<sup>51</sup> Secondo i dati forniti da Frangakis-Syrett, negli anni centrali del XVII secolo Smirne esportava annualmente circa 30.000 quintali di seta grezza. Cfr. E. FRANGAKIS-SYRETT, *The commerce of Smyrna in the Eighteenth Century (1720-1820)*, Athen, Center for Asia Minor Studies, 1992, p. 25.

<sup>52</sup> La produzione della seta grezza in Italia fu in costante espansione a partire dall'inizio del Cinquecento fino alla vigilia della Grande Guerra. Agli inizi del Seicento furono prodotte in Italia circa 950 tonnellate di seta grezza, il 50% circa della produzione era localizzata nel Mezzogiorno. Cfr. F. BATTISTINI, *Seta ed economia in Italia. Il prodotto 1500-1930*, in «Rivista di Storia Economica», 23/3 (2007), pp. 283-313.

<sup>53</sup> M. AYMARD, *op. cit.*, p. 623.

terraneo al segretario di stato alla marina: si tratta di prezzi medi stabiliti dopo inchieste abbastanza lunghe presso i negozianti<sup>54</sup>. La fonte, già utilizzata da J. P. Filippini per analizzare il commercio di Livorno nella prima metà del Settecento, è più tarda rispetto al periodo preso in esame in questa relazione, ma ho ritenuto che potesse comunque essere utile per stimare i prezzi relativi delle diverse mercanzie.

I risultati di questa indagine rivelano che, sebbene il maggior numero di bastimenti a vela latina giunto a Livorno provenisse dalla Provenza e Linguadoca, era la Sicilia che alimentava i traffici più rilevanti, in virtù delle esportazioni di grano e, soprattutto, di seta grezza e articoli di seta, che rappresentavano, da sole, circa il 68 per cento del valore complessivo delle merci giunte a Livorno con il cabotaggio nel biennio 1657-1658.

Seguivano, per valore, i traffici con la Provenza, arricchiti soprattutto dalle esportazioni di Marsiglia e quelli con la Sardegna.

**Tab. 4 Valore delle merci in arrivo a Livorno con il cabotaggio, 1657-1658 (lire tornesi)**

Prodotti in arrivo dalla Provenza e dalla Linguadoca

Lana	Cotone	Pannine	Sapone	Tabacco	Carta	Totale
42.532	323.400	747.740	34.177	28.028	78.300	1.254.177

Prodotti in arrivo dalle coste liguri

Olio	Riso	Carta	Canapa	Totale
83.329	186.660	5.6840	154.129	480.958

Prodotti in arrivo dalla Sardegna

Corallo	Formaggio	Grano	Totale
172.480	213.687	506.619	892.786

Prodotti in arrivo dalle coste campane

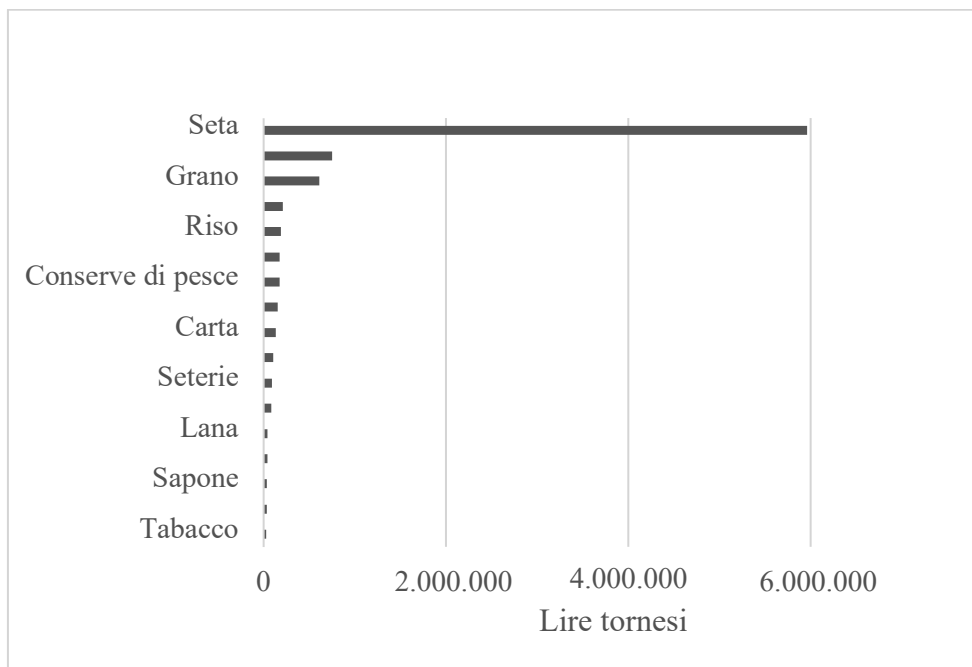
Seta	Seterie	Vino	Aceto	Totale
514.500	33.075	19.600	39.592	606.767

Prodotti in arrivo dalla Sicilia

Seta	Seterie	Vino	Grano	Conserve di pesce	Corallo	Totalr
544.1450	57.330	8.4525	102.989	174.780	2.744	5.863.818

Fonte: elaborazione da J.P. FILIPPINI, *Il porto di Livorno e la Toscana*, cit., I, Appendice II.

<sup>54</sup> J.P. FILIPPINI, *Le tappe di una ricerca*, in *Il porto di Livorno e la Toscana*, cit., I, pp. 21-38.

**Graf. 5 Valore delle merci in arrivo a Livorno con il commercio di cabotaggio, 1657-1658**

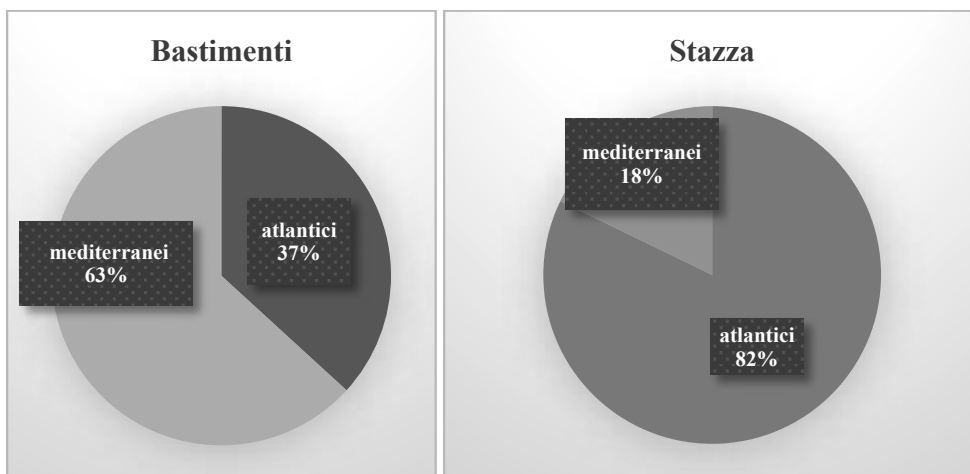
Fonte: elaborazione da J.P. FILIPPINI, *Il porto di Livorno e la Toscana*, cit., I, Appendice II.

## 6. CONCLUSIONI

Un evento congiunturale, l'epidemia di peste del 1652-1657 e il conseguente inasprimento dei controlli sanitari sulle imbarcazioni che navigavano nel Mar Tirreno, ha consentito di elaborare alcune stime relative al ruolo e alle funzioni dei commerci di cabotaggio nell'attività del porto di Livorno, uno dei maggiori centri di deposito e scambio nel Mediterraneo del XVII secolo. Questi traffici coinvolgevano un gran numero di imbarcazioni a vela latina, che costituirono, nel biennio 1657-1658, circa il 63 per cento del movimento in entrata del porto.

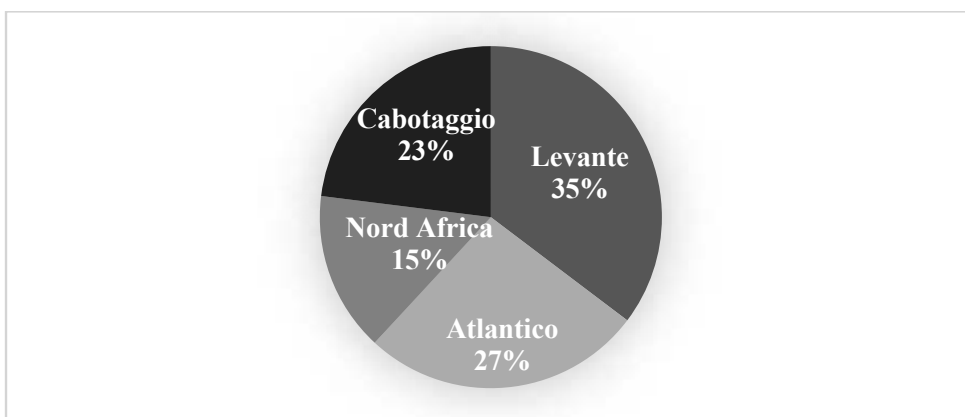
Nonostante questo apparente predominio, il loro contributo non deve essere sopravvalutato: poiché la stazza media dei bastimenti di tipo mediterraneo era di sole 42 t. a fronte delle 315 t. delle navi di tipo atlantico, esse rappresentarono una quota minoritaria del tonnellaggio complessivo dei mercantili individuati dai registri della Sanità<sup>55</sup>.

<sup>55</sup> Cfr. grafico 6.

**Graf. 6 Bastimenti entrati a Livorno, 1657-1658**

Fonte ASFi, *Ufficiali di Sanità*, ff. 200-215.

I traffici di cabotaggio svolgevano una funzione importante nei rifornimenti della città. Garantendo dei collegamenti costanti con la Provenza, con le coste liguri e campane, con la Sicilia e con la Sardegna offrivano ai mercati cittadini vino, conserve di pesce, aceto, olio formaggio, riso, tabacco, sapone, lana, canapa, cotone, tessuti, corallo ecc. Poiché questi molteplici prodotti venivano generalmente trasportati in quantitativi modesti, essi incidevano soltanto in misura limitata sul valore complessivo degli scambi di Livorno.

**Graf. 7 Valore delle importazioni per area di provenienza, 1657-1658**

Fonte: elaborazione da J.P. FILIPPINI, *Il porto di Livorno e la Toscana*, cit., I, Appendice II.

Vi erano però delle eccezioni. Tra queste, la più rilevante è quella dei commerci siciliani della seta. Una parte della seta importata da Messina era destinata a lasciare Livorno per raggiungere i mercati esteri: era diretta soprattutto verso la Francia, la cui domanda fu in costante espansione durante tutto il Seicento. La seta che arrivava a Livorno alimentava anche le manifatture fiorentine, tra le poche in Italia che seppero resistere alla crescente concorrenza dei paesi europei, sostituendo la produzione dei broccati con quella dei più leggeri ed economici ermesini, che meglio si adattavano alle mutate esigenze dei consumatori<sup>56</sup>.

L'altra importante eccezione è costituita dalle importazioni di grano dalla Sicilia e dalla Sardegna, che consentirono a Livorno di conservare il suo ruolo di grande porto di deposito dei cereali anche nella seconda metà del XVII secolo.

L'immagine che, tradizionalmente, la storiografia ha tracciato di Livorno dovrebbe dunque essere, almeno in parte rivista. Livorno è stato a lungo descritto dalla storiografia come un corpo estraneo rispetto al sistema degli scambi mediterranei del Seicento. In un quadro di generale stagnazione è stato considerato l'unico centro marittimo in rapido sviluppo perché, in virtù di un regime doganale favorevole e di ottime infrastrutture portuali, seppe attrarre le marinerie delle potenze atlantiche in ascesa, divenendo una tappa obbligata per i mercantili inglesi e olandesi diretti in Levante. Le evidenze emerse nella ricerca segnalano, invece, la necessità di indagare più approfonditamente la natura e l'intensità dei collegamenti tra lo scalo labronico e i porti italiani, tirrenici e adriatici. Potrebbe, inoltre, essere dedicata una maggiore attenzione alle interconnessioni tra lo sviluppo dello scalo labronico e l'evoluzione dell'economia del Granducato di Toscana e dell'intera Penisola nel XVII secolo.

---

<sup>56</sup> S. TOGNETTI, *I drappi di seta*, in F. FRANCESCHI, R.A. GOLDTHWAITE, R.C. MUELLER (a cura di), *Commercio e cultura mercantile*, IV, Vicenza, Angelo Colla Editore, pp. 168-169.

# TRAFFICI MARITTIMI E SVILUPPO ECONOMICO NELL'ABRUZZO PREUNITARIO

*Paola Nardone*

SOMMARIO: 1. La fascia costiera abruzzese all'inizio del XIX secolo. – 2. I porti abruzzesi. – 3. I traffici marittimi. – 4. Gli effetti dei traffici marittimi sull'agricoltura e sulle manifatture. – 5. Conclusioni.

## 1. LA FASCIA COSTIERA ABRUZZESE ALL'INIZIO DEL XIX SECOLO

La fascia costiera dell'Abruzzo è oggi la parte più popolata della regione: le città più grandi e meglio servite dalle reti di comunicazione e di trasporto, e le aree produttive più sviluppate sono concentrate proprio nelle zone pianeggianti più prossime al mare. Questo processo di sviluppo ha avuto origine nei decenni immediatamente precedenti all'Unità, grazie all'incremento dei traffici marittimi di piccolo cabotaggio, e si è poi consolidato nella seconda metà dell'Ottocento quando il passaggio della ferrovia ha indotto un'ulteriore stagione di crescita dell'economia locale. Il presente contributo intende ricostruire i tratti caratteristici del movimento mercantile che ha interessato le province abruzzesi nei decenni preunitari, mettendo in risalto gli effetti che il commercio marittimo ha prodotto sullo sviluppo dell'agricoltura e delle manifatture.

Agli inizi dell'Ottocento il paesaggio costiero abruzzese, 140 chilometri circa di spiagge in gran parte sabbiose, appariva ai viaggiatori come un luogo disabitato e poco ospitale. Alle condizioni ambientali, spesso sfavorevoli, si univa l'assenza di interventi umani dovuti ad una precisa volontà politica<sup>1</sup>. I governi napoletani che si erano succeduti sin dal XVI secolo avevano, infatti, attuato provvedimenti volti ad accentuare la chiusura e l'ospitalità delle province abruzzesi e ad avversarne lo sviluppo economico. L'Abruzzo era considerato politicamente un territorio di frontiera del Regno e, per questo, rappresentava un importante avamposto strategico nell'ambito di un sistema difensivo incentrato sulla costruzione di fortezze e torri costiere. Tale sistema di difesa implicava una costa totalmente priva di inse-

---

<sup>1</sup> M.R. PESSOLANO, *Il sistema portuale abruzzese-molisano dal Viceregno all'Unità*, in G. SIMONCINI (a cura di), *Sopra i porti di mare. Il regno di Napoli*, II, Firenze, L. Olschki, 1993, p. 155; P. NARDONE, *Barche e commerci tra Abruzzo e Marche nella prima metà dell'Ottocento*, in P. PIERUCCI (a cura di), *Tra Marche e Abruzzo. Commerci, infrastrutture, credito e industria in età moderna e contemporanea*, in «Proposte e Ricerche», 58 (2007), p. 128.

diamenti urbani che, altrimenti, avrebbero potuto ostacolare le operazioni militari oppure favorire gli sbarchi nemici. La necessità di mantenere disabitata la fascia costiera portava di conseguenza alla mancanza di manutenzione dello già scarso e insufficiente sistema viario. Tale circostanza, in seguito, si sarebbe rivelata di ostacolo alla creazione di quei collegamenti con l'entroterra, necessari per la realizzazione e lo sviluppo di infrastrutture portuali<sup>2</sup>.

Nel corso dei secoli esigenze connesse alla salubrità dell'aria, unite alle imposizioni normative che vietavano la costruzione di nuclei abitati sulla fascia costiera, ai provvedimenti di chiusura dei porti di provincia per contrastare il fenomeno del contrabbando nel Regno<sup>3</sup> e alla necessità di difendersi dai pericoli provenienti dal mare, avevano spinto la popolazione dell'Abruzzo costiero a rifugiarsi sulle colline, formando piccoli agglomerati urbani, spesso accastellati, ove la principale attività economica degli abitanti consisteva nella messa a coltura dei terreni della fascia collinare e litoranea<sup>4</sup>. I nuclei originari delle più importanti località della costa abruzzese rappresentano proprio il risultato di questa tendenza della popolazione ad allontanarsi dal mare e a spostare i propri interessi economici dalle attività marittime alla coltivazione dei campi, mettendo in secondo piano lo sviluppo delle attività economiche legate al mare al contrario, invece, di ciò che avvenne in altre importanti realtà costiere dei territori napoletani<sup>5</sup>.

In realtà, oltre ai fattori su descritti e dipendenti per lo più dalla volontà politica dei governi centrali, vi furono altri elementi che concorsero a frenare lo sviluppo della marineria locale, ci riferiamo alle particolari e sfavorevoli condizioni ambientali presenti su gran parte del litorale abruzzese che, per la propria conformazione idrografica, non poteva offrire alle imbarcazioni sufficiente protezione dalle in-

---

<sup>2</sup> Una descrizione della costa abruzzese nel periodo preunitario è in M.R. PESSOLANO, *op. cit.*, p. 155 ss.

<sup>3</sup> L'impossibilità di controllare la legalità del commercio aveva indotto il governo alla chiusura di molti approdi, spesso lontani dalla capitale e dall'occhio della legge definiti "scari proibiti", P. MACRY, *Mercato e società nel Regno di Napoli: commercio del grano e politica economica nel Settecento*, Napoli, Guida, 1974, p. 71.

<sup>4</sup> G.M. GALANTI, *Della descrizione geografica e politica delle Due Sicilie*, a cura di D. DEMARCO e F. ASSANTE, IV, t. II, Napoli, SEN, 1969, p. 566. Sulle ragioni che spinsero le popolazioni costiere abruzzesi a rifugiarsi sulle alture più prossime al mare, si veda P. NARDONE, *L'economia delle comunità abruzzesi lungo la costa dell'Adriatico*, in S. CAVACIOCCHI (a cura di), *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare secc. XIII-XVIII*, I, Firenze, Le Monnier, 2006, p. 442.

<sup>5</sup> Per un confronto con la marineria pugliese e con il mercato delle imbarcazioni in Puglia si veda A. DI VITTORIO, *Il mercato delle imbarcazioni in Puglia in età napoleonica 1801-1815*, in «Storia Economica», 2 (1998), pp. 315-335. Sul numero degli addetti ai mestieri di mare nelle province abruzzesi nel 1832 si rimanda a G. DEL RE, *Descrizione topografica, fisica, economica, politica de' reali domini al di qua del Faro nel Regno delle Due Sicilie*, II, Napoli, Tipografia dentro la Pietà de' Turchini, 1835, pp. 33 e 307.

temperie. In particolare, partendo dal confine nord, tracciato dal fiume Tronto, e proseguendo verso sud si costeggiava una marina formata da spiagge basse e mare poco profondo e dall'assenza di insenature o rifugi naturali<sup>6</sup>. L'unico punto in cui le barche da pesca potevano trovare riparo dalle intemperie era la foce del fiume Pescara. Quest'ultima, però, non sempre presentava buone condizioni di navigabilità in quanto, nelle stagioni piovose, era interessata da condizioni anomale di corrente fluviale tali da ostacolare l'ingresso dei natanti e nei mesi di magra, in special modo tra luglio e settembre, presentava condizioni di siccità talmente critiche da rendere impossibile il transito delle imbarcazioni<sup>7</sup>. Le condizioni del litorale rimanevano pressappoco le stesse fino alla città di Ortona dove, ad eccezione del porto, costituito da un'unica banchina in muratura che si protendeva in mare per poche decine di metri<sup>8</sup>, non esistevano veri e propri scali, ma semplici approdi naturali o, al più, pontili in legno dai quali effettuare le operazioni di scarico delle merci e del pescato<sup>9</sup>. A sud del piccolo approdo di Ortona la spiaggia diveniva rocciosa e frastagliata fino al promontorio di Punta della Penna, presso Vasto, per poi tornare di nuovo a essere arenosa e poco profonda dalla marina di Vasto fino al confine sud della regione in prossimità del fiume Trigno.

Sebbene, dunque, le condizioni ambientali non favorissero lo sviluppo della marineria soprattutto in relazione al tonnellaggio degli scafi e al numero di maestranze occupate, i traffici marittimi ebbero comunque grande importanza per l'economia del territorio. Solo attraverso il commercio marittimo, e grazie ai numerosi piccoli caricatoi situati lungo la fascia costiera, si riusciva a veicolare il surplus agricolo delle aree collinari, indirizzandone la maggior parte verso la capitale napoletana<sup>10</sup> e una parte minore verso le coste della Dalmazia e dell'A-

---

<sup>6</sup> In relazione alla Statistica del 1811 il rilevatore per la provincia di Teramo dichiarava la totale assenza di porti nel tratto di litorale di sua competenza. Pochi piccoli legni da pesca potevano trovare un riparo precario presso le foci dei fiumi Tordino, Vomano e Saline. Cfr. D. DEMARCO (a cura di), *La "Statistica" del Regno di Napoli nel 1811*, I, Roma, Accademia Nazionale dei Lincei, 1988, p. 6. Per la provincia di Chieti il rilevatore osservava non solo la mancanza di buoni porti ma, anche, di utili insenature naturali, essendo presenti soltanto piccoli e malsicuri caricatoi. *Ibidem*, p. 208. Sul tema della portualità abruzzese si veda anche G. ALBI, *L'Abruzzo Marittimo*, Casalbordino, De Arcangelis, 1915, p. 13.

<sup>7</sup> ARCHIVIO DI STATO DI CHIETI (da ora ASCH), *Intendenza, Salute Pubblica*, b. 72, f. 10, c. 9, a. 1831.

<sup>8</sup> T. PINCIONE, *Il porto di Ortona, monografia e studio tecnico dedicati ad Ortona a Mare*, La Spezia, Tip. Moderna, 1932, p. 22.

<sup>9</sup> E. FERRANTE, *Contributo allo studio della portualità abruzzese tra Ottocento e Novecento*, in «Proposte e Ricerche», 36 (1996), p. 95. L'autore ricorda i moli lignei di San Vito Chietino, Francavilla e Giulianova.

<sup>10</sup> G.M. GALANTI, *op. cit.*, p. 498-499 e P. NARDONE, *Portualità e navigazione in Abruzzo nella prima metà del XIX secolo*, Bari, Cacucci, 2008, p. 293.

driatico settentrionale. I vettori impegnati in questo tipo di trasporto facevano poi ritorno sul litorale abruzzese recando a bordo generi coloniali e materie prime, come legname e ferro, alimentando così flussi commerciali di apprezzabile rilevanza<sup>11</sup>. Bisogna infatti osservare che le disastrose condizioni della viabilità terrestre sul litorale abruzzese rendevano più rapido e sicuro lo spostamento delle merci per mare rispetto al trasporto su terra<sup>12</sup>. Se, da un lato, la totale assenza di strade percorribili in sicurezza da persone e merci favoriva il ricorso alla navigazione di piccolo cabotaggio, dall'altro la dimensione del vettore, in prevalenza costituito da imbarcazioni di piccola portata<sup>13</sup>, rendeva possibili operazioni di carico anche dalle spiagge, attenuando così gli effetti di un sistema portuale poco sviluppato<sup>14</sup>.

Oltre ai traffici marittimi l'attività economica che più risentiva delle condizioni ambientali esistenti sulla costa abruzzese era quella della pesca che, peraltro, condivideva spesso con la marineria commerciale sia gli uomini che i mezzi<sup>15</sup>. Il piccolo cabotaggio e la pesca costituivano infatti fenomeni fortemente correlati poiché spesso gli armatori delle barche pescherecce integravano i loro guadagni esercitando attività legate al commercio marittimo, sia per recuperare gli investimenti in imbarcazioni, sia per assicurare il sostentamento dei componenti dell'equipaggio e delle loro famiglie nei mesi in cui la pesca era meno profittevole<sup>16</sup>.

<sup>11</sup> *Ivi*, p. 133.

<sup>12</sup> La provincia di Teramo e il litorale della provincia di Chieti all'inizio dell'Ottocento erano prive di una rete viaria sufficientemente sviluppata. Su questo argomento C. FELICE, *Porti e scafi, politica ed economia sul litorale abruzzese e molisano*, Vasto, Cannarsa, 1983, p. 58. Sul problema della viabilità carente e sugli effetti negativi di questa sul commercio si veda anche G. DE LUCIA, *Abruzzo borbonico, cultura, società, economia tra Sette e Ottocento*, Vasto, Cannarsa, 1984, p. 46.

<sup>13</sup> In questi termini si pronunciava G.M. Galanti intorno al 1790 riferendosi alla costa abruzzese: “[...] i trabaccoli sono legni adatti al basso fondo di questi mari, gli altri [scafi] sono esposti a gran pericoli e sono costretti a tenersi a tre o quattro miglia dal lido per avere fondo, e allora l'imbarco si fa coi battelli.” G.M. GALANTI, *op. cit.*, p. 498.

<sup>14</sup> P. LANDINI, F. DI DONATO, *La portualità abruzzese-molisana: «disintegrazione regionale»*, in M. SORICILLO (a cura di) *Trasporti marittimi e portualità in Italia*, Napoli, Istituto Universitario Navale, 1985, p. 475.

<sup>15</sup> Sulla pesca nell'Abruzzo preunitario P. PIERUCCI, *Da pesca di montagna a pesca di costa. La particolarità del caso abruzzese tra Ottocento e Novecento*, in G. DONEDDU, A. FIORI (a cura di), *La pesca in Italia tra età moderna e contemporanea. Produzione, mercato, consumo*, Sassari, Edes, 2003, p. 401; M. ARMIERO, *Oltre la montagna. La pesca nell'Abruzzo preunitario*, in «Italia contemporanea», 21 (1998), p. 25, e D. DELL'OSA, *Uomini e barche: la pesca nell'Abruzzo preunitario*, in V. D'ARIENZO, B. DI SALVIA (a cura di), *Pesci, barche, pescatori nell'area mediterranea dal medioevo all'età contemporanea*, Milano, Franco Angeli, 2010, p. 470.

<sup>16</sup> Sull'importanza dello studio dei sistemi di traffico locale svolti dalle imbarcazioni di piccolo cabotaggio P. FRASCANI, *La storia marittima del Mezzogiorno negli studi degli ultimi venti anni*, in A. DI VITTORIO, C. BARCIOLA LOPEZ (a cura di), *La storiografia marittima in Italia e Spagna in età moderna*

## 2. I PORTI ABRUZZESI

Negli anni Venti del XIX secolo nel Regno delle Due Sicilie fiorì un copioso dibattito incentrato sulla necessità di realizzare sulla costa abruzzese un porto sicuro in grado di accogliere, senza pericolo di insabbiamenti e mareggiate, imbarcazioni di stazza medio grande. La scelta dei consigli provinciali cadde su Pescara e furono predisposti diversi progetti<sup>17</sup> ma, in sostanza, non si realizzò alcuna infrastruttura. Nel 1838 l'interesse del governo borbonico verso lo sviluppo economico dell'Abruzzo costiero si ridestò e al proposito venne istituita una Commissione regia col fine di elaborare un piano progettuale. Questa, dopo una serie di verifiche e di sopralluoghi, indicò nella marina di Ortona il sito migliore per la costruzione di un vero e proprio "porto degli Abruzzi", in grado di ospitare imbarcazioni con dimensioni di stazza rilevanti<sup>18</sup>.

Nonostante tale decisione nel porto fluviale di Pescara il traffico marittimo non diminuì e, per numerosità di barche, rimase il luogo col numero maggiore di transiti di tutta la fascia costiera abruzzese fino alla metà del XIX secolo<sup>19</sup>. Sulla vivacità del porto pescarese influì positivamente la possibilità di fruire del supporto delle uniche importanti arterie viarie sulle quali veicolare i prodotti da e per l'entroterra e la necessità di rifornire regolarmente la fortezza borbonica, costruita a ridosso del porto nonché unico presidio militare di una certa rilevanza lungo la costa. Pescara era, inoltre, il solo centro abitato ad essere ubicato nelle immediate vicinanze del porto, ciò permetteva un rapporto diretto tra le attività economiche locali e quelle marittime. Nella piazzaforte erano presenti strutture ricettive destinate ad accogliere i viaggiatori e la gente di mare e, in prossimità

---

*e contemporanea. Tendenze, orientamenti, linee evolutive*, Bari, Cacucci, 2001, p. 312.

<sup>17</sup> I progetti miravano a risolvere il problema degli insabbiamenti piuttosto che quello della realizzazione di opere murarie; il colonnello del Genio militare, Luigi Castelnuovo, propose di costruire una scogliera per arginare i depositi di materiale provenienti dal mare; il capitano del Genio militare, Domenico Colella, progettò una serie di chiuse per trattenere a monte l'acqua del fiume e creare, attraverso l'apertura periodica delle stesse, un getto d'acqua in grado di spazzare il letto del fiume. Infine, il comandante di piazza, il maggiore Ferdinando Farina, elaborò l'edificazione di due moli semilunari che avanzassero per circa 800 metri sul mare e il restringimento del letto del fiume per aumentare la velocità delle acque. L. LOPEZ, *Pescara dalle origini ai nostri giorni*, Pescara, Nova Italica, 1993, p. 102.

<sup>18</sup> *Ibidem*, p. 104.

<sup>19</sup> Negli anni cui è possibile confrontare i flussi in entrata e in uscita dei tre porti si rileva che: nel 1810 Pescara ebbe 616 arrivi e 598 partenze, mentre Ortona 127 e 125 ed infine Vasto registrò 150 imbarcazioni in entrata e 156 in uscita. L'anno 1842 vide a Pescara 365 navi in arrivo e 351 in partenza, a Vasto le cifre sono 126 e 130. Infine, per l'anno 1850 Pescara ha 219 approdi e 227 partenze, Ortona 212 e 168, infine Vasto 105 e 138. Per ulteriori approfondimenti, P. NARDONE, *Portualità*, cit., pp. 117, 157, 224, 256, 295, 317.

del molo, esistevano magazzini per lo stoccaggio del sale quotidianamente in arrivo dalle saline pugliesi, destinato alle zone dell'*hinterland* (dietro pagamento di una tassa di monopolio obbligatoria per nucleo familiare), del tabacco e del legname della Regia marina<sup>20</sup>.

I centri urbani di Ortona e Vasto sorgevano invece sulle colline prospicienti la costa, con la quale erano mal collegati da strade non macadamizzate e con elevata pendenza, per questo spesso non carrozzabili per tutto l'anno. L'assenza di strutture portuali faceva sì che la maggior parte dei prodotti da esportare venisse stoccata in prossimità dei nuclei abitati e da qui raggiungesse la marina sottostante attraverso un servizio di facchinaggio detto "vastasia", fornito sia dai comuni che dai privati. La decisione della Commissione regia di eleggere Ortona quale sito ideale per la realizzazione di un grande porto abruzzese destò quindi grande stupore, ma venne presa dai commissari a ragion veduta, rispondendo ad esigenze di ordine tecnico. In effetti, rispetto a Pescara era evidente l'impossibilità di realizzare la stessa tipologia di infrastruttura al posto del porto canale esistente in prossimità della foce del fiume, a causa della gravità delle inondazioni e della frequenza degli insabbiamenti. Rispetto alla costa vastese, ed in particolare alla località di Punta Penna, l'ipotesi della costruzione dell'opera venne immediatamente accantonata in quanto nel sito giudicato ideale, sebbene vi fossero alti fondali in grado di ospitare navigli di elevato tonnellaggio e condizioni naturali di riparo dalle mareggiate, vi era l'assoluta assenza di qualsiasi infrastruttura preesistente. Il porto in tal caso sarebbe dovuto sorgere *ex novo* e quindi con maggiori oneri, inoltre Punta Penna distava diverse miglia dalla città di Vasto, per cui, anche se la struttura fosse stata realizzata, si sarebbe trovata in luogo disabitato e privo di qualunque supporto e collegamento viario con il centro abitato.

Per queste ragioni Ortona divenne il luogo prescelto per la costruzione di un porto moderno dal governo preunitario che approvò, negli anni Quaranta, due distinti progetti i quali, però, furono realizzati solo in parte<sup>21</sup>. L'Abruzzo si

---

<sup>20</sup> Il sale proveniva dalle saline di Barletta, il tabacco dal porto di Ancona, mentre il legname dagli altri porti della regione: si trattava infatti del prodotto dei boschi abruzzesi destinato all'impiego per la Regia marina che veniva ammassato nei depositi all'aperto in attesa di essere impiegato; accadeva così che parte del prodotto marcisse prima dell'impiego. ASCH, *Intendenza, Affari militari*, b. 369.

<sup>21</sup> Il primo progetto del 1846 prevedeva una spesa di 26.000 ducati per il prolungamento del molo e l'apertura di un canale tra il molo e la spiaggia; il secondo del 1849 con un budget di 13.000 ducati intendeva realizzare l'escavazione dei fondali antistanti la banchina fino alla profondità di 7,5 palmi. Furono avviati solo i lavori di prolungamento del molo, che iniziarono nel 1848 ma già nel 1854 un fortunale danneggiò gravemente queste opere assieme alle altre già realizzate. G. CARELLI, *Sommario di un reso-conto de' porti, fari e lazzeretti costruiti in costruzione o in progetto ne' Reali domini di qua del Faro a tutto l'anno 1855*, Napoli, G. Nobile, 1858, p. 87.

presentava così alla vigilia dell'Unità, con una situazione portuale ancora estremamente carente.

### 3. I TRAFFICI MARITTIMI

Se ci si sofferma ad analizzare l'incidenza del commercio nello sviluppo economico delle province abruzzesi a partire dalla metà del XVIII secolo emerge, netta, la sensazione della separazione tra le zone interne e le zone costiere<sup>22</sup>, derivante (come già evidenziato) da un sistema stradale di collegamento estremamente carente<sup>23</sup>.

Lungo la fascia costiera, la possibilità di usufruire della via del mare, più rapida e meno costosa di quella terrestre, aveva inciso in modo marcato sulle produzioni di tipo agricolo. Nei terreni prospicienti la costa c'era una netta preferenza per le colture a più elevato valore aggiunto, come l'oliveto ed il vigneto<sup>24</sup>, a discapito del seminativo che, invece, era praticato nei grandi latifondi ubicati nelle zone più interne, mentre, sempre nella fascia costiera, le attività marittime legate alla pesca non sembravano ricoprire un ruolo di rilievo. In definitiva l'economia delle province abruzzesi si basava essenzialmente sul settore agricolo e pastorale, anche se le comunità ubicate lungo il litorale praticavano, *a latere* di quelle tradi-

<sup>22</sup> Come evidenziato da P. MACRY, *op. cit.*, p. 171.

<sup>23</sup> Nel Settecento era Pescara la città costiera ad avere i migliori collegamenti viari, infatti era raggiunta dalla strada consolare Claudia Nova che tra fine XVIII ed inizio XIX secolo venne ampliata e resa carrozzabile; ASCH, *Archivio Zambra*, b. 29, ff. 1-10. Per il resto il nerbo viario era costituito dalle vie armentizie, ossia il sistema di "tratturi", "tratturelli" e "bracci" che partendo dall'Aquila arrivavano fino a Foggia, P. DI CICCIO, D. MUSTO, *L'archivio del Tavoliere di Puglia. Inventario*, IV, Roma 1984, pp. 5-24.

<sup>24</sup> Nella città di Vasto la coltivazione dell'ulivo era favorita dall'antica consuetudine che permetteva al colono che trasformava il terreno demaniale in oliveto di non pagare il terratico e godere in maniera esclusiva dell'appezzamento coltivato, L. MARCHESANI, *Storia di Vasto città in Abruzzo Citeriore*, Pescara, Stabilimento Tipografico Arte della Stampa, 1966 (ed. or. 1838), p. 108. L'olio vastese era considerato per qualità tra i migliori della regione. G.M. GALANTI, *op. cit.*, p. 506. Seguiva quello ortonese che godeva anche di misure di protezione da parte dell'amministrazione locale, ARCHIVIO STORICO ORTONESE (da ora ASO), *Libro delle Pubbliche Risoluzioni*, Ortona, 1692-1736, f. 48. Nella città di Montesilvano tale coltivazione interessava il 30% del territorio mentre il 45% era dedicato al vigneto, ARCHIVIO DI STATO DI PESCARA, *Catasto Onciario di Montesilvano 1743*, cc. 1-61. Anche Ortona era famosa per il suo vino tanto che agli inizi del XIX secolo i vigneti assieme agli oliveti coprivano i due terzi del terreno coltivabile, ASO, *Registro delle Risoluzioni Decurionali*, vol. 1841, f. 172V. Pescara vantava un'abbondante produzione vinicola sulla quale però incideva la forte arretratezza nelle tecniche agricole, G.M. GALANTI, *op. cit.*, p. 480 ed era l'unica città nella quale i campi dedicati al frumento erano posti in prossimità del centro abitato.

zionali, alcune attività produttive legate al mare che, sebbene marginali, andavano a diversificare e in qualche modo ad arricchire le economie locali<sup>25</sup>.

Riguardo ai traffici commerciali via mare, preziose informazioni provengono dai dati forniti dai catasti onciari, realizzati intorno alla metà del Settecento nelle Università abruzzesi. In particolare, l'esiguo numero di mercanti e negozianti suggerisce come il commercio oltre ad essere poco praticato fosse appannaggio di una cerchia ristretta di persone. Infatti, i 12 negozianti presenti a Vasto ed i 3 esercenti di Pescara erano persone benestanti (in un caso si registra anche il possesso di una "barca peschereccia"<sup>26</sup>) che, con tutta probabilità, assieme al ceti notevole esercitavano una gestione monopolistica del commercio marittimo, frenandone in tal modo la crescita e avvilendo lo sviluppo economico locale<sup>27</sup>.

Il XIX secolo si apre con l'occupazione francese, l'attuazione del blocco continentale ed una serie di nuove norme che andarono a regolare le attività marittime<sup>28</sup>. I dati tratti dalla *Statistica* francese, anche se imperfetti<sup>29</sup>, confermano il perdurare della condizione di isolamento delle province abruzzesi. La scarsa vocazione marittima viene anche evidenziata dall'influenza marginale che le attività economiche legate al mare rivestivano nella struttura professionale della popolazione esistente: irrilevante era la presenza di marinai nella cittadina di Giulianova, esigua nel vastese, più numerosa a Pescara e Ortona<sup>30</sup>. Occorre considerare che l'aspetto occupazionale collegato alle strutture portuali non è sicuramente esaustivo, la *Statistica* infatti non evidenzia la presenza di altri "mestieri" prati-

<sup>25</sup> P. NARDONE, *L'economia delle comunità abruzzesi*, cit., pp. 453-460.

<sup>26</sup> G. CIRILLO, *Trascrizione del Catasto Onciario di Pescara del 1754*, in G. CIRILLO (a cura di), *Castellammare, Pescara, Villa del Fuoco attraverso il Catasto Onciario del 1754*, Villamagna (Ch), Tinari, 2003, p. 194.

<sup>27</sup> Ciò era evidente soprattutto per quanto riguardava il commercio del grano: il traffico via mare era gestito dai baroni e mercanti in diretto collegamento con Napoli, P. MACRY, *op. cit.*, p. 172.

<sup>28</sup> Il 24 febbraio 1809 venne varata una legge organica sui dazi e dogane con la quale, tra l'altro, vennero classificati i dazi doganali, aboliti i diritti marittimi e istituito un nuovo corpo di guardie doganali. L. BIANCHINI, *L'Amministrazione finanziaria nel Regno delle Due Sicilie nell'ultima epoca borbonica*, Padova, CEDAM, 1960, p. 89.

<sup>29</sup> Sull'attendibilità delle rilevazioni statistiche si veda D. DEMARCO, *op. cit.*, pp. CXIII-CXIV; A. SCIROCCO, *La Statistica Murattiana del Regno di Napoli: ricerche e dibattiti*, in S. MARTUSCELLI, *La popolazione del Mezzogiorno nella statistica di re Murat*, Napoli, Guida, 1979, pp. XVIII-XIX.

<sup>30</sup> Nel 1812 a Giulianova su una popolazione maschile adulta di 1.163 persone, solo 4 erano classificate come marinai, il numero sale a 7 nel 1814 e a 19 nel 1815. A Vasto nel 1813 si contavano 30 marinai (su 3.221 adulti di sesso maschile), mentre nei due anni successivi ve ne erano 36 e 35. A Pescara nel 1813 vi erano 71 marinai (su 972 adulti maschi), 68 e 71 nel 1814 e 1815; infine ad Ortona se ne contavano 176 nel 1813 (su 2.482 adulti maschi), 171 e 142 nei due anni successivi. La maggiore percentuale di marinai si registra presso il caricatoio di S. Vito Chietino con il 17,6% della popolazione attiva maschile nel 1813. S. MARTUSCELLI, *La popolazione*, cit., Documenti, Provincia di Abruzzo Ultra I, pp.138-167; Provincia di Abruzzo Citra, pp. 237-279.

cati negli approdi abruzzesi, come ad esempio quello della cantieristica navale presente nell'ortonese, oppure l'attività esercitata dai facchini, dagli addetti ai magazzini e regi fondaci, dai deputati di sanità, ecc.

Un elemento utile a determinare l'incidenza delle attività marittime sullo sviluppo economico della fascia costiera è rappresentato dal movimento delle imbarcazioni in entrata ed uscita dai porti principali. I dati raccolti dai funzionari dell'Intendenza di Polizia, durante il periodo francese, mettono in evidenza che il porto di Pescara, tra il 1810 ed il 1813, era quello più movimentato, interessato dal maggior numero di bastimenti in transito<sup>31</sup> e la cittadina era certamente la più dinamica della costa. L'esistenza di un ricovero naturale quale il porto fluviale<sup>32</sup> (il cui nucleo centrale era posizionato proprio nel punto in cui il fiume attraversava la fortezza della città), unito alla possibilità di usufruire dei migliori collegamenti viari agevolavano il commercio marittimo, offrendo una maggiore sicurezza contro i pericoli posti in essere dai corsari e dalle navi inglesi<sup>33</sup>. L'economia della cittadina pescarese risentiva positivamente delle attività legate alla presenza del porto, si pensi alle strutture di accoglienza per gli equipaggi e passeggeri in transito, al proliferare delle arti e professioni liberali, ed ai vivaci scambi tra piccoli produttori<sup>34</sup>. Anche l'entroterra beneficiava della via marittima grazie ai numerosi scambi commerciali realizzati dai negozianti che acquistavano prodotti agricoli nel chietino, teramano e aquilano e li rivendevano sia nel Regno che all'estero.

In genere nel porto di Pescara giungevano materie prime, semilavorati e manufatti che venivano scambiati con prodotti agricoli o derivati dagli stessi. Dal Regno Italico si importavano ferro, piombo, prodotti coloniali, munizioni per la fortezza,

---

<sup>31</sup> Nel 1809 nell'approdo di Giulianova transitarono 34 imbarcazioni, in quello di Ortona 71. Nel 1810 gli arrivi furono 616 per Pescara, 127 per Ortona e 150 per Vasto; le partenze riguardarono 598 bastimenti da Pescara, 125 da Ortona e 156 da Vasto. Nel 1813 Pescara registra in arrivo 159 natanti, Ortona 152 e Vasto 87; le partenze furono 182 da Pescara, 123 da Ortona e 87 da Vasto. ASCH, *Intendenza, Polizia*, b. 832. I dati del porto pescarese sono completi; per il porto di Ortona nell'anno 1809 le registrazioni vanno dal 22 aprile al 30 luglio; nel 1810 dal 26 marzo al 16 novembre; nel 1813 da gennaio al 22 novembre. Per il porto di Vasto l'anno 1810 ha registrazioni per il periodo settembre-dicembre, il 1813 è completo. Infine, per Giulianova sono noti solo i movimenti da aprile a luglio del 1809.

<sup>32</sup> Lo scalo pescarese era considerato l'approdo più sicuro nel tratto di mare Adriatico compreso tra Manfredonia ed il Tronto, AA.VV., *Memoriale sul Porto canale di Pescara*, Pescara, Zazzetta, 1904, p. 2.

<sup>33</sup> ASCH, *Intendenza, Polizia*, b. 832.

<sup>34</sup> C. BIANCHETTI, *Le città nella storia d'Italia. Pescara*, Roma-Bari, Laterza, 1997, p. 21. K.R. CRAVEN, *Viaggio attraverso l'Abruzzo e le province settentrionali del Regno Napoletano*, Sulmona, Di Cioccio, 1979, vol. I, p. 166.

bicchieri, cristalli di Boemia, cera lavorata, cordame, riso e pesce salato<sup>35</sup>; dalle province illiriche si acquistavano ferro, utensili in ferro, cera, corda e vetro<sup>36</sup>. Il commercio interno aveva luogo soprattutto con la Puglia dalla quale provenivano grandi quantità di sale, il trasporto di tale merce assumeva notevole importanza per l'economia locale: infatti le molteplici imbarcazioni che dalle saline di Barletta erano impiegate nel trasporto ripartivano cariche di prodotti locali; dalle coste pugliesi si importavano inoltre agrumi, manna, acquavite e pesce. Dagli altri scali abruzzesi giungevano solo poche merci, in prevalenza carbone di legna e legname.

Le esportazioni consistevano soprattutto in olio d'oliva, sapone, mandorle, uva passa, fichi secchi, scorze di agrumi, liquirizia, lana, galla, cremore di tartaro e aceto. Tali prodotti erano indirizzati verso i grandi empori commerciali di Ancona, Ferrara, Venezia, Trieste e Fiume. Nella città di Spalato si esportavano l'aglio, le cipolle, le mele e le ceramiche; gli stessi prodotti raggiungevano anche i porti pugliesi di Bari, Molfetta, Barletta, Rodi e Brindisi, assieme alle botti vuote da vino e olio, e alle stuoie. Sedie, vasi e stoviglie di ceramica erano vendute a Termoli, mentre negli altri approdi abruzzesi si inviavano cerchi di botte, cuoi, cera, suole e pelli di mucca e vitello<sup>37</sup>.

Durante il Decennio nelle cittadine di Ortona e Vasto le strutture portuali risentirono di una serie di circostanze che incisero sfavorevolmente sulle attività di commercio marittimo. Oltre alle già citate carenze infrastrutturali (in particolare la rete viaria) e alla lontananza dei centri urbani dalla costa, occorre evidenziare sia la minor dimensione delle imbarcazioni in uso sia, soprattutto, la maggiore vulnerabilità degli scali agli atti legati alla guerra di corsa, il cui tratto di costa era meta privilegiata per le scorribande dei corsari, forti di una base nelle vicine isole Tremiti e spesso foraggiati dagli inglesi. Numerosi attacchi vennero registrati anche nel porto di Vasto che, in tal modo, divenne poco sicuro e di conseguenza molte imbarcazioni, soprattutto nel 1813, evitarono di transitarvi<sup>38</sup>. In ogni caso l'esame dei carichi delle barche in arrivo e partenza negli approdi di Ortona e Vasto rivela l'esistenza di un commercio marittimo debole e limitato a pochi prodotti e dove la varietà di tipologie merceologiche importate superava di gran lunga quella delle merci esportate.

---

<sup>35</sup> In particolare, da Venezia, Chioggia e Goro si importavano ferro e piombo, tali prodotti provenivano anche da Ancona assieme al caffè, al tabacco, alla cannella ed ai coloniali. Da Chioggia, Grottammare e S. Benedetto giungevano baccalà e sardine. Il riso proveniva da Goro assieme alla canapa grezza e lavorata. I cristalli di Boemia ed i vetri da Venezia e Pesaro. ASCH, *Intendenza, Polizia*, b. 832.

<sup>36</sup> *Ibidem*. Da Trieste provenivano casse di vetro, cera e corda; da Fiume, ferro e utensili in ferro.

<sup>37</sup> *Ibidem*.

<sup>38</sup> *Ibidem*.

In particolare, l'approdo ortonese era caratterizzato da una maggiore vivacità rispetto a quello vastese, vi si importavano materie prime necessarie alla cantieristica navale e alle varie manifatture artigiane locali<sup>39</sup>, generi coloniali, canapa, brulla e sardine salate dallo Stato Italico, e si esportavano soprattutto vino, acquavite, olio e aceto. Ceramiche, sugheri e frutta erano invece dirette nei Balcani. Il commercio interno era particolarmente debole, essendo costituito prevalentemente da pochi carichi di sale, cortecce di pino e agrumi in arrivo dai porti pugliesi nei quali si inviavano botti vuote. Quasi inesistenti erano gli scambi con gli altri porti della regione.

Il commercio marittimo vastese risultava estremamente limitato: poche erano le materie prime importate, mentre le esportazioni erano costituite in sostanza dall'olio d'oliva inviato ad Ancona e Venezia e dall'aceto di vino destinato a Comacchio. Nessuna estrazione di generi locali venne registrata per il commercio interno nel 1810, mentre per il 1813 vi fu un carico di zolfo e stoppa diretto a Bari e di radice di liquirizia inviata a Silvi. In definitiva il porto sembrava svolgere soprattutto funzioni di rifugio per i natanti disturbati dagli attacchi dei corsari ma era, anche, un semplice punto di sosta su rotte a più ampio respiro che collegavano le estremità della penisola<sup>40</sup>.

Dopo la Restaurazione i dati archivistici relativi ai bastimenti in transito vedono ancora una volta la preminenza del porto di Pescara interessato dal maggior movimento di imbarcazioni<sup>41</sup>, anche se era il porto di Vasto il sito nel quale attraccavano i natanti di dimensioni maggiori. Durante l'Ottocento si assiste infatti ad una crescita del tonnellaggio mercantile in transito sulle coste abruzzesi. Il naviglio caratterizzato da una portata più elevata e dunque da un pescaggio maggiore, necessitava di fondali più alti e lo scalo vastese, nella località di Punta Penna, era l'unico in grado di ospitare polacche e brigantini la cui capacità, a volte, sfiorava le 400 tonnellate di stazza<sup>42</sup>.

Malgrado la perdurante assenza di porti artificiali in buone condizioni di fruibilità, il periodo preunitario rappresentò un momento molto florido della storia marittima della regione. Il traffico mercantile negli scali locali toccò infatti in

---

<sup>39</sup> In particolare, ferro e derivati, cordame e canapa per la cantieristica, pelli, cuoio e tessuti per l'artigianato locale. Nell'articolazione professionale della città i sarti e calzolari occupavano il terzo e quarto posto. A. FALCONE, *Ortona nella restaurazione borbonica 1814-1825*, Associazione Ortonese di Storia Patria, «Quaderno di Ricerca», 5 (2001), p. 1.

<sup>40</sup> A tali conclusioni si arriva confrontando i carichi dei legni in arrivo e partenza e analizzando i «costituiti» ossia le dichiarazioni rilasciate dai padroni dei bastimenti alle autorità portuali. ASCH, *Intendenza, Polizia*, b. 832.

<sup>41</sup> Dal 1834 al 1851 si registrano 3.900 arrivi e 3.911 partenze; ad Ortona dal 1846 al 1851 vi furono 998 arrivi e 912 partenze. A Vasto dal 1839 al 1851 si hanno 1.075 arrivi e 1.160 partenze, ASCH, *Intendenza, Polizia*, bb. 833-836, 561.

<sup>42</sup> *Ibidem*.

quest'epoca livelli di vitalità, per numero di imbarcazioni in transito, mai più raggiunti nei decenni successivi. A tale risultato contribuirono la prevalenza, ancora fino alla metà degli anni Quaranta, della navigazione di piccolo cabotaggio (che ben si adattava alle piccole strutture portuali locali) e la ventennale politica protezionistica borbonica che, privilegiando le imbarcazioni nazionali, ridiede slancio alla marineria del Regno<sup>43</sup>. I vivaci scambi commerciali realizzati negli scali abruzzesi negli anni Trenta e Quaranta dell'Ottocento condizionarono molto l'economia della fascia costiera e delle zone interne.

Analizzando i dati disponibili per il porto di Pescara si può notare, sul versante del commercio estero, la posizione prevalente dello Stato Pontificio che assume sempre più i connotati di mercato di sbocco per le produzioni agricole del retroterra pescarese: infatti molti bastimenti pontifici giungevano vuoti nel porto della piazzaforte per ritornare poi, nei luoghi di provenienza, carichi di prodotti locali. L'interesse dei commercianti della città e, dunque, delle imbarcazioni della marineria pescarese era invece orientato prevalentemente verso le località dello stato austriaco e, in particolare, verso Trieste da dove era più conveniente importare materie prime e prodotti finiti. Molto numerosi rispetto ai primi decenni del secolo erano anche i movimenti sul versante interno del Regno, effettuati soprattutto ad opera della marineria pugliese, che erano principalmente orientati verso la Puglia e gli altri scali abruzzesi ma, anche, verso il Molise e la Terra di Lavoro. Marginali erano i traffici marittimi verso la Sicilia e la Calabria.

In relazione alle tipologie merceologiche oggetto di scambio si nota un aumento della varietà di prodotti esportati. Oltre ai consueti prodotti agricoli, quali grano, mais e olio d'oliva, erano diretti all'estero, tra l'altro, anche pelli, lana, carta, carbone, legname e tavole. Al commercio interno erano destinati in prevalenza manufatti in ceramica e terracotta, mattoni, pollame, carne salata, pasta, zolfo, sedie e lavori in legno. Sul versante delle importazioni, oltre al materiale ferroso e ai coloniali, bisogna segnalare i generi necessari per il rifornimento della piazzaforte ed i carichi di anguille vive in parte destinate al mercato locale e in parte in transito verso altri mercati della penisola.

Per quanto riguarda i traffici marittimi posti in essere nei porti di Ortona e Vasto, negli anni Trenta e Quaranta dell'Ottocento tali strutture portuali fungevano per lo più da sbocco per il retroterra agricolo, di conseguenza all'importazione di materie prime e manufatti (su scala minore rispetto a quanto rilevato per il porto pescarese) si rispondeva con rilevanti estrazioni di olio d'oliva, vino, aceto, grano e mais.

---

<sup>43</sup> L. RADOGNA, *Storia della marina mercantile delle Due Sicilie (1734-1860)*, Milano, Mursia, 1982, p. 55.

In questo quadro generale si possono osservare con chiarezza gli effetti positivi delle politiche borboniche volte a proteggere la marineria regnicola dalla concorrenza delle imbarcazioni estere. I due provvedimenti di stampo protezionistico del 1824<sup>44</sup> e del 1845-1846 segnarono, infatti, un crescendo dell'impegno governativo verso la protezione della piccola marineria regnicola dalla concorrenza estera che, grazie all'esenzione dai dazi, riuscì a sopravvivere e continuare a rappresentare, fino all'Unità, la parte prevalente della marina mercantile nazionale.

Supportato da tali provvedimenti, nei decenni che precedettero l'Unità, il traffico mercantile negli scali abruzzesi crebbe gradualmente fino a toccare livelli di vitalità mai più raggiunti nei decenni successivi, testimoniati dall'elevato numero di imbarcazioni in transito. La ripresa e il potenziamento dei traffici marittimi dopo la Restaurazione ebbe un effetto trainante sullo sviluppo dell'economia costiera, sia dal punto di vista delle attività agricole, sia dal punto di vista delle attività manifatturiere.

#### 4. GLI EFFETTI DEI TRAFFICI MARITTIMI SULL'AGRICOLTURA E SULLE MANIFATTURE

Se ci si sofferma in particolare sulle esportazioni, e dunque sui carichi delle imbarcazioni in partenza dai porti abruzzesi, si può osservare come ad un incremento dei prodotti delle coltivazioni a basso valore aggiunto (quali ad esempio il grano e il mais), si affiancasse anche l'ampliamento delle produzioni ricavate da coltivazioni a più elevato valore aggiunto quali, ad esempio, la vite e l'olivo, che molto contribuirono ad incrementare la domanda di manodopera locale.

Più nel dettaglio, dalle destinazioni delle imbarcazioni in partenza dalla costa abruzzese si può osservare come il grano imbarcato in Abruzzo, sebbene non di elevata qualità per effetto di una scarsa cura nella selezione delle sementi, fosse richiesto soprattutto a Napoli per le necessità annonarie della capitale. Il relativo movimento commerciale avveniva principalmente dal porto di Vasto che, come si è visto in precedenza, era quello caratterizzato da maggiore profondità nei fondali e nel quale attraccavano polacche e brigantini del Golfo di Sorrento attraverso cui avveniva, appunto, l'esportazione di grandi quantità di cereali.

Come detto anche la coltura della vite si avvantaggiò dell'intensificarsi dei traffici commerciali condotti con le imbarcazioni di piccolo cabotaggio. La produzione enologica abruzzese presentava nell'entroterra vini rossi dall'elevato contenuto alcolico che venivano consumati prevalentemente nei luoghi di

---

<sup>44</sup> Il Real Decreto 30 novembre 1824 esentava da ogni dazio il traffico di cabotaggio «tra i Dominii di là e di qua del Faro».

produzione, e vini bianchi leggeri prodotti sulla fascia costiera<sup>45</sup>. Questi ultimi presentavano un contenuto alcolico ridotto e pertanto non potevano essere trasportati facilmente senza correre il rischio che si guastassero, divenendo aceto. In questo caso un limite della produzione enologica abruzzese, cioè la produzione di vini bianchi deboli, si trasformò in un vantaggio per i produttori locali proprio per effetto delle possibilità offerte dal cabotaggio costiero. Grandi quantitativi di aceto prodotto in Abruzzo venivano infatti esportati alla volta delle Valli di Comacchio per essere lì impiegati nelle manifatture locali che producevano anguille marinate<sup>46</sup>. A volte erano le stesse imbarcazioni che trasportavano anguille vive in Abruzzo o verso la Puglia o la Campania, a riportare indietro i carichi di aceto necessari per le attività di lavorazione del pescato.

Anche la produzione di olio, di mais e di frutta fresca e secca alimentò un fiorente commercio di esportazione, soprattutto in direzione del porto di Trieste e dei territori balcanici che molto apprezzavano questo genere di prodotti.

Se questo era il quadro generale degli scambi che venivano attuati nei porti abruzzesi, è possibile entrare più nel dettaglio delle singole attività produttive per osservare quale sia stato il vantaggio arrecato alle produzioni locali dai traffici marittimi. In particolare, l'intensificarsi della navigazione di cabotaggio stimolò anche lo sviluppo di alcune attività manifatturiere locali che dettero luogo a notevoli flussi di esportazioni. A volte si trattava di produzioni tradizionali, come quelle legate alla ceramica e al vasellame che, già da tempo, venivano svolte artigianalmente nella provincia di Teramo, a Castelli e in alcuni paesi limitrofi, ed erano esportate con successo all'estero, essendo apprezzate ovunque per la raffinatezza dei disegni e per la qualità dei prodotti. L'incremento dei traffici marittimi e la possibilità di fruire di noli a prezzi convenienti in una rete ben collaudata di scambi commerciali che insisteva soprattutto nell'area adriatica, portò all'ampliamento dei mercati di sbocco e favorì maggiori investimenti in questa attività da parte degli artigiani ceramisti locali che, in breve, poterono organizzare la produzione in piccoli impianti manifatturieri.

Altra lavorazione tradizionale delle province abruzzesi era quella legata alla produzione di pasta alimentare. Quest'ultima, realizzata con facilità nell'entroterra grazie all'abbondanza di grano e di acqua, e all'impiego dell'energia idraulica dei fiumi per l'azionamento dei mulini e degli strumenti di lavorazione, trovò buone possibilità di esportazione all'estero essendo apprezzata in particolare nelle province del litorale austriaco.

---

<sup>45</sup> Sulla produzione vinicola in Abruzzo nel corso del XIX secolo G.N. DURINI, *De' vini degli Abruzzi*, in «Annali del Regno delle Due Sicilie», X (1836), p. 25.

<sup>46</sup> D. DELL'OSA, *La vitivinicoltura abruzzese nell'Ottocento*, in «Proposte e Ricerche», 78 (2017), p. 203.

Accanto alle attività tradizionali ve ne erano poi alcune che erano il frutto di lavorazioni più sofisticate ma che, nondimeno, generavano consistenti flussi di esportazioni. Tra queste bisogna ricordare ad esempio la produzione di cremor tartaro, una sostanza chimica ricavata dagli scarti enologici e utilizzata nelle lavorazioni alimentari e nelle manifatture tessili. Il cremor tartaro veniva prodotto in alcuni impianti manifatturieri, nei pressi di Teramo, di Giulianova e di Popoli, i quali erano stati tutti fondati tra la fine del Settecento e i primi decenni dell'Ottocento dall'imprenditore teramano Vincenzo Comi<sup>47</sup>. Quest'ultimo produceva il cremor tartaro in virtù di una privativa che gli era stata concessa dai Reali di Napoli sul finire del Settecento, ed inviava la propria produzione nei più importanti porti dell'Adriatico: da Trieste alla Puglia. Tale attività imprenditoriale favoriva l'afflusso nelle località di produzione di grandi quantitativi di materie prime, nella fattispecie feccia di botte e tartaro grezzo, oltre a far registrare valori consistenti per le esportazioni del prodotto finito. Ai buoni risultati raggiunti con la produzione di cremor tartaro si affiancarono, nei medesimi impianti, anche altre lavorazioni come quelle della pasta di liquirizia per uso alimentare, realizzata con gli arbusti di liquirizia che crescevano nella fascia litoranea, e della concia del pellame, anch'esse in grado di generare un apprezzabile movimento commerciale.

Altra manifattura che si avvantaggiò dell'incremento della navigazione di cabotaggio fu quella della "centerba", un liquore tipico abruzzese ricavato dagli estratti di erbe officinali, molto apprezzato per le sue proprietà medicinali. La "centerba", prodotta soprattutto in alcuni centri della valle del Pescara, veniva trasportata dall'entroterra fin nel porto della piazzaforte pescarese e da qui imbarcata alla volta di porti adriatici o della capitale. In concomitanza del colera del 1836 la domanda esterna di Centerba crebbe considerevolmente in virtù delle presunte qualità medicamentose di questa bevanda. Il piccolo cabotaggio garantì a questa manifattura un buon flusso di esportazioni che favorirono la diffusione del prodotto in molte aree del Mezzogiorno<sup>48</sup>.

Tra i prodotti delle manifatture abruzzesi che si avvantaggiarono dell'aumento dei traffici di cabotaggio bisogna infine ricordare la pece impiegata nella calafatura delle imbarcazioni. Quest'ultima, ricavata con facilità dal legname delle pinete molto numerose nella fascia litoranea abruzzese, veniva apprezzata nel campo della cantieristica in molte aree del Regno.

---

<sup>47</sup> G. PANNELLA, *Vincenzo Comi e le sue opere*, Napoli, Morano, 1886, pp. 83-85.

<sup>48</sup> P. NARDONE, N. RIDOLFI, *Dalle piante erbacee agli alcolici. L'industria dei liquori nell'Italia centrale*, in E. RITROVATO, G. GREGORINI (a cura di), *Il settore agroalimentare nella storia dell'economia europea*, Milano, Franco Angeli, 2019, pp. 592-611.

## 5. CONCLUSIONI

La politica protezionistica borbonica perseguita a partire dal 1824 con particolare riferimento al settore della navigazione, favorì l'incremento degli investimenti nelle imbarcazioni impiegate nei traffici di piccolo cabotaggio. Questo genere di natante era utilizzato con notevole profitto nei piccoli porti della costa abruzzese e contribuì ad incrementare il volume di merci in entrata e in uscita dal litorale delle province di Chieti e Teramo. L'aumento dei traffici marittimi indusse un moderato sviluppo delle attività commerciali locali con ripercussioni positive anche sulle attività agricole e su quelle manifatturiere. Dall'esame dei traffici marittimi avvenuti negli scali dell'Abruzzo nella prima metà del XIX secolo si rileva che l'economia della fascia costiera abruzzese risentì positivamente dell'incremento dei collegamenti commerciali con gli altri territori del Regno e con l'estero. Piccoli progressi vennero realizzati nelle produzioni agricole e nelle attività manifatturiere consentendo la creazione di quelle basi per lo sviluppo economico che si sarebbe manifestato negli anni immediatamente successivi all'Unità, quando il passaggio della Ferrovia Adriatica unito all'abolizione delle barriere doganali inflissero un duro colpo alla marineria abruzzese, spostando gli interessi economici dal commercio di piccolo cabotaggio, alla linea ferrata che garantiva tempi di consegna certi, rapidi e più economici.

# IL MOVIMENTO DELLA NAVIGAZIONE E IL COMMERCIO INTERNAZIONALE MARITTIMO DEL PORTO FRANCO DI NIZZA NEI DECENNI PRECEDENTI LA SUA ABOLIZIONE

*Angela La Macchia - Natascia Ridolfi*

SOMMARIO: 1. Introduzione. – 2. La triangolazione Napoli, Nizza, Marsiglia. – 3. Le relazioni commerciali franco-napoletane e il ruolo di Nizza. – 4. Il commercio di Nizza con la Francia. – 5. Il declino dell'economia marittima nizzarda.

## 1. INTRODUZIONE

Nella narrazione delle vicende economiche del sistema portuale del Mediterraneo centro-settentrionale lungo il primo Ottocento, assai singolare è quella relativa al porto franco di Nizza, la cui vita attraversa gli anni della lenta ripresa economica post Restaurazione e lambisce, nella sua fase finale, gli anni della cosiddetta «rivoluzione commerciale» e del trend espansivo dell'economia mondiale.

Ripristinato nel 1814 il porto franco – che, istituito due secoli prima, era stato soppresso durante il periodo di occupazione francese<sup>1</sup> – la piazza di Nizza beneficerà fino al 1851 della serie dei privilegi fiscali e doganali accordati, anno in cui il regime della franchigia del porto verrà abolito<sup>2</sup>. La franchigia si applicava ai

---

<sup>1</sup> Dopo ventidue anni di occupazione francese, con il ritorno al Regno di Sardegna, la Contea di Nizza ritrovava «une bonne part de ses privilèges économiques anciennes». L'Editto del 1814 rimetteva, infatti, in vigore le istituzioni del 1770 e aboliva quelle francesi: R. TRESSE, *La contrebande maritime du port de Nice au début du XIXesiècle*, in «Annales ESC», 19 (1964), p. 226. Cfr. dello stesso autore, *Les raisons politiques du marasme économique du port de Nice (1815-1821)*, in «Revue d'histoire économique et sociale», 44 (1966), pp. 183-195 e anche O. VERNIER, *La Restauration sarde*, in A. RUGGIERO (a cura di), *Nouvelle histoire de Nice*, Toulouse, Privat, 2006, pp. 155-169; A. COMPAN, *Aperçus sur la vie économique niçoise sous la restauration sarde (1814-1848)*, 2 partie, in «Nice Historique», 85 (1983), pp. 1-21; R. LATOUCHE, *La situation économique et politique du Comté de Nice pendant les premières années de la Restauration sarde (1814-1823)*, in «Nice Historique», 28 (1926), pp. 42-45. Sull'attività del porto nel lungo periodo, *Le port de Nice des origines à nos jours*, Nice, Académie Nissarda-Chambre de commerce et d'industrie, 2004; E. BERI, *Le port-franc à Nice*, in «Nice Historique», 26 (1924), pp. 34-47.

<sup>2</sup> Sulla difesa dei privilegi del porto, ritenuti essenziali per lo sviluppo degli scambi marittimi, H. DE CESSOLE, *Réflexions sur le port-franc de Nice (Mémoire présenté en 1838)*, Nice, Société typographique, 1850, pp. 1-32. Sempre relativamente al particolarismo doganale di cui godeva il porto di Nizza, importanti gli studi di M. BOTTIN, *Un commerce parallèle : la contrebande niçoise du XVIIe*

dazi doganali, non ai diritti portuali propriamente detti: il porto nizzardo, infatti, era sottoposto allo stesso regime degli altri porti del regno sardo, cioè, nessuna nave poteva accedervi senza pagare i dazi ordinari di navigazione.

A differenza di Genova, come di Marsiglia, l'esenzione dai diritti doganali non era privilegio del porto, ma era estesa alla città. Come osservava il console francese a Nizza, «*Nice est plutôt ville franche, que port franc [...] toutes les marchandises et denrées étrangères sont admises, sur le territoire de Nice, exemptes de droits de douanes*»<sup>3</sup>. L'esenzione non era limitata alle importazioni marittime, ma era estesa a quelle via terra. Solo un quarto del commercio marittimo d'importazione degli Stati sardi passava per il porto di Nizza, la restante quota era da attribuire a quello di Genova<sup>4</sup>, il cui ruolo era preminente anche nell'insieme del commercio estero, dove la quota di Nizza veniva calcolata nel 1840 intorno al 18 per cento all'importazione e al 24 per cento all'esportazione. Nello stesso anno, quanto al tonneggio, la quota di Nizza (14,7 per cento) era di minor rilievo sul totale del movimento marittimo sardo con l'estero<sup>5</sup>. Il movimento portuale di Nizza nel 1843 sarebbe stato di 197.381 tonnellate. Quanto all'entità degli scambi, avrebbe superato i 64 milioni di franchi. Più importanti i valori relativi al porto di Genova, che sarebbero stati rispettivamente di 567 mila tonnellate e di 278 milioni di franchi<sup>6</sup>. A grande distanza si collocavano invece i dati relativi al più importante polo del sistema portuale del Mediterraneo centro-settentrionale, che registravano una curva ascendente. Il movimento portuale di Marsiglia, infatti, avrebbe lambito le 800 mila tonnellate nel 1838 per balzare a oltre 1.700.000 tonnellate nel 1843, anno nel quale il valore degli scambi era stimato intorno ai 600 milioni di franchi<sup>7</sup>. Ad animare il movimento portuale di Nizza con l'estero

---

*au milieu du XIXe siècle*, in «*Annales méditerranéennes d'histoire et d'ethnologie juridiques*», Nice, 1976-77, pp. 3-36; ID., *Les franchises douanières du pays niçois*, in «*Cahiers de la Méditerranée*», 18 (1979), pp. 37-49; ID., *Nice, port de Piémont. La politique maritime des princes de la Maison de Savoie, 1388-1860*, in *Le port de Nice*, cit., pp. 83-101; ID., *Le système douanier des États de Savoie et le régime dérogatoire niçois*, in M. ORTOLANI (dir.), *Commerce et communications maritimes et terrestres dans les États de Savoie*, Nice, Serre Éditeur, 2011, pp. 95-105.

<sup>3</sup> ARCHIVES DIPLOMATIQUES DU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, PARIS, *Correspondance consulaire et commerciale* (da ora AMAE, *Corr. comm.*), Nice, tome 27, *Nice 18 mai 1850*, p. 198. Cfr. pure R. TRESSE, *La contrebande maritime du port de Nice*, cit., p. 227.

<sup>4</sup> AMAE, *Corr. comm.*, Gênes, tome 107, *Gênes 24 novembre 1841*, p. 163.

<sup>5</sup> MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE, *Documens sur le Commerce Extérieur*, (da ora MAC, *Documens sur le Commerce*), tome I, Paris, Imprimerie et Librairie Administratives de P. Dupont, 1843, n. 15, p. 20.

<sup>6</sup> DÉPARTEMENT DE L'AGRICULTURE, DU COMMERCE ET DES TRAVAUX PUBLICS, *Annales du Commerce Extérieur*, Italie, (da ora DACT, *Ann. Comm. Ext.*, It.), *États Sardes, Faits commerciaux*, Paris, Imprimerie et Librairie Administratives de P. Dupont, 1863, n. 2, p. 19.

<sup>7</sup> *Ivi*, n. 3, p. 7 e AMAE, *Corr. comm.*, Gênes, tome 108, *Gênes 12 juillet 1844*, p. 242. Livorno

erano soprattutto le marine francese (nel 1839 il 63 per cento del totale) e napoletana. Nel 1840, rispettivamente, con 1.679 navi per 75.641 tonnellate e 283 navi per 27.960 tonnellate. Seguivano a distanza quelle di Toscana, Russia, Stato Pontificio, Austria e Turchia. Nello stesso anno Genova e i porti della costa continentale del regno sardo vi partecipavano con 861 navi per 30.510 tonnellate<sup>8</sup>.

## 2. LA TRIANGOLAZIONE NAPOLI, NIZZA, MARSIGLIA

Il commercio marittimo di Nizza era imperniato soprattutto su due prodotti, olio e grano, e si svolgeva principalmente con la Francia e il Regno delle Due Sicilie. L'olio era, allo stesso tempo, il principale articolo d'importazione e di esportazione. L'importazione avveniva in larghissima misura dal regno napoletano. Nel 1825 giungevano a Nizza da Napoli, su navi napoletane, oli per circa 10 milioni di franchi<sup>9</sup>, negli anni successivi le quantità inviate erano altalenanti a causa di un elevato indice di variabilità annua delle quantità prodotte e commercializzate, legato sia alle opportunità di mercato che ai condizionamenti della natura. Nel 1836 l'importazione di olio meridionale sfiorava solo i 3 milioni di chilogrammi, ascendendo a oltre 6 milioni l'anno successivo, per giungere a quasi 10 milioni nel 1839 e scemare a oltre 5 milioni di chilogrammi nel 1843 e a più di 3 milioni nel 1849<sup>10</sup>.

Invero, l'olio d'oliva meridionale era destinato a Marsiglia e dirottato a Nizza per ragioni tariffarie, che disvelavano la mancata composizione diplomatica dei contrastanti interessi armatoriali della marina francese e di quella napoletana. Nel 1823 il governo di Napoli aveva accordato una riduzione del 10 per cento dei dazi d'esportazione sui prodotti del Regno, se trasportati su navi napoletane. A sua volta, il governo di Parigi aveva disposto l'applicazione di dazi differenziali sulle merci al loro arrivo nei porti francesi, se trasportati su navi straniere. Sicché, le navi napoletane che trasportavano derrate alimentari e materie prime destinate all'industria francese, al fine di evitare il pagamento di una soprattassa, sbarcavano le loro merci a Nizza, il cui porto «per la sua posizione, come per la sua franchigia e la sua prossimità a Marsiglia [poteva] meglio di qualunque altro punto interme-

---

si collocava al secondo posto, dopo Marsiglia, per importanza del movimento marittimo, e al terzo posto, dopo Genova, per valore degli scambi, che veniva stimato nel 1844 in 136 milioni di franchi (DACT, *Ann. Comm. Ext.*, It., *Toscane, Faits commerciaux*, cit., n. 7, p. 13).

<sup>8</sup> MAC, *Documens sur le Commerce*, cit., n. 15, p. 19.

<sup>9</sup> AMAE, *Corr. comm.*, Gênes, tome 101, *Tableaux de commerce et de navigation 1825*, p. 169.

<sup>10</sup> Ivi, Nice, *Rapport sur le commerce et la navigation, ad annum*.

diario favorire questa branca di commercio»<sup>11</sup>. Quanto all'olio napoletano, veniva poi trasportato su tartane francesi, che al loro arrivo nei porti francesi pagavano un dazio di entrata di 25 franchi al quintale, invece dei 30 franchi gravanti sull'olio introdotto su bastimenti napoletani<sup>12</sup>. La destinazione finale degli olii trasbordati a Nizza erano i porti di Rouen, Nantes, Cette, Adge, e, soprattutto, Marsiglia<sup>13</sup>, il cui saponificio calamitava crescenti quantità di olio per uso industriale, ingenerando verso l'interno notevoli flussi, pressoché esclusivamente di prodotto finito<sup>14</sup>. Era, quindi, da Nizza che passava gran parte dell'olio esportato in Francia proveniente dal Regno delle Due Sicilie, e nei *tableaux des douanes* pertanto risultava come importato dal Regno sardo<sup>15</sup>, falsando allo stesso tempo i dati delle bilance commerciali franco-sarda e franco-napoletana, che certificano, comunque, un saldo costantemente negativo per la Francia con entrambi i paesi<sup>16</sup>.

### 3. LE RELAZIONI COMMERCIALI FRANCO-NAPOLETANE E IL RUOLO DI NIZZA

Quello napoletano, perciò, andava caratterizzandosi stabilmente come un mercato di approvvigionamento, più che di sbocco, per i francesi, tradendo le loro aspettative di una crescente penetrazione commerciale, che consentisse di recuperare l'antico ruolo preminente nel commercio napoletano. La Francia rimaneva

<sup>11</sup> *Ivi*, Nice, tome 23, *Nice 5 mars 1834*, p. 345. La scelta di Nizza non era dovuta solo alla sua vicinanza a Marsiglia, ma all'esenzione, di cui godeva il suo porto, dal dazio di trasbordo, che invece si pagava a Genova, nonostante le reiterate proteste della Camera di Commercio di Genova, che ne chiedeva l'abolizione (*Ivi*, Gênes, tome 101, *Mémoire commercial 1824*, p. 46 e tome 102, *Gênes 23 juin 1831*, p. 363).

<sup>12</sup> *Ivi*, Naples, tome 45, *Mémoire sur le commerce de la France et du Royaume des Deux Siciles 1826* e Nice, tome 22, *Nice 4 juillet 1826*, p. 3. Nel 1838, per esempio, su 28,2 milioni di franchi di olio d'oliva esportato in Francia, i battelli francesi ne trasportavano per ben 22,5 milioni di franchi (MAC, *Documens sur le Commerce*, cit., n. 4, p. 14).

<sup>13</sup> AMAE, *Affaires commerciales, Négociations commerciales*, tome I bis, *France-Italie 1838-60*, chapitre III, *Du mélange des huiles*. Cfr. pure O. VERNIER, *Commerce de Nice*, in «Nice Historique», 100 (1998), pp. 139-140; A. RUGGIERO, *Nice port de transit éphémère*, in M. ORTOLANI (dir.), *Commerce et communications maritimes*, cit., pp. 85 ss.

<sup>14</sup> Oltre la metà delle importazioni complessive di olio di oliva per uso industriale effettuate da Marsiglia erano costituite da olio prodotto nelle Due Sicilie (ARCHIVES NATIONALES PARIS, *Affaires Étrangères*, (da ora ANP, *Aff. Étr.*) B. III, 396, *Instructions commerciales pour l'Ambassadeur du Roi à Naples, 24 février 1833*); cfr. B. SALVEMINI, M.A. VISCEGLIA, *Marsiglia e il Mezzogiorno d'Italia (1710-1846). Flussi commerciali e complementarità economica*, in «Mélanges de l'école française de Rome», tome 103, 1 (1991), p. 135.

<sup>15</sup> MAC, *Documens sur le Commerce*, cit., n. 15, p. 28.

<sup>16</sup> ADMINISTRATION DES DOUANES, *Tableau Général du Commerce de la France, ad annum*.

stabilmente – dalla Restaurazione al 1860 – di gran lunga la principale destinazione delle merci meridionali, ma occupava solo il secondo posto per importanza nel commercio d'importazione del Regno napoletano, preceduta, a distanza, dal Regno Unito. Nei primi anni Quaranta, il mercato francese assorbiva circa il 35 per cento dell'export napoletano, mentre quello inglese appena il 14 per cento. All'importazione, come anche nei decenni precedenti e in quello successivo, i ruoli appaiono rovesciati. Londra soddisfaceva circa il 40 per cento dell'import napoletano, a fronte di quasi il 30 per cento di Parigi<sup>17</sup>. Le esportazioni francesi verso il Regno delle Due Sicilie si ponevano, a partire dagli anni Venti, su una curva discendente, passando dai 14-15 milioni di franchi degli anni immediatamente successivi alla Restaurazione, ai 10-11 milioni del 1825<sup>18</sup>, per scemare a 8 milioni nel 1827, oscillando tra i 5 e i 7 milioni di franchi fino alla metà degli anni Quaranta. Anni in cui gli invii francesi destinati al regno napoletano – in connessione alla rapida crescita del commercio a livello mondiale – assumevano un andamento più spedito, registrando nella seconda metà degli anni Cinquanta una triplicazione dei valori monetari, che lasciava immutato, tuttavia, l'elevato saldo negativo per la Francia<sup>19</sup>. Nel 1856 le importazioni francesi dal Regno delle Due Sicilie – al commercio speciale – superavano i 43 milioni di franchi in valori ufficiali e i 66 milioni di franchi in valori reali, mentre le esportazioni verso il regno napoletano ammontavano ad oltre 27 milioni di franchi, sia in valori ufficiali che reali<sup>20</sup>.

Molteplici erano le cause dell'affievolirsi della capacità competitiva francese. I consoli francesi, nelle loro relazioni, ponevano l'accento soprattutto sulle proibitive tariffe protettive napoletane, nonché sulla inedita concorrenza delle manifatture del Regno al cui sviluppo avevano contribuito e contribuivano capitali, imprenditori, tecnici, artigiani e operai stranieri, spesso francesi. Non minore importanza veniva annessa alla massiccia, ingombrante presenza commerciale inglese. La situazione appariva molto cambiata rispetto agli anni antecedenti la Rivoluzione francese. Il Regno delle Due Sicilie, ormai gravitante nell'orbita inglese, si era sottratto alla dipendenza commerciale genovese e francese: «gli inglesi – riferiva, ad esempio, il console francese a Palermo – si sono impadroniti quasi esclusivamente del commercio della Sicilia»<sup>21</sup>. Buona parte delle case com-

<sup>17</sup> DACT, *Ann. Comm. Ext., It., Deux Siciles, Faits commerciaux*, cit., n. 1, p. 7.

<sup>18</sup> G. BARBERA CARDILLO, *Alla ricerca di una reale indipendenza: i Borboni di Napoli e la politica dei trattati*, Milano, Franco Angeli, 2013, p. 79.

<sup>19</sup> ADMINISTRATION DES DOUANES, *Tableau Général du Commerce de la France, ad annum*.

<sup>20</sup> DACT, *Ann. Comm. Ext., It., Deux Siciles, Faits commerciaux*, cit., n. 7, pp. 20-21.

<sup>21</sup> AMAE, *Corr. comm.*, Palermo, tome 10, *Palermo 31 août 1828*, p. 77. Gli inglesi, affermava sempre il console, «hanno la maggior parte della navigazione estera della Sicilia, sostituendo i Genovesi» (*ivi*, tome 11, *Mémoire sur la Sicilie par M. de Ségur Montaigne, 1833*, p. 171).

mercanti presenti nel Regno appartenevano in precedenza, soprattutto in Sicilia, a francesi e genovesi: «ora sono gli inglesi in possesso delle *maisons* più importanti»<sup>22</sup>. Grazie anche – continuava sempre il console – alla loro presenza, e più in generale alla efficiente rete commerciale, «più della metà delle importazioni proviene da Londra»<sup>23</sup>. Alle importazioni ufficiali si aggiungevano quelle, forse più consistenti, introdotte in Sicilia e lungo le coste adriatiche del Mezzogiorno in contrabbando: «il contrabbando enorme degli Inglesi – denunciava sempre il console – ha interamente escluso le merci francesi dall'isola»<sup>24</sup>. Il contrabbando, oltre a danneggiare gravemente le finanze napoletane<sup>25</sup> e a togliere efficacia alle tariffe protettive, rappresentava una grave distorsione della concorrenza sul mercato napoletano, già fortemente compromessa – a giudizio del governo francese – dalla struttura stessa delle tariffe protettive napoletane fortemente penalizzanti per i principali prodotti di esportazione francesi e, viceversa, poco svantaggiose per quelli inglesi<sup>26</sup>. Alle agevolazioni tariffarie sui più importanti articoli inglesi di esportazione, si sommava la totale preminenza commerciale britannica, sostenuta dalle importanti *maisons* inglesi presenti nel Regno e soprattutto a Napoli, rendendo ancora più difficile per i francesi risalire la china della competitività. Ma la concorrenza non era solo inglese, vincente nel settore della produzione industriale di massa. Più dannosa si profilava l'agguerrita concorrenza belga, svizzera e della Prussia renana alla produzione francese di drappi fini e di stoffe di lana di prima qualità<sup>27</sup>. Un ulteriore ostacolo alla penetrazione commerciale francese era costituito dalla crescente produzione, specie di articoli di seta, delle numerose fabbriche sorte nel Regno delle due Sicilie<sup>28</sup>. Invero, la struttura produttiva e commerciale francese – orientata a soddisfare la domanda interna e mondiale di prodotti di lusso, tessuti di seta, di lana, e di «articoli di Parigi»

<sup>22</sup> I francesi in Sicilia possedevano solo qualche maison «poco importante»: *ivi*, *Mémoire sur la Sicilie*, cit., p. 187.

<sup>23</sup> *Ivi*, *Palerme 15 septembre 1836*, p. 371.

<sup>24</sup> «Malta – segnalava il console – è un *entrepôt* da cui si inonda l'isola di manufatti inglesi, sbarcati sulle spiagge quasi deserte del sud dell'isola»: *ivi*, tome 10, *Palerme 19 mai 1828*, pp. 2-3.

<sup>25</sup> Già nel 1820 Zurlo denunciava la «perdita molto considerevole causata dall'introduzione furtiva» delle merci (*ivi*, Naples, tome 45, *Extrait d'un rapport sur le commerce de Naples, faisant partie d'un exposé de la situation du Royaume présenté au Parlement, le 23 octobre 1820, par le C. te de Zurlo, Ministre de l'Intérieur*).

<sup>26</sup> ANP, *Aff. Étr. B. III*, 396, *Instructions commerciales*, cit. Stessa critica i francesi muovevano nei confronti del governo di Torino, accusato di colpire le merci inglesi con dazi più lievi (AMAE, *Corr. comm.*, Gênes, tome 99, *Mémoire sur 1821*, p. 184).

<sup>27</sup> *Ivi*, Naples, tome 46, *Envoi des états du commerce 1828*; cfr. pure ANP, *Aff. Étr. B. III*, 408, *Mémoire sur la situation financière, agricole et manufacturière du Royaume de Naples, février 1834*.

<sup>28</sup> AMAE, *Corr. comm.*, Naples, tome 47, *Note annexée au tableau d'importation du Port de Naples pour l'année 1831*.

– non favoriva un’espansione delle vendite su un mercato assai frammentato e asfittico come quello napoletano. A lenire il montante squilibrio della bilancia commerciale francese con il Regno napoletano, erano le esportazioni di prodotti coloniali. Complessivamente, tuttavia, l’interscambio tra i due paesi – nei decenni 1827-36 e 1837-46 – si svolgeva in una cornice contrassegnata dalla stentata crescita del flusso di esportazioni francesi, anche a causa di una organizzazione commerciale poco efficiente, cui si sommava un sistema bancario poco orientato verso il commercio estero<sup>29</sup>. Sicché i prodotti manufatti e coloniali francesi si scambiavano solo in parte con derrate e materie prime napoletane. Pertanto, i valori relativi alle esportazioni francesi verso il Regno delle due Sicilie erano, nei decenni preunitari, vistosamente inferiori a quelli delle importazioni, producendo un ampio avanzo commerciale a favore di Napoli. Le esportazioni francesi, dalla fine degli anni Venti alla metà degli anni Quaranta, coprivano solo il 50% del valore delle importazioni. È solo dalla metà degli anni Quaranta che la corrente di esportazione francese andava ingrossandosi, attestandosi nel decennio 1847-56 su una media annua di oltre 16 milioni di franchi, in valori ufficiali, e più di 14 milioni di franchi, in valori reali. Ma crescevano anche, nello stesso periodo, le esportazioni napoletane – circa 21 milioni di franchi in media annua, in valori ufficiali, e quasi 27 milioni in valori reali<sup>30</sup> – contribuendo in maniera decisiva all’attivo della bilancia commerciale napoletana con la Francia<sup>31</sup>.

Il progressivo mutamento delle ragioni di scambio, a favore dell’agricoltura, tra beni agricoli e beni industriali, consentiva al Regno delle Due Sicilie di ampliare il grado di apertura della sua economia. Tuttavia, l’infittirsi nell’ultimo decennio della complementarità economica con il paese d’oltralpe, unita a un elevato grado di concentrazione delle esportazioni napoletane nei confronti del mercato francese e a un’accentuazione dell’esposizione mercantile – due o tre prodotti, di volta in volta, rappresentavano più del 50 per cento degli invii in Francia – creavano una situazione di disparità e asimmetria, ponendo il regno napoletano in una insidiosa posizione di dipendenza. La struttura del commercio estero napoletano era ancora quella di un paese agricolo. La composizione delle esportazioni non era sostanzialmente cambiata nel periodo qui preso in considerazione. A mutare era solo l’importanza rivestita dai prodotti esportati, che di volta in volta occupavano il primo, il secondo o il terzo posto. Gli invii oltralpe erano costituiti per la maggior parte da prodotti alimentari e materie prime necessarie all’industria francese. Un piccolo numero di articoli rappresentava larga

<sup>29</sup> G. BARBERA CARDILLO, *Alla ricerca di una reale indipendenza*, cit., p. 74.

<sup>30</sup> ADMINISTRATION DES DOUANES, *Tableau Général du Commerce de la France, ad annum*.

<sup>31</sup> Al notevole attivo della bilancia commerciale franco-napoletana, a favore di Napoli, si contrapponeva il pesante deficit nell’interscambio con l’Inghilterra.

parte del valore delle esportazioni, pur essendo folto l'elenco delle merci inviate: agrumi, legname, riso, zolfo, grano, seta greggia e lavorata, olio<sup>32</sup>. Quest'ultimo prodotto, avendo come destinazione finale principalmente il porto di Marsiglia – i cui saponifici lo preferivano perché più «grasso» – giungeva a Nizza, dal cui porto muoveva un considerevole flusso di esportazione<sup>33</sup>, di cui gli oli provenienti dal regno napoletano costituivano solo una parte, sia pure rilevante. All'ingente esportazione concorreva, in misura notevole, l'olio proveniente per metà dalla contea di Nizza e per l'altra metà dalla Riviera ligure, il cui apporto era in costante crescita<sup>34</sup>. Nel 1835 su più di 13 milioni di Kg di olio esportati in Francia da Nizza, oltre 8 milioni di Kg erano di origine napoletana; nel 1840 su 12 milioni di Kg, 7 milioni; nel 1845, su 10 milioni di Kg, quasi 4 milioni; nel 1850 su oltre 10 milioni di Kg, sfiorava i 3 milioni<sup>35</sup>. L'olio di oliva rappresentava nel 1839 il 67 per cento circa del valore complessivo delle esportazioni dello scalo nizzardo dirette in Francia. Nel 1838 la sua esportazione superava i 22 milioni di franchi; nel 1840 i 15 milioni – di cui più di 9 milioni olio napoletano – nel 1848 i 13 milioni – di cui 8 milioni provenienti dalle coste sarde –, nel 1850 sfiorava i 13 milioni di franchi<sup>36</sup>. Negli anni successivi registrava una sensibile flessione, declinando nel 1856 a 5,6 milioni e a 4,2 milioni di franchi nell'anno successivo<sup>37</sup>.

Altro importante articolo dell'esportazione napoletana avente come destinazione finale la Francia, ma inviato a Nizza, era il grano. Le quantità esportate subivano notevoli fluttuazioni, in relazione all'andamento dei raccolti e dei prezzi dei cereali in Francia e nel Regno napoletano. Quello del grano era in gran parte un commercio di transito che dava luogo a un importante movimento commerciale tra i porti francesi e quello di Nizza, avente spesso carattere esclusivamente

---

<sup>32</sup> Dal Regno delle Due Sicilie si esportavano grandi quantità di olio anche in Gran Bretagna e Russia. Di minor rilievo, ma costanti, erano le quantità esportate nei Paesi Bassi e negli Stati sardi: DACT, *Ann. Comm. Ext., It., Deux Siciles, Faits commerciaux*, cit., n. 5, p. 4.

<sup>33</sup> L'olio veniva trasportato in Francia da numerosi battelli di piccolo cabotaggio, in gran parte di proprietà della *maison* Rocca di Marsiglia, che acquistava buona parte degli oli al loro arrivo a Nizza (AMAE, *Corr. comm.*, Nice, tome 24, *Nice, 11 mai 1841*, p. 224).

<sup>34</sup> *Ivi*, tome 28, *Rapport sur le commerce et la navigation de Nice pendant les années 1851-52-53*, p. 244.

<sup>35</sup> Il valore dell'olio napoletano transitato da Nizza per la Francia, nel 1826 ammontava a più di 8 milioni di franchi (*ivi*, tome 22, *Rapport sur la franchise du port de Nice et sur le commerce français dans ce port pendant l'année 1826*, p.117). Nel 1830 ammontava a 12,5 milioni di franchi, sicché, riferiva il console francese a Genova, era diventato il «principale articolo di transito negli Stati sardi» (*ivi*, tome 102, *Gênes 5 août 1831*, p. 379). Nel 1838 l'olio napoletano non superava i 5 milioni di franchi, così come nel 1848 (*Ivi*, Nice, *Rapport sur le commerce et la navigation, ad annum*).

<sup>36</sup> *Ivi*, tome 28, *Rapport sur le commerce et la navigation de Nice 1851-52-53*, cit.

<sup>37</sup> DACT, *Ann. Comm. Ext., It., Deux Siciles, Faits commerciaux*, cit., n. 7, p. 18.

speculativo<sup>38</sup>. Il valore del grano esportato da Nizza, su navi francesi, diretto in Francia ammontava a 1,6 milioni di franchi nel 1837, a 7 milioni nel 1840 e cresceva – in coincidenza con le gravi crisi cerealicole – da 17,2 milioni nel 1844 e a ben 20,9 milioni di franchi nel 1846<sup>39</sup>, per declinare negli anni successivi a valori più modesti: 1,7 milioni nel 1847 e 1,3 milioni nel 1849<sup>40</sup>.

Un crescente contributo all'attivo della bilancia commerciale napoletana proveniva dal progressivo incremento delle esportazioni seriche in Francia, significativa spia dello sviluppo quantitativo e qualitativo della produzione napoletana<sup>41</sup>. Ad aumentare non erano solo le quantità di seta greggia esportate oltralpe dalla parte continentale del Regno – al commercio speciale, passavano dai 12 mila kg del 1827 ai 33 mila kg del 1840, toccavano i 78 mila nel 1847, per schizzare a 178 mila Kg nel 1858 – conoscevano un incremento significativo anche i valori delle esportazioni di seta ritorta, che passavano da una media annua di circa 2 milioni di franchi del decennio 1827-36 a 2,6 milioni nel decennio successivo, per toccare i 5,7 milioni di franchi in quello 1847-56, superando l'esportazione di olio. Nel 1857 erano indicate in 7,8 milioni di franchi cresciute a 9,6 nel 1858 e balzate a 16 milioni l'anno successivo, su un'esportazione serica complessiva di 19,7 milioni di franchi, di cui 2,5 andavano negli Stati sardi e solo un milione nel Regno Unito<sup>42</sup>.

Negli anni Cinquanta, due soli prodotti, olio e seta, formavano i tre quarti dell'esportazione totale in Francia dalla parte continentale del Regno delle Due Sicilie – cui si riferiscono i dati su riportati –, evidenziando insieme a un infittirsi della complementarità economica tra i due paesi, una ragguardevole esposizione mercantile napoletana<sup>43</sup>. Di maggior rilievo l'esposizione mercantile degli Stati sardi nei confronti della Francia. Un solo prodotto, la seta greggia e ritorta, rappresentava nel 1849-58 il 51,6 per cento in media dell'esportazione totale sarda

<sup>38</sup> AMAE, *Corr. comm.*, Nice, tome 25, *Rapport sur le commerce et la navigation pendant l'année 1843*, p. 138.

<sup>39</sup> *Ivi*, *Rapport sur le commerce et la navigation, ad annum*.

<sup>40</sup> DACT, *Ann. Comm. Ext.*, It., *États Sardes, Faits commerciaux*, cit., n. 4, p. 10.

<sup>41</sup> Un notevole apporto veniva dall'incremento della produzione calabrese che aveva registrato, dalla metà degli anni Quaranta, significativi progressi, pur rimanendo preminente la produzione di seta greggia. L'esportazione avveniva, in larghissima misura, dal porto di Messina, cfr. G. BARBERA CARDILLO, *La Calabria industriale preunitaria 1815-1860*, Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 1999, pp. 149-178.

<sup>42</sup> DACT, *Ann. Comm. Ext.*, It., *Deux Siciles, Faits commerciaux*, cit., n. 7, pp. 16-21, e n. 8, p. 4.

<sup>43</sup> Nel 1859 l'esportazione di olio dalla parte continentale del Regno delle Due Sicilie – diretta, nell'ordine, in Russia, Inghilterra, Austria, Francia, Belgio e Olanda – sfiorava i 33 milioni di franchi, su una esportazione complessiva di 70,7 milioni di franchi, a fronte di 51,5 milioni di importazioni (*ivi*, n. 8, pp. 3-4).

verso la Francia, percentuale che saliva al 55 per cento se rapportata all'esportazione complessiva destinata al mercato interno francese.

Di gran lunga più consistente, rispetto alla meridionale, l'esportazione serica piemontese in Francia, in larghissima misura costituita ormai da «*soies moulinées*», e sempre meno da seta greggia. Il flusso complessivo verso il mercato francese di seta greggia e ritorta passava da una media annua di 50,6 milioni di franchi al commercio generale e di 36 milioni di franchi a quello speciale, del decennio 1839-48, a una media rispettivamente di 55,4 e 49,5 milioni di franchi nel decennio successivo. Nel 1855 su oltre 55 milioni di franchi di seta esportata in Francia, 46,4 milioni di franchi erano addebitati alla seta ritorta. Nello stesso anno le quantità esportate, sempre dal Regno sardo, ammontavano al commercio generale a circa 847 mila kg, di cui solo 184 mila kg si riferivano alla seta greggia. Dati questi in linea con quelli relativi alle esportazioni totali sarde di seta che, sempre nel 1855, ascendevano a 1.129.494 kg, di cui solo 242 mila kg ascrivibili alla seta greggia<sup>44</sup>. Solo una piccola quota di seta diretta in Francia passava attraverso Nizza: nel 1840 per il valore di 163 mila franchi e nel 1847 per 240 mila franchi<sup>45</sup>. Di gran lunga più importanti le esportazioni da Genova: nel 1843, per esempio, ammontavano a più di 3 milioni di franchi<sup>46</sup>.

Lo stesso dicasi per il riso: ne usciva dal porto di Nizza per circa 250 mila franchi nel 1842, a fronte di 1.631.000 franchi inviati oltralpe dallo scalo genovese nel 1843<sup>47</sup>. Il riso giungeva in cabotaggio a Nizza dalla costa continentale degli Stati sardi. In parte serviva per il consumo della contea, il resto veniva esportato. Lo stesso avveniva per gli altri prodotti – olio, grano, riso, zucchero, ferro, tabacco, «articoli diversi» e manufatti – che arrivavano sempre in cabotaggio. I valori relativi al commercio di cabotaggio ascendevano nel 1839 a circa 7,7 milioni di franchi, di cui ben 6.800.000 rappresentavano le importazioni e solo 879 franchi le merci uscite in cabotaggio verso le coste sarde, cioè olio di oliva, grano, tavole di legno, zucchero e «articoli diversi»<sup>48</sup>.

Invero, il cabotaggio tra Nizza e la costa continentale sarda costituiva una quota modesta del movimento generale di navigazione e del commercio marittimo del porto di Nizza. Tenue la partecipazione toscana nonostante occupasse

<sup>44</sup> A. LA MACCHIA, *Un rapporto di complementarità o di dipendenza? Le relazioni commerciali tra il Regno di Sardegna e la Francia alla vigilia dell'Unità*, in «Humanities», V (2016), pp. 64-65.

<sup>45</sup> MAC, *Documens sur le Commerce*, cit., n. 15, p. 20 e DACT, *Ann. Comm. Ext., It., États Sardes, Faits commerciaux*, cit., n. 4, p. 10.

<sup>46</sup> *Ivi*, n. 2, p. 4.

<sup>47</sup> AMAE, *Corr. comm.*, Nice, tome 25, *Rapport sur le commerce et la navigation pendant l'année 1842*, pp. 80 ss. e DACT, *Ann. Comm. Ext., It., États Sardes, Faits commerciaux*, cit., n. 2, p. 4.

<sup>48</sup> MAC, *Documens sur le Commerce*, cit., n. 8, p. 33.

spesso il terzo posto nel movimento di navigazione – nel 1840 con un totale di 147 navi per oltre 5 mila tonnellate – e nell'insieme del commercio marittimo. Le importazioni nizzarde da Livorno, che nel 1840 ammontavano a 334 mila franchi e giungevano a 691 mila franchi nel 1851, consistevano soprattutto in grano, canapa, vino e olio. Le esportazioni verso Livorno che riguardavano soprattutto zucchero, pesci salati e olio, nel 1840 superavano i 360 mila franchi e scemavano a 131 mila nel 1851<sup>49</sup>. Di ancor minor rilievo le relazioni commerciali di Nizza con lo Stato Pontificio, così come il flusso di esportazioni dirette in Turchia e Russia, da cui invece lo scalo nizzardo importava discrete quantità di grano<sup>50</sup>.

#### 4. IL COMMERCIO DI NIZZA CON LA FRANCIA

Di grande rilevanza, viceversa, il concorso francese al commercio marittimo di Nizza. L'interscambio, sino alla metà degli anni Quaranta, si situava su una curva ascendente. La quasi totalità delle esportazioni del porto franco nizzardo erano dirette in Francia: nel 1836 la quota francese era di 15 su 16,9 milioni di franchi; nel 1840 di 24,7 su 25,5 milioni; nel 1846 di 36,3 su 37,8 milioni; nel 1850 di 14,4 su 17,6 milioni di franchi; nel 1853 di 6 milioni su appena 6,6 milioni di franchi<sup>51</sup>. Il declino, a partire dal 1847, delle esportazioni dello scalo nizzardo non aveva, quindi, intaccato il ruolo francese di mercato di sbocco e non mutava la composizione merceologica: olio, grano e farine, riso, drogherie, profumi, frutta e agrumi, canapa, pelli (di vacca, vitello, montone e agnello), seta greggia e legname.

Più diversificata la composizione merceologica delle esportazioni francesi verso Nizza, il cui flusso, pur rilevante, non riusciva a sanare il costante e vistoso squilibrio – fino al 1850 – a favore di Nizza nell'interscambio commerciale. Complessivamente il valore degli invii francesi a Nizza registrava nel periodo considerato rilevanti oscillazioni, passando dai 4 milioni di franchi del 1826 agli 11 del 1836, per balzare a 24,8 milioni nel 1844, ripiegando a 10,8 milioni di franchi nel 1850<sup>52</sup>. Due i prodotti che alimentavano la corrente di esportazione francese: lo zucchero – che sveltava per valore su tutti gli altri prodotti, oscillando tra 1 e 2,7

<sup>49</sup> *Ivi*, n. 15, p. 20 e DACT, *Ann. Comm. Ext., It., États Sardes, Faits commerciaux*, cit., n. 6, pp. 15-16.

<sup>50</sup> Essendo la produzione di grano insufficiente per il consumo della contea, Nizza ne importava dal Mar Nero, Levante, Egitto, Regno delle Due Sicilie e Toscana (AMAE, *Corr. comm.*, Nice, tome 25, *Rapport sur le commerce et la navigation pendant l'année 1842*, p. 302).

<sup>51</sup> *Ivi*, Nice, *Rapport sur le commerce et la navigation, ad annum*.

<sup>52</sup> *Ibidem*.

milioni di franchi – e il vino, che si attestava su valori più modesti – intorno a 1 milione di franchi – assumendo dai primi anni Cinquanta quotazioni più elevate, in virtù del trattato del 14 febbraio 1852 tra Stati sardi e Francia<sup>53</sup>. Articoli importanti dell'export francese erano pure «*drogueries, café, poisson salé*». Scarso peso, in termini monetari, avevano formaggi, cacao, lane, cotoni, fili di cotone.

La tenue rilevanza delle voci «*quincailleries*» e «*tissus diverses*» era da attribuire al fatto che essi giungevano a Nizza soprattutto via terra, dalla dogana di S. Laurent, e che i tessuti stranieri erano in prevalenza importati dal porto franco di Genova: «*Nice reçoit beaucoup de tissus des manufactures anglais et suisses par les entrepôts de Gênes*»<sup>54</sup>. Tuttavia, gli invii francesi a Nizza di tessuti di cotone, di lana, di seta e di lino superavano in media negli anni Quaranta i 300 mila franchi e non subivano sensibili variazioni nei primi anni Cinquanta, nonostante il mutamento radicale della cornice legislativa che regolava da un trentennio l'attività del porto nizzardo. Le leggi del 14 luglio 1851 e 11 luglio 1853, infatti, «riconnettevano la contea di Nizza al sistema generale delle dogane sarde» e, dopo una fase di transizione avviata il 26 luglio 1852, dal 1 gennaio 1854 furono abolite le franchigie e i privilegi di cui godeva la provincia<sup>55</sup>.

## 5. IL DECLINO DELL'ECONOMIA MARITTIMA NIZZARDA

Il nuovo quadro normativo aveva ripercussioni negative sul movimento commerciale marittimo, già in fase di progressiva flessione dal 1847. Il flusso di importazioni scemava passando da circa 19 milioni di franchi nel 1850 a 13,9 milioni nel 1854 e a 12,2 milioni nel 1855<sup>56</sup>. Notevole la flessione delle importazioni dal Regno delle Due Sicilie. L'apposizione sugli oli provenienti dall'estero di un dazio di entrata di 10 franchi per quintale provocava il crollo delle importazioni degli oli napoletani: oltre 3 milioni di kg nel 1851, circa 300 mila kg nel 1852 e 311 mila kg nel 1853<sup>57</sup>. Si riduceva in analoga misura il valore delle esportazioni napoletane dirette a Nizza: da 4,2 milioni di franchi nel 1850, precipitava a 113 mila franchi nel 1853 e a 245 mila franchi nel 1855<sup>58</sup>. Analoga flessione

<sup>53</sup> DACT, *Ann. Comm. Ext.*, It., *États Sardes, Faits commerciaux*, cit., n. 6, p. 16.

<sup>54</sup> AMAE, *Corr. comm.*, Nice, tome 28, *Rapport sur le commerce et la navigation de Nice 1851-52-53*, cit., p. 17.

<sup>55</sup> *Ivi*, *Nice 28 juin 1854*, p. 226.

<sup>56</sup> *Ivi*, *Rapport sur le commerce et la navigation, ad annum*.

<sup>57</sup> DACT, *Ann. Comm. Ext.*, It., *États Sardes, Faits commerciaux*, cit., n. 6, p. 19.

<sup>58</sup> AMAE, *Corr. comm.*, Nice, *Rapport sur le commerce et la navigation, ad annum*; cfr. pure DACT, *Ann. Comm. Ext.*, It., *États Sardes, Faits commerciaux*, cit., n. 8, p. 17. Le importazioni dello

registravano le importazioni dalla Turchia, mentre quelle dalla Russia passavano da 664 mila franchi nel 1851 a 249 mila franchi nel 1854, per azzerarsi nel 1855. Anche le importazioni dalla Francia flettevano, pur mantenendo il primo posto: 11,4 milioni di franchi nel 1851 – su una importazione complessiva dello scalo di 13,6 milioni di franchi – e 8,6 milioni di franchi nel 1856, a fronte di una importazione di 12,3 milioni di franchi<sup>59</sup>. Non diversa la situazione sul versante delle esportazioni, che si collocavano su una curva discendente: 17,6 milioni di franchi nel 1850, 9,2 milioni nel 1854 e 7 milioni nel 1855. La Francia continuava ad occupare il primo posto: come osservava il console francese a Nizza «*le commerce de Nice peut être considéré comme se faisait presque exclusivement avec la France*». Nondimeno, anche le esportazioni verso la Francia declinavano: 14,4 milioni di franchi nel 1850, 6,9 milioni nel 1854 e 5,2 milioni nel 1855<sup>60</sup>.

Ma era anche il movimento generale della navigazione del porto di Nizza a registrare – così come volume e valore degli scambi – una vistosa contrazione: 4.028 bastimenti entrati ed usciti nel 1844 per 205 mila tonnellate; 4.532 per 286 mila tonnellate nel 1846; 3.503 per oltre 156 mila tonnellate nel 1852; nel 1854 i bastimenti erano 3.283 per 139 mila tonnellate; nel 1855 la flessione era più considerevole, 2.696 bastimenti per 111.470 tonnellate<sup>61</sup>.

La progressiva anemia dell'economia marittima nizzarda era solo immediatamente riconducibile alla cessazione del regime del porto franco<sup>62</sup>. La difficile situazione del commercio e dell'industria della contea di Nizza negli ultimi anni era da attribuire, a giudizio del console francese, piuttosto ai provvedimenti che

---

scalo genovese dal Regno delle Due Sicilie, invece, superavano nel 1855 i 9 milioni di franchi, mentre le esportazioni genovesi verso i porti meridionali ascendevano a 20,8 milioni di franchi (*ivi*, pp. 10-11).

<sup>59</sup> AMAE, *Corr. comm.*, Nice, *Rapport sur le commerce et la navigation, ad annum* e DACT, *Ann. Comm. Ext.*, It., *États Sardes, Faits commerciaux*, cit., n. 9, p. 18. I francesi annettevano importanza al mercato nizzardo: «offre uno sbocco considerevole ai nostri prodotti, giacché – chiosava il console francese – tutti i suoi magazzini si approvvigionano in Francia» (AMAE, *Affaires commerciales, Négociations commerciales*, tome I bis, cit.).

<sup>60</sup> AMAE, *Corr. comm.*, Nice, *Rapport sur le commerce et la navigation, ad annum* e DACT, *Ann. Comm. Ext.*, It., *États Sardes, Faits commerciaux*, cit., n. 8, p. 18.

<sup>61</sup> AMAE, *Corr. comm.*, Nice, tome 27, *Nice 17 septembre 1850*, p. 262 e DACT, *Ann. Comm. Ext.*, It., *États Sardes, Faits commerciaux*, cit., n. 6, p. 21, e n. 8, p. 16.

<sup>62</sup> Basti pensare alle ripercussioni dell'apposizione di un dazio di entrata di 10 franchi per quintale sugli oli provenienti dall'estero, o alla soppressione dello sgravio di 5 franchi per quintale accordato sin lì alle merci straniere introdotte in Piemonte per il Col di Tenda. «Questa facilitazione doganale – riferiva il console francese – alimentava un transito considerevole di merci sbarcate a Nizza per essere introdotte in Piemonte per quella via privilegiata e che prenderà senza dubbio d'ora in avanti la via molto meno dispendiosa di Genova o di Savona» (AMAE, *Corr. comm.*, Nice, tome 28, *Nice 28 juin 1854*, p. 227).

avevano accompagnato il ripristino del porto franco. In effetti, chiosava il console, unitamente alla franchigia portuale – «concessa per compensare il danno arrecato alla città dalla sua annessione al Regno di Sardegna, perché privata dei suoi sbocchi naturali dal lato della Francia» – era stata istituita una linea doganale che di fatto separava la provincia «commercialmente dal Regno di cui e[ra] chiamata a farne parte politicamente»<sup>63</sup>. Una barriera, cioè, che si sommava a quelle naturali delle montagne che separavano la contea dal Piemonte, con il quale gli scambi erano resi ancora più difficili a causa dell'impraticabilità delle vie di comunicazione, specie nella stagione invernale. Di difficile percorribilità erano anche le vie del mare, a causa delle pesanti carenze strutturali del porto, relative all'insufficienza di moli e calate, alla poca profondità dei fondali – che rendevano difficoltoso ricevere navi di grosso tonnellaggio – all'esiguità dei servizi di carenaggio, alla mancanza di mezzi meccanici nelle banchine, ecc. Le gravi diseconomie dello scalo nizzardo, ingenerate dal mancato potenziamento del porto e delle attività economiche e commerciali ad esso collegate, ne avevano limitato pesantemente la competitività, affievolendone il ruolo nel Mediterraneo centro-settentrionale, a tutto vantaggio dei porti concorrenti di Marsiglia e Genova.

Quest'ultimo occupava il secondo posto, dopo Marsiglia, per valore degli scambi che, proprio negli stessi anni in cui andava emergendo la crisi dell'economia marittima nizzarda, registrava un considerevole incremento passando dai 253 milioni di franchi del 1844 a 387 milioni di franchi nel 1852, con un incremento del 51,7 per cento<sup>64</sup>. I cospicui profitti del commercio di deposito e di transito avevano alimentato un'intensa attività armatoriale e un notevole flusso di investimenti all'estero. Un consistente nucleo di armatori e mercanti genovesi aveva trasferito la sede dei propri affari nel Mar Nero, a Malta, a Gibilterra e soprattutto a Livorno, intensificando gli scambi con Stati barbareschi, Egitto e Marocco, senza trascurare i lucrosi traffici in America Latina, dove aveva monopolizzato il commercio internazionale marittimo di vari paesi. Genova, inoltre, andava configurandosi – grazie anche ai massicci investimenti ferroviari – come il grande porto dell'Europa centrale, in grado di calamitare il commercio della Svizzera e della Germania, nonché dell'Austria centrale e della Valle padana. Era con l'intermediazione di Genova che si svolgeva il commercio marittimo della Lombardia, mentre veniva parzialmente recuperato il tradizionale ruolo di intermediazione tra i paesi iberici e il nord Italia, la Svizzera e la Germania meridionale.

---

<sup>63</sup> *Ivi*, *Nice 9 juillet 1854*, p. 235.

<sup>64</sup> *Ivi*, *Gênes, État du commerce, ad annum*.

Nizza, viceversa, non era un centro di armamento navale, né possedeva solide strutture di intermediazione finanziaria o di trasformazione manifatturiera delle materie prime importate via mare. Allo sviluppo qualitativo e quantitativo del tessuto industriale erano d'ostacolo, a giudizio del console francese, «l'ignoranza della popolazione, la scarsità di capitali, la carenza di vie di comunicazione, praticabili in ogni stagione, con l'interno del regno, e la fiscalità mal praticata della municipalità, che colpiva le materie prime»<sup>65</sup>. La contea di Nizza continuava così a dipendere per il suo consumo dalle manifatture estere, i cui prodotti potevano essere liberamente importati nel suo porto.

Nizza, privata del porto franco e dei privilegi di cui godeva, appare disarmata di fronte ai temibili concorrenti. Olio indigeno, più che gli agrumi, e turismo<sup>66</sup> rappresentavano sostanzialmente gli unici sottili fili che la tenevano legata ai mercati esteri. Qualche anno dopo, l'annessione alla Francia aprirà un nuovo capitolo dell'economia marittima nizzarda.

---

<sup>65</sup> *Ivi*, Nice, tome 28, *Nice 9 juillet 1854*, p. 236. Nel 1849 si contavano nel territorio della contea 79 stabilimenti che fornivano lavoro a 842 operai. (*Ivi*, tome 27, *Rapport sur le commerce, la navigation, l'agriculture et l'industrie de Nice pendant l'année 1849*, p. 266).

<sup>66</sup> A. COMPAN, *Histoire de Nice et de son comté*, Nice, Serre, 1982, p. 354 ss.; M. ORTOLANI, *Nice avant son annexion à la France (1848-1859)*, in S. MILBACH (a cura di), *La Savoie, la France, l'Europe*, Bruxelles, Peter Lang, 2012, pp. 4-5; P. GONNET, *La réunion de Nice à la France*, Breil, Editions du Cabri, 2003, pp. 98-102. Oltre il turismo invernale, significativa era anche la presenza di comunità di stranieri che soggiornavano a Nizza stabilmente, cfr. S. TOMBACCINI VILLEFRANQUE, *Nice et sa province à la veille de l'annexion*, in «Nice Historique», 111 (2009), pp. 291-293.



# FLUSSO COMMERCIALE E MOVIMENTO TURISTICO TRA L'ITALIA E LA LIBIA NEL PERIODO FASCISTA

*Nataschia Ridolfi*

SOMMARIO: 1. Introduzione. – 2. La Libia: una colonia a metà tra sogno imperiale e fardello finanziario. – 3. I traffici commerciali tra l'Italia e la Libia. – 4. La Libia turistica: organizzazione e movimento. – 5. Conclusioni.

## 1. INTRODUZIONE

La storiografia contemporanea ha rivolto una particolare attenzione allo studio del colonialismo. Indagini percorse in molte direzioni data l'eterogeneità e l'ampia rilevanza dell'argomento. In effetti il colonialismo ha fornito «nuova forma alle strutture della conoscenza umana. Nessuna branca del sapere è rimasta incontaminata dall'esperienza coloniale»<sup>1</sup>.

Numerosi sono i saggi che hanno analizzato il fenomeno coloniale nel Mediterraneo e altrettanti quelli sul colonialismo corporativo<sup>2</sup> oltre alle numerose ricerche rivolte alla propaganda coloniale del regime realizzata come strumento di consenso del governo<sup>3</sup>. Interessante e carico di nuova vitalità è il filone di ricerca *gender-oriented* ovvero le esperienze della donna nelle colonie d'Africa, nelle quali «il suo posizionamento [era] più ambiguo di quello degli uomini, dal momento che essa [apparteneva] al centro colonizzatore e insieme, per la sua stessa condizione di donna, ai suoi margini»<sup>4</sup>.

Molti sono gli studi sul settore turistico, strumento di coesione e di espansione del governo, la cui azione nelle colonie fu diretta sia dallo Stato sia da specifici enti quali l'Enit, il Touring Club e l'Ente Turistico Albergiero Libico (Etal)<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> A. LOOMBA, *Colonialismo/post colonialismo*, Routledge, trad. it. Roma, Melteni ed., 1998, p. 69.

<sup>2</sup> G.L. PODESTÀ, *Il colonialismo corporativo. Politiche economiche e amministrazione coloniale in Africa orientale italiana*, in G. DORE, C. GIORGI, A.M. MORONE, M. ZACCARIA (a cura di), *Governare l'Oltremare*, Roma, Carocci, 2013, p. 135.

<sup>3</sup> J.M. MACKENZIE, *Propaganda and Empire: The Manipulation of British Public Opinion, 1880-1960*, Manchester, Manchester University Press, 1984.

<sup>4</sup> L. ROSSI, *L'altra mappa. Esploratrici viaggiatrici geografe*, Reggio Emilia, Diabasis, 2005, p. 52.

<sup>5</sup> S. MALIA HOM, *Empires of Tourism: travel and retorica in Italian colonial Libya and Albania, 1911-1943*, in «Journal of Tourism History», 4/3 (2012), pp. 281-300; M. FULLER, *Preservation and*

Per quanto concerne la politica coloniale fascista si ricorda che essa fu stimolata da molteplici fattori, non ultimo il desiderio di protagonismo dello Stato all'interno del consesso internazionale. Tali ambizioni furono dirette anche alla "riconquista" della Libia<sup>6</sup>, un errore del passato da riscattare poiché «l'Italia prese possesso di un paese in cui tutto era incerto: area e popolazione», ma addirittura incerta era anche l'effettiva appartenenza<sup>7</sup>.

Ne derivò che il governo fascista per realizzare il sogno imperialista italiano adottò misure più aggressive rispetto all'esperienza giolittiana, conquistando con la forza e la brutalità i territori libici e asservendone la popolazione<sup>8</sup>. Il governo affidò l'azione di espugnazione del territorio libico a Luigi Federzoni, ministro delle Colonie (1922-24, 1926-28), il quale in una prima fase si assicurò il controllo della Tripolitania e della Cirenaica e in un secondo momento procedette al ricongiungimento delle due regioni, nonché alla conquista del territorio sirtico<sup>9</sup>.

Emilio De Bono, che succedette come ministro delle Colonie dal 1929 al 1935, completò l'azione di colonizzazione del paese<sup>10</sup> richiedendo, per la stessa, importanti investimenti affinché la Libia divenisse sicura e ospitale per gli italiani, «è inutile usare circonlocuzioni. O dare i fondi, o fallire!»<sup>11</sup>. Erano necessari, infatti, degli stanziamenti straordinari per realizzare opere pubbliche e per un'intensa attività di sicurezza. De Bono necessitò di ulteriori 7 milioni di lire oltre i 10,5

---

*self-absorption: Italian colonisation and the walled city of Tripoli, Libya*, in «The Journal of North African Studies», 5/4, (2000), pp. 121-154; E. CAPUZZO, *Turismo e tempo libero in Africa orientale italiana (1936-1940)*, in M. MORENO SECO, R. FERNÁNDEZ SIRVENT e R.A. GUTIÉRREZ LORET (a cura di), *Tendencias y debates: XIV Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea*, Universidad de Alicante 20-22 de septiembre de 2018/Alicante, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2019, pp. 1256-1262; D. STRANGIO, *Tourism and political economy for the Italian colonies during the interwar years*, in «Investigaciones de Historia Económica», 17 (2021), pp. 15-25.

<sup>6</sup> E. TURRIANI, *La riconquista fascista della Cirenaica e i fuoriusciti libici in Egitto*, in «Contemporanea», 2 (2007), pp. 251-274.

<sup>7</sup> A. AUSIELLO, *La politica italiana in Libia*, Roma, Scuola Tip. "Don L. Guanella", 1939, p. 113; G. CALCHI NOVATI, *Amministrazione e politica indigena nella prima fase del colonialismo italiano (1911-1919)*, in «Studi urbinati di Scienze giuridiche, politiche ed economiche», LVII-LVIII, 41-42 (1988-1990), p. 366.

<sup>8</sup> F. DI ERNESTO, *Petrolio, cammelli e finanza: cent'anni di storia ed affari tra Italia e Libia*, Roma, Fuoco Edizioni, 2010, p. 21.

<sup>9</sup> L. FEDERZONI, *Venti mesi di azione coloniale*, Milano, Mondadori, 1926, p. 55; A. VITTORIA, *Federzoni Luigi*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 45, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 1995.

<sup>10</sup> CAMERA DEI DEPUTATI, *Atti Parlamentari, Legislatura XXVIII – I sessione, Discussioni, tornata del 5 giugno 1929*, pp. 664-672.

<sup>11</sup> ARCHIVIO CENTRALE DELLO STATO (da ora ACS), *Fondo Presidenza del Consiglio dei Ministri (da ora PCM), 1928-1930, b. 1353, fasc. 17 1 8975, Contributi per la colonizzazione*.

milioni già erogati per le annate 1928-29 e 1929-30<sup>12</sup>.

Lo sforzo finanziario a cui furono sottoposte le casse italiane fu divulgato come un'azione necessaria e benevola di civilizzazione a favore della popolazione libica. A tale scopo furono propagandati solo gli aspetti positivi e vittoriosi delle azioni militari e civili, senza mai denunciare i crimini effettivamente compiuti<sup>13</sup>.

Soppressa ogni forma di resistenza locale, nel corso degli anni Trenta, la politica di repressione fu mitigata e, in parte, sostituita da una più tollerante rivolta allo sviluppo del territorio. Essa contemplò gli interventi strategici finalizzati allo sviluppo delle vie di comunicazione, alla costruzione di strutture pubbliche e private<sup>14</sup>. Ai "mussulmani italiani della quarta sponda", così definiti in patria, furono destinati nuovi villaggi, moschee, scuole e ospedali.

Un ruolo decisivo in tale ambito fu rivestito da Italo Balbo, uomo politico del regime, sottosegretario all'economia nazionale e ministro della Regia Aeronautica, nominato all'uopo governatore generale della Libia (gennaio 1934 - giugno 1940). Egli accettò il nuovo incarico nonostante avesse altri obiettivi politici e riorganizzò la colonia italiana sia sotto l'aspetto economico sia sociale, instaurando un clima di umanità e di apparente tolleranza<sup>15</sup>. Infatti, il sistema coloniale di Balbo continuò a mantenere una netta separazione tra i coloni italiani e la popolazione locale, alla quale non erano affidate cariche burocratiche e amministrative. L'imperialismo ritardatario fascista, espressione del grande impero non rinnegò per l'esperienza libica, uno dei suoi principi fondatori quello dell'ideale di «uomo nuovo, fascista guerriero e consapevole della propria superiorità razziale»<sup>16</sup>, politica che si presentava in antitesi rispetto all'autonomia che gli altri paesi europei stavano sperimentando nelle colonie<sup>17</sup>.

Gli interventi posti in essere da Balbo, oltre a necessitare di importanti investimenti, richiesero anche manodopera specializzata. Arrivarono così in Libia operai e manovalanza di ogni genere, esortati dal governo per avviare l'azione

---

<sup>12</sup> ACS, PCM, 1928-1930, b. 1353, *Resoconto Gabinetto Governo della Tripolitania e della Cirenaica*, 25 febbraio 1930; CAMERA DEI DEPUTATI, *Legislatura XXVIII – I sessione, Discussioni, tornata del 5 giugno 1929*, pp. 664-672, p. 672.

<sup>13</sup> E. SALERNO, *Genocidio in Libia*, Milano, Sugarco edizione, 1979, p. 49; G. OTTOLEGGI, *Gli italiani e il colonialismo. I campi di detenzione italiani in Africa*, Milano, Sugarco edizione, 1997.

<sup>14</sup> F. CRESTI, *Storia della Libia Contemporanea*, Roma, Carocci Editore, 2012, p. 87.

<sup>15</sup> ACS, Segreteria particolare del Duce, Carteggio riservato (1922-1943), fasc. 362/R, *Ministero dell'Aeronautica: Balbo Italo; Ivi*, fasc. 278/R, *Balbo Italo*.

<sup>16</sup> A. GAGLIARDI, *Le colonie italiane in Africa orientale e l'economia dell'Italia fascista*, Bologna, Università di Bologna, Dipartimento di Storia Culture Civiltà, in «Storicamente. Laboratorio di storia», 12 (2016).

<sup>17</sup> M. PASETTI, *Un "colonialismo corporativo"? L'imperialismo fascista tra progetti e realtà*, in «Storicamente. Laboratorio di storia», 12 (2016), p. 24.

colonizzatrice, ma anche per allentare le maglie della disoccupazione interna. L'obiettivo era quello di realizzare dei veri e propri insediamenti demografici che avrebbero dato vita a un sistema economico "trapiantato"<sup>18</sup> simile a quello della Madrepatria.

Il modello, basato sull'iniziale sviluppo del settore primario, lentamente sarebbe stato esteso agli altri comparti, anche se importanti aspettative erano rivolte soprattutto al settore estrattivo. Il commercio rappresentò un'altra divisione da organizzare e controllare. Da subito furono potenziati gli scambi fra l'Italia e la Libia che coinvolsero anche un intenso movimento di persone, operatori e addetti.

L'obiettivo del saggio è quello di evidenziare la politica coloniale fascista in Libia, ponendo l'attenzione sia sull'andamento dei flussi commerciali con la Madrepatria, sia sul movimento turistico tra le due sponde.

La ricerca è stata condotta sull'analisi di un'ampia documentazione depositata presso l'Archivio Centrale dello Stato, l'Archivio Storico diplomatico dei Ministeri degli affari esteri e l'Archivio Storico della Banca d'Italia, sullo studio dei dati contenuti nel Movimento Commerciale del Regno d'Italia pubblicato dal Ministero delle Finanze e sulle rilevazioni dell'Istituto Nazionale di Statistica, con il supporto di una densa letteratura sull'argomento.

## 2. LA LIBIA: UNA COLONIA A METÀ TRA SOGNO IMPERIALE E FARDELLO FINANZIARIO

Il governatorato di Italo Balbo, come si è detto, segnò una nuova fase nella politica coloniale italiana, caratterizzata da una pianificazione efficace dell'azione di governo<sup>19</sup>.

La Libia, oltre ai capitali italiani, fu destinataria anche di un flusso migratorio sostenuto dallo Stato per incentivare l'insediamento degli italiani nella colonia, trasferimento che peraltro era collegato all'attività agricola in quanto si offrivano alle famiglie degli appezzamenti di terra da coltivare. Nella prima metà degli anni Trenta emigrarono in Libia oltre 14.500 italiani (tabella 1).

---

<sup>18</sup> E. MASSI, *Economia dell'Africa italiana*, in «Rivista Internazionale di Scienze Sociali», serie III, 46/3 (1938), pp. 434-458.

<sup>19</sup> REGIO DECRETO LEGGE 3 dicembre 1934, n. 2012: «Articolo 1: La Tripolitania e la Cirenaica costituiscono un'unica colonia denominata "Libia". Essa è dotata di personalità giuridica, ed è retta e rappresentata da un governatore generale. La sede del governo è in Tripoli». C.G. SEGRÈ, *L'Italia in Libia. Dall'età giolittiana a Gheddafi*, Milano, Feltrinelli, 1974; F. CRESTI, *Oasi di italianità: la Libia e la colonizzazione agraria, tra fascismo, guerra e indipendenza (1935-1936)*, Torino, Sei, 1996; F. CRESTI, *Non desiderare la terra d'altri. La colonizzazione italiana in Libia*, Roma, Carocci, 2011.

**Tab. 1 Migrazioni di famiglie italiane verso la Libia (1930-1937)**

Anni	Numero emigrati
1930	1.227
1931	1.102
1932	1.328
1933	3.586
1934	3.675
1935	1.281
1936	959
1937	1.556
<b>Totale</b>	<b>14.714</b>

Fonte: Istat, *VII Censimento Generale della popolazione, Colonie e Possedimenti*, Roma, Tip. Failli, 1935; Istat, *VIII Censimento Generale della popolazione, Libia, Isole Italiane dell'Egeo*, Roma, Tip. Failli, 1939; Presidenza del Consiglio dei Ministri, Commissariato per le Migrazioni e la colonizzazione, *Le migrazioni nel Regno e nell'Africa italiana*, Roma, Tip. Failli, 1938.

Tra il 1938 e il 1939 si aggiunsero altri 20.000 coloni, circa 4.000 famiglie. A questi furono destinati 60.000 ettari di terreno e 1.035 nuove case coloniche<sup>20</sup>.

L'accoglienza dei migranti e il conseguente collocamento avvenivano ad opera dell'Ente per la colonizzazione della Libia e dell'Istituto nazionale fascista<sup>21</sup>. La macchina burocratica fu tutt'altro che perfetta, in molte occasioni evidenziò delle criticità riconducibili nella maggior parte dei casi alla distribuzione casuale dei coloni sul territorio, che era effettuata senza considerare né le capacità tecniche dei contadini né il loro *background*. Questi, catapultati in luoghi di lavoro e ambientali difficili e impreparati sull'attività da svolgere, il più delle volte scoraggiati rientrarono in patria<sup>22</sup>.

<sup>20</sup> ARCHIVIO STORICO DELLA BANCA D'ITALIA (da ora ASBI), *Filiali coloniali*, 5526/1/171, *Relazioni del direttore della filiale di Tripoli per il 1939*.

<sup>21</sup> G.Z. ORNATO, *I "Ventimila" al lavoro nelle terre libiche*, in «Le vie d'Italia», XLV (1939), pp. 36-47; C.G. SEGRÉ, *L'Italia in Libia*, cit., pp. 122-133; A. NOBILE, *La colonizzazione demografica della Libia: progetti e realizzazioni*, in «Bollettino di demografia storica», 12 (1990), pp. 173-188; A. DEL BOCA, *Gli italiani in Libia. Dal fascismo a Gheddafi*, Milano, Mondadori, 1994, pp. 256-270; F. CRESTI, *Il primo esperimento di colonizzazione demografica in Tripolitania nei documenti d'archivio dell'Azienda tabacchi italiani*, in «Africana», 3 (1997), pp. 61-76.

<sup>22</sup> M.R. PROTASI, E. SONNINO, *Politiche di popolamento: Colonizzazione interna e colonizzazione demografica*, in «Popolazione e Storia», 1 (2003), pp. 91-138.

### 3. I TRAFFICI COMMERCIALI TRA L'ITALIA E LA LIBIA

Il governo fascista avviò numerosi traffici con le colonie con l'obiettivo di migliorare la bilancia commerciale della nazione<sup>23</sup>, gli scambi in generale si intensificarono a partire dal 1936, in seguito all'adozione della politica autarchica rivolta anche ai possedimenti coloniali dell'"impero"<sup>24</sup>. Significative furono le esportazioni di prodotti della Madrepatria verso le piazze d'oltremare, mentre limitate rimasero le importazioni, riferite prevalentemente a prodotti agricoli destinati al mercato italiano<sup>25</sup>. Il movimento dei traffici era monitorato, tenuto conto della provenienza e della tipologia delle merci. I prodotti in entrata e in uscita erano suddivisi per genere: 23 categorie per i prodotti importati dalle colonie, 15 per quelli esportati dalla Madrepatria<sup>26</sup>.

È importante sottolineare che dalla Libia non arrivarono materie prime strategicamente rilevanti per l'indotto industriale nazionale, quali petrolio o altri combustibili fossili. Le importazioni libiche erano costituite da prodotti tipici coloniali come ad esempio cotone, frumento, pesci, pomodori, vini, tabacco e olio di oliva; merce di scarso valore e non particolarmente significativa nella domanda alimentare degli italiani.

Il valore delle importazioni tra il 1922 e il 1925 passò da 12.540 a 35.606 milioni di lire, grazie agli effetti positivi dell'organizzazione economica di Balbo raggiungendo nel 1939 un valore superiore ai 90 milioni di lire<sup>27</sup> (grafico n. 1).

Le esportazioni nazionali invece erano destinate perlopiù ai cosiddetti "mercati bianchi" ovvero agli emigrati della Madrepatria e, solo in percentuale minore, al mercato autoctono. Erano inviate in Libia anche materie prime, quali ferro e ghisa, impiegate per la costruzione di infrastrutture, oltre ad attrezzature e macchine industriali destinate a scopi militari.

---

<sup>23</sup> G.L. PODESTÀ, *Il mito dell'impero. Economia, politica e lavoro nelle colonie italiane dell'Africa orientale 1898-1941*, Torino, Giappichelli, 2004, p. 257.

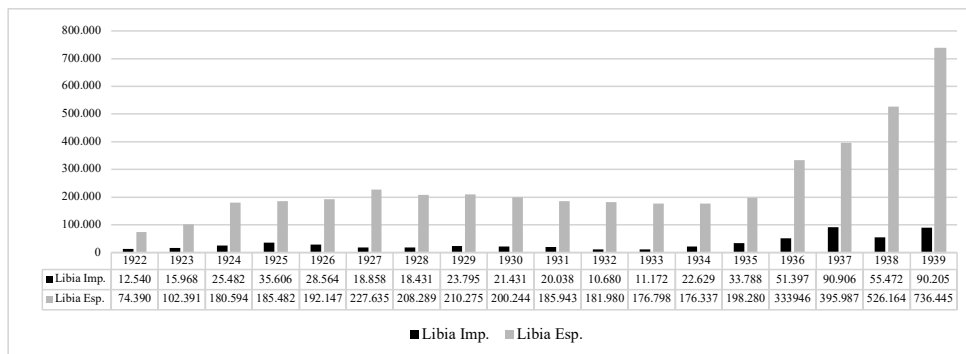
<sup>24</sup> N. LABANCA, *Oltremare. Storia dell'espansione coloniale italiana*, Bologna, il Mulino, 2002, pp. 270-271; R. EGIDI, E. DUCROS, N. PLACIDO, E. TOSINI, G. VIVOLI (a cura di), *L'economia produttiva in Libia*, Roma, Stabilimento tipografico Il Lavoro Fascista, 1937; E. OBERTI, *Le nostre colonie*, Firenze, tip. Barbera, Alfani e Venturi, 1932.

<sup>25</sup> G.L. PODESTÀ, *Il mito dell'impero*, cit., p. 258.

<sup>26</sup> Le importazioni dalle colonie consistevano perlopiù in prodotti alimentari; mentre le esportazioni in tali aree erano anche di macchine, apparecchi, armi, munizioni e autoveicoli. MINISTERO DELLE FINANZE, *Movimento commerciale del Regno d'Italia*; ISTITUTO NAZIONALE DI STATISTICA, *Commercio di importazione e di esportazione del Regno d'Italia*, Roma. Annate consultate: 1923, 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936, 1937, 1938, 1948.

<sup>27</sup> MINISTERO DELLE FINANZE, *Movimento commerciale del Regno d'Italia* e ISTITUTO NAZIONALE DI STATISTICA, *Commercio di importazione e di esportazione del Regno d'Italia, 1922-1939*.

**Graf. 1 Importazioni ed esportazioni delle colonie italiane d'Africa 1922-1939 (in migliaia di lire)\***



\* Non sono presenti i valori import-export dell'Etiopia italiana, in quanto divenne colonia italiana dopo la guerra che si svolse tra l'ottobre 1935 e il maggio 1936. Negli anni 1936-1939 iniziò il flusso commerciale.

Fonte: Ministero delle Finanze, *Movimento commerciale del Regno d'Italia*; Istituto Nazionale di Statistica, *Commercio di importazione e di esportazione del Regno d'Italia*, Roma. Annate consultate: 1923, 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936, 1937, 1938, 1948.

I traffici commerciali tra l'Italia e la Libia non soddisfecero le aspettative del governo, preoccupato dall'ingente esborso finanziario che la colonia necessitava a fronte, invece, di un rientro contenuto in termini di scambi.

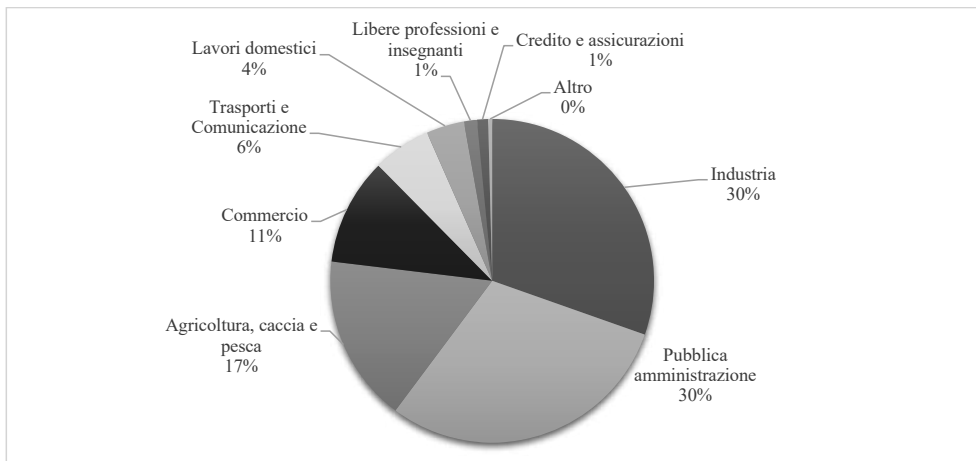
Per sovvertire questo stato di cose e cercare di incentivare ancora di più i traffici commerciali e i relativi introiti tra la colonia e la Madrepatria, l'esecutivo pose in essere alcuni interventi. Un tentativo fu indubbiamente rappresentato dall'istituzione di manifestazioni "risonanti", come ad esempio la Fiera campionaria di Tripoli, successivamente trasformata in Rassegna Internazionale ed Inter coloniale Africana<sup>28</sup>. Essa fu la prima "fiera esposizione" del Mediterraneo realizzata in territorio coloniale. Ogni anno registrava un gran numero di visitatori, attirati dall'evento e desiderosi di scoprire nuovi prodotti ma anche nuove località dell'impero. Gli operatori-turisti nel tempo passarono dagli iniziali 81.000 ospiti del 1927 ai 180.000 del 1939, provenienti da tutti i paesi europei con una significativa presenza in particolare dalla Francia e dal Belgio<sup>29</sup>.

<sup>28</sup> REGIO DECRETO LEGGE del 27 ottobre 1927, n. 2118, Istituzione in Tripoli di un Ente autonomo denominato «Fiera campionaria di Tripoli». M. PASETTI, *op. cit.*, pp. 1-30.

<sup>29</sup> CCIAA, *Annuario della Camere di Commercio italiane all'estero*, Milano, Antonio Cordani S.A. ed., 1942, p. 7.

Il settore commerciale della Libia non decollò come si sperava anche perché i traffici erano basati prevalentemente sull'esportazione di derrate agricole o produzioni collegate all'agricoltura come quelle provenienti dalle distillerie, dai molini, dai pastifici, dagli oleifici, ma anche dagli stabilimenti per l'estrazione dei sali potassici e del tabacco, oltre a quelle connesse all'allevamento e alla pesca. Non si trattava di un vero e proprio assetto industriale, ma di attività con potenzialità di sviluppo alle quali «il regime fascista, che riformato dalle radici la mentalità e la coscienza coloniale italiana, [aveva] saputo sostituire in pochi anni e con ritmo sempre crescente un tale fervore operoso di attività, in ogni campo della produzione e del lavoro, da rendere irriconoscibile la fisionomia di questo grande possedimento mediterraneo»<sup>30</sup>. Tali potenzialità furono sostenute dal governo italiano che inserì nelle attività economiche della colonia la forza lavoro proveniente dalla Madrepatria, come riferito nelle statistiche Istat a metà degli anni Trenta (grafico n. 2).

**Graf. 2 Numero degli addetti italiani occupati nei diversi comparti produttivi in Libia 1937 (valore in %)**



Fonte: ISTAT, *VIII Censimento Generale della popolazione, Libia, Isole Italiane dell'Egeo*, Roma, Failli, 1939; G.L. PODESTÀ, *I censimenti nei domini coloniali come fonte per la storia sociale*, in G. ALFANI, A. CORTESE, F. CRESCENZI, G. FAVERO, A. MICALI, L. POZZI (a cura di), *Censimenti nell'Italia unita*, Roma, Istat, 2012, pp. 253-280.

<sup>30</sup> Tra le attività industriali più significative un ruolo primario era rivestito dalle industrie del mare, in particolare quelle relative alla pesca del tonno e delle spugne R. EGIDI, E. DUCROS, N. PLACIDO, E. TOSINI, G. VIVOLI (a cura di), *op. cit.*, pp. 90-103.

I lavoratori italiani infatti erano distribuiti nel tessuto economico libico come segue: il 30,4% in quello industriale, il 29,8% nella pubblica amministrazione, il 17% in agricoltura e il 10,7% nel settore commerciale.

#### 4. LA LIBIA TURISTICA: ORGANIZZAZIONE E MOVIMENTO

Nella realizzazione dell'impero fascista, il governo aveva riservato al settore turistico una notevole attenzione, promuovendo l'immagine della nuova Libia per attirare visitatori e per esternare la grandiosità delle opere realizzate dal regime<sup>31</sup>. Il turismo, con le sue potenzialità economiche, divenne centrale nella propaganda coloniale e nella politica di palazzo<sup>32</sup>. Il governatorato di Italo Balbo cercò di promuovere la conoscenza della Libia sia in Italia sia all'estero, attivando ed incentivando lo sviluppo dei collegamenti, la realizzazione di strutture ricettive e l'organizzazione di eventi come, ad esempio, la già citata fiera annuale, i rally sahariani e le corse automobilistiche. A partire dal 1936 Balbo sostenne anche la diffusione del turismo congressuale. La politica turistica del Governatore, grazie anche all'apporto dell'Ente turistico alberghiero della Libia<sup>33</sup>, riuscì a ottenere risultati apprezzabili, sia per gli interessi della Madrepatria, sia per la considerazione da parte della comunità internazionale, un merito personale che Balbo desiderava fosse riconosciuto pubblicamente<sup>34</sup>. È superfluo ricordare che lo sviluppo turistico fu strettamente collegato allo sviluppo del territorio libico, una terra che in un certo senso doveva avvicinarsi agli standard della domanda turistica europea ed extraeuropea<sup>35</sup>.

<sup>31</sup> A. FANTOLI, *Tripoli stazione climatica invernale*, in «L'Albergo in Italia», 11 (1926), pp. 692-693.

<sup>32</sup> U. MARCHETTI, *Il turismo è una vera esigenza della colonia*, in «L'Avvenire di Tripoli», 18 giugno 1932.

<sup>33</sup> ACS, *Fondo ETAL*, b. 30, Regio Decreto 31 maggio 1935, n. 1410, *Istituzione dell'Ente turistico alberghiero della Libia* (Gazzetta Ufficiale n. 181 del 5/8/1935). Per quanto concerne le pubblicazioni si rimanda a B. McLAREN, *Architecture and tourism in Italian colonial Libya: an ambivalent modernism*, Seattle, University of Washington press, 2006; B. SPADARO, *Una colonia italiana. Incontri, memorie e rappresentazioni tra Italia e Libia*, Firenze, Le Monnier, 2013; E. VICARI, *L'ente turistico e alberghiero della Libia*, in «Gli annali dell'Africa italiana», dicembre 1942, 5, 4, pp. 955-975; P. NARDONE, N. RIDOLFI, *Gli italiani in Libia: lavoro e turismo negli anni Trenta e Quaranta del XX secolo*, in «ITALIPOLIS», 3 (2020), pp. 211-226.

<sup>34</sup> M. PIRAS, *Italo Balbo e la colonizzazione della Libia nelle corrispondenze diplomatiche francesi*, in «Contemporanea», 16/4 (2013), p. 537.

<sup>35</sup> C. BRUNELLI, *Ospitalità e turismo in Libia*, in «Viaggio del Duce in Libia per l'inaugurazione della litoranea», Anno XV, Orientamenti e note ad uso dei giornalisti, 1-7, Roma, Stabilimento tipografico Il Lavoro Fascista, 1937.

Tale condizione fu soddisfatta anche attraverso il miglioramento delle comunicazioni marittime e aeree, realizzate con vari mezzi e destinate a classi diverse. Il tragitto via mare era garantito da linee abituali, come illustrato nella tabella 2.

**Tab. 2 Linee di comunicazione marittime regolari**

Numero linea	Periodo partenza	Tragitto
Linea 41	Ogni 14 giorni	Napoli, Messina, Catania, Siracusa, Malta, Tripoli.
Linea 42	Ogni 14 giorni	Napoli, Messina, Catania, Siracusa, Malta, Tripoli.
Linea 42 bis	Ogni 7 giorni	Siracusa, Tripoli.
Linea 45	Ogni 14 giorni	Tunisi, Malta, Tripoli.
Linea 46	Ogni 14 giorni	Tunisi, Susa, Sfax, Gerba, Tripoli.
Linea 47	Ogni 14 giorni	Tripoli, Homs, Sliten, Misurata, Sirte, Bengasi, Apollonia, Derna, Tobruk.
Linea 48	Ogni 14 giorni celere di lusso	Napoli, Palermo, Tripoli.
Linea 70	Ogni 14 giorni	Genova, Livorno, Palermo, Trapani, Tunisi, Malta, Tripoli, Bengasi, Derna, Alessandria.
Linea 176	Ogni 30 giorni	Trieste, Venezia, Fiume, Malta, Tripoli, Bengasi.

Fonte: Elaborazione propria dei dati tratti da: *Sviluppi attuali della Tripolitania*, Stab. Pol. Ed. P. Maggi, (anno pubbl.ne non presente), pp. 17-18.

Il trasporto aereo era effettuato da un servizio veloce, la “Freccia rossa”, che collegava ogni 21 giorni Roma e Tripoli<sup>36</sup>. Importanti progressi furono compiuti anche nella viabilità interna, interessata dalla costruzione di strade che collegavano le diverse località della colonia, come ad esempio l’autostrada Tripoli-Gadāmes, un percorso di circa settecento chilometri, denso di attrazioni geologiche e paesaggi romantici<sup>37</sup>.

«L’autoservizio turistico regolare impiega quattro giorni, tra andata e ritorno, con un percorso comodo e attraente di grande interesse paesistico e archeologico. Si viaggia in un grande autopullman sahariano che soddisfa le esigenze del più raffinato turista: poltrone comodissime, che si convertono all’occorrenza in

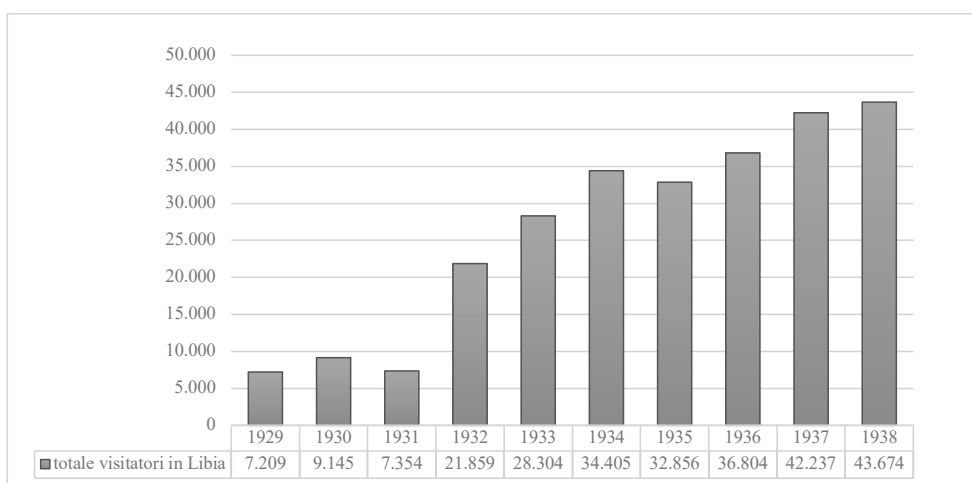
<sup>36</sup> *Sviluppi attuali della Tripolitania*, Stab. Pol. Ed. P. Maggi, (anno pubbl.ne non presente), p. 18.

<sup>37</sup> A. LOSCHI, *L’autostrada del deserto libico*, in «Le Vie d’Italia. Rivista mensile del Touring club italiano», agosto 1936, pp. 529-537.

letti, tavoli e tavolineti, dispensa ben fornita, cameriere, apparecchio radio ricevente e trasmittente con radiotelefonista a disposizione dei turisti, due serbatoi d'acqua, ghiacciaia, servizio di toeletta e uno speciale sistema di immissione di aria fresca che consente una difesa dagli eventuali assalti del *ghibli*<sup>38</sup>.

Gli effetti positivi di tali interventi non tardarono ad arrivare. La presenza di turisti europei ed extraeuropei passò da 7.200 viaggiatori del 1929 agli oltre 43.500 del 1938 (grafico n. 3).

**Graf. 3 Movimento turistico - presenza visitatori in Libia**



Fonte: Archivio storico diplomatico dei Ministeri degli affari esteri (da ora ASD-MAE), Archivio storico del Ministero Africa italiana (da ora ASMAI), *Africa*, V, b. 29, fasc. 338, *Turismo*.

L'incremento del movimento turistico fu senza dubbio evidente, come si è detto, nel periodo di *governance* della Libia di Balbo, il quale dimostrò di essere un abile manager in grado di inserirsi nel circuito turistico internazionale, proponendo le località della colonia libica come meta per viaggiatori di tutte le "tasche".

<sup>38</sup> A. DESIO, *Nel cuore della Libia: l'Harug*, «Le Vie d'Italia. Rivista mensile del Touring club italiano», ottobre 1934, pp. 737-747; A. DESIO, *Uau en-Namus. Un curioso vulcano spento in Libia*, *ivi*, settembre 1936, pp. 573-579.

## 5. CONCLUSIONI

I traffici commerciali della Libia con l'Italia durante il periodo fascista non furono particolarmente significativi per le finanze italiane. Essi risultarono però più strutturati sotto il governatorato di Italo Balbo che pose in essere attività e interventi orientati allo sviluppo del territorio, al benessere delle popolazioni e al consolidamento del potere fascista nella colonia.

Gli scambi commerciali privilegiarono prevalentemente l'approvvigionamento dei "mercati bianchi" ovvero dagli emigrati della Madrepatria e solo in percentuale minore furono destinati al mercato autoctono. La mano "visibile" dello Stato fascista sosteneva artificialmente il commercio e l'economia della Libia<sup>39</sup>, che mancando di autonomia e risorse non poté essere protagonista di nessuna espansione economica, tantoché i risultati furono perlopiù deludenti.

Contenuto fu anche lo sviluppo del settore turistico, nonostante gli sforzi compiuti sia negli investimenti sia nella promozione: il viaggio esotico nelle località libiche non innescò un adeguato processo di crescita e la presenza dei turisti stranieri rimase prevalentemente circoscritta ad alcune località e ad alcuni periodi, cessando definitivamente a causa delle tensioni diplomatiche internazionali che sfociarono nella seconda guerra mondiale ma, anche, a causa della morte del suo emblematico governatore: Italo Balbo. Sia il settore commerciale sia quello turistico in definitiva non raggiunsero gli obiettivi ambiti e sperati dal governo fascista, ma si rivelarono un fardello per lo Stato e le sue finanze.

---

<sup>39</sup> A. GAGLIARDI, *op. cit.*, p. 28.

# MOVIMENTO TURISTICO NEL MEDITERRANEO TRA CROCIERE E COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE NEL VENTENNIO FASCISTA

*Ada Di Nucci*

SOMMARIO: 1. L'avvio del turismo da crociera. – 2. Lo stato dell'arte. – 3. Le navi da crociera: una nuova generazione tra progettazione e comfort. – 4. Le compagnie private di navigazione. – 5. Il viaggio in mare tra pubblicità e rotocalchi. – 6. Il regime fascista e il settore turistico negli anni Trenta. – 7. Le crociere della propaganda. – 8. Il movimento turistico via mare negli anni Trenta. – 9. Conclusioni.

## 1. L'AVVIO DEL TURISMO DA CROCIERA

A partire dal 1920 il sistema turistico italiano, alla stregua di altri comparti produttivi nazionali, si avviava verso la normalizzazione, nonostante i danni causati dal primo conflitto mondiale, dai nuovi assetti geopolitici e dalla mancanza di capitali. Si trattava di ridare slancio a un settore economico rilevante visti i suoi effetti sull'economia e sulla società ma, per riattivare il comparto, era *in primis* necessario accantonare il clima ostile ancora presente tra i paesi dopo la Grande Guerra<sup>1</sup>.

In tale direzione, importante fu il ruolo svolto dallo Stato che intervenne con iniziative rivolte al sostegno del turismo, come l'istituzione nel 1919 dell'Ente Nazionale delle Industrie Turistiche<sup>2</sup>, organismo preposto alla promozione delle località di villeggiatura, alla modernizzazione e allo sviluppo del comparto turistico in Italia e all'estero. Superate le difficoltà iniziali relative al biennio rosso, a partire dal 1922 l'attività dell'ente fu tale da incentivare il flusso di viaggiatori che riprese con vigore, tornando ai livelli precedenti il conflitto<sup>3</sup>.

Sull'arrivo dei turisti dall'estero un ruolo non secondario fu svolto dalla diminuzione del potere d'acquisto della lira, rendendo economicamente vantaggioso viaggiare nella penisola in un momento in cui, grazie al "Giubileo della Pace" indetto nel 1925 da papa Pio XI, si riversò nello Stato del Vaticano e nelle maggiori località religiose italiane un gran numero di pellegrini provenienti da tutto il mondo.

---

<sup>1</sup> A. SESSA, *Il Turismo nei rapporti internazionali*, Cagliari, Ferrataro, 1968, pp. 40-41.

<sup>2</sup> P. BATTILANI, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti: l'evoluzione del turismo europeo*, Bologna, Il Mulino, 2001, p. 251.

<sup>3</sup> C. MOCHI, *Commercio e Turismo*, in *Annali dell'economia italiana*, 7/2, Milano, Ipsoa, 1981, pp. 107-174 e in particolare pp. 154-155.

Si riavviò quindi un buon flusso turistico e le coste, i monti, i laghi, le terme e le città del nostro Paese tornarono a essere visitate da numerosi villeggianti stranieri. Proprio in quegli anni si andò registrando anche un incremento del movimento passeggeri per mare effettuato non più, come avveniva nella seconda metà dell'Ottocento, sulle navi cargo, poco confortevoli e particolarmente lente, utilizzate soprattutto per consentire viaggi transoceanici, ma su navi varate esclusivamente per il trasporto di vacanzieri: le navi da crociera.

Le maggiori società di navigazione europee e italiane compresero il lento ma progressivo sviluppo del trasporto marittimo a scopo turistico, quando dagli Stati Uniti d'America si avviò un incremento della domanda turistica rivolta ai paesi europei. Si trattava per lo più di ex combattenti, desiderosi di rivedere i luoghi conosciuti durante il conflitto.

Tali cambiamenti indussero gradualmente le maggiori società di navigazione europee ad adeguare la loro offerta a una nuova tipologia di turismo, quello da crociera. Alcuni armatori italiani pionieri, spinti dall'*animal spirit* verso l'innovazione, mossero i primi passi in tale direzione: le navi cominciarono ad assumere una nuova configurazione, abbandonando le caratteristiche tipiche di un semplice mezzo di trasporto via mare, che le portava ad assomigliare sempre più a moderni hotel galleggianti con cabine più o meno lussuose e sale ristoranti. La navigazione da crociera diveniva così una possibile alternativa alle altre forme del turismo, offrendo luoghi di relax e svago anche a viaggiatori con disponibilità economiche limitate.

Il presente saggio vuole sottolineare il salto qualitativo realizzato dall'industria crocieristica nel periodo fascista, caratterizzata da una nuova epoca nella navigazione nella quale si è assistito al varo di imponenti navi quali la Victoria, la Saturnia, il Conte di Savoia, l'Augustus e il Rex, che sono state foriere di buone prospettive economiche e d'immagine per l'epoca. In tale ambito il saggio si concentra sul turismo da crociera durante un momento storico delicato nel quale le compagnie di navigazione iniziarono a consolidare la loro offerta turistica aderendo alle politiche adottate dal governo. In breve tempo questa tipologia divenne un valido mezzo per propagandare la potenza e "magnificenza" del regime, finalmente in grado di inserirsi nel contesto internazionale e mostrare all'estero i progressi del *Made in Italy*. Questo saggio si basa sull'analisi di documentazione d'archivio inedita, in particolare del fondo della Presidenza del Consiglio dei Ministri e del fondo Enit, entrambi depositati presso l'Archivio Centrale dello Stato, e sulla letteratura esistente sull'argomento.

## 2. LO STATO DELL'ARTE

La storiografia nell'ultimo ventennio ha rivolto un'ampia attenzione al turismo crocieristico che è divenuto oggetto di molteplici analisi interpretative. In ambito storico rilevanti sono stati gli studi rivolti alle grandi famiglie di armatori, quali Florio, Rubattino, Costa e Piaggio, che riuscirono a soddisfare la crescente domanda di servizi marittimi, realizzando navi sempre più efficienti e all'avanguardia<sup>4</sup>. Interessanti sono anche i saggi dedicati alle compagnie di navigazione, come ad esempio quello sulla *Travagliata storia della Società di navigazione «Italia»* di Marco Doria<sup>5</sup>.

Non sono mancate, inoltre, ricerche che hanno evidenziato la trasformazione economico-sociale che si è realizzata in tale comparto a partire dal primo Novecento, quando la nave rappresentava un luogo in cui erano evidenti in maniera marcata le disuguaglianze sociali, a causa delle quali il soggetto economicamente più debole era costretto a viaggiare in ambienti ostili e disagiati. Per tali ragioni spesso il viaggio rappresentava per il migrante un «momento secondario all'interno dell'esodo»<sup>6</sup> e, pertanto, non aveva rilevanza<sup>7</sup>. Gradualmente l'interesse degli studiosi si è spostato dal viaggiatore al mezzo scelto per la navigazione. Alcuni lavori, infatti, hanno soffermato l'attenzione sullo studio della storia di

---

<sup>4</sup> O. CANCELILA, *I Florio. Storia di una dinastia imprenditoriale*, Milano, Bompiani, 2008; O. CANCELILA, *I Florio nelle vicende della navigazione*, in R. LENTINI (a cura di), *L'economia dei Florio. Una famiglia di imprenditori borghesi dell'800*, Palermo, Sellerio, 1990, pp. 135-136; O. CANCELILA, *Giolitti, la Banca d'Italia, la Navigazione generale italiana e il salvataggio di Casa Florio (1908-1909)*, in «Mediterranea. Ricerche storiche», IV/10 (2007), pp. 299-330; S. CANDELA, *I Florio*, Sellerio, Palermo, 1986; E. DELLACASA, *I Costa. Storia di una famiglia e di un'impresa*, Venezia, Marsilio, 2013; G. MELLINATO, *Cosulich. Dinastia adriatica*, Cinisello Balsamo, Silvana, 2008; T. FANFANI, *Una leggenda verso il futuro. I centodieci anni di storia della Piaggio*, Pisa, Pacini, 2001; R. GIULIANELLI, *Piaggio. Trasporti marittimi e navalmecanica nel Novecento*, in M. CANELLA, G. MAIFREDA (a cura di), *L'Italia dei Piaggio*, Milano, Lucini, 2012, pp. 141-181; M.S. ROLLANDI, *Tra rischi d'impresa e azzardo. Le strategie di un armatore genovese nelle relazioni internazionali dell'Ottocento*, in Raffaele Rubattino. *Un armatore genovese e l'Unità d'Italia*, Cinisello Balsamo, Silvana, 2010, pp. 77-89.

<sup>5</sup> M. DORIA, *Dal trasporto degli emigranti alla crociera. La travagliata storia della Società di navigazione «Italia»*, in P. MASSA (a cura di), *Andar per mare*, Genova, De Ferrari, 2009, pp. 147-175; A. GIUNTINI, *La storia dei trasporti e del commercio e Luigi De Rosa*, in A. DI VITTORIO (a cura di), *Luigi De Rosa e la Storia Economica, Atti del convegno di studi in memoria di Luigi De Rosa*, Napoli, Giannini, 2007, pp. 135-152.

<sup>6</sup> A. CAFARELLI, *Navigare necesse est. La storia marittima nell'ultimo ventennio*, in «Storia Economica», XX/2 (2017), pp. 673-692.

<sup>7</sup> G. MORICOLA, *Introduzione*, in G. MORICOLA (a cura di), *Il viaggio degli emigranti in America Latina tra Ottocento e Novecento. Gli aspetti economici, sociali, culturali*, Napoli, Guida, 2008, pp. 13-14.

importanti transatlantici e sulla vita di bordo, come nel caso del transatlantico “Rex” di Andrea Zanini<sup>8</sup>.

Il turismo da crociera è stato analizzato anche dal punto di vista economico valutandone l’impatto sull’immediato retroterra e necessariamente sulle trasformazioni apportate ai porti di ormeggio. Sono stati evidenziati molti fattori che hanno contribuito alla crescita e allo sviluppo del settore crocieristico, quali ad esempio le preferenze dei passeggeri<sup>9</sup>, l’influenza delle scelte strategiche di marketing<sup>10</sup> e gli effetti sociali che il viaggio in mare comporta, come ad esempio l’avvio di una fitta rete di relazioni tra i viaggiatori, realizzando quasi una sorta di globalizzazione etnica<sup>11</sup>.

Pochi studi invece si riferiscono agli effetti economici sul turismo provocati dai disastri marittimi, come nel caso del Titanic, dell’Andrea Doria, del Moby Prince, della Costa Concordia, dell’Exxon Valdez e del Deepwater Horizon. Così come limitati sono quelli rivolti alla sicurezza delle navi da crociera «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»<sup>12</sup>.

### 3. LE NAVI DA CROCIERA: UNA NUOVA GENERAZIONE TRA PROGETTAZIONE E COMFORT

Le navi da crociera negli anni Venti vennero coinvolte in un processo di ristrutturazione e svecchiamento finalizzato all’aumento della capienza dei passeggeri, al comfort e al potenziamento della velocità e della sicurezza. Furono

---

<sup>8</sup> A. ZANINI, *Grand Hotel Rex, I servizi alberghieri e il personale di bordo sui transatlantici italiani*, in P. PICCIONE (a cura di), *Transatlantico Rex: il mito e la memoria*, Cinisello Balsamo, Silvana, 2013, pp. 203-214; M. ELISEO, P. PICCIONE, *Transatlantici. Storia delle grandi navi passeggeri italiane*, Genova, Tormena, 2001; M. ELISEO, *Il transatlantico Rex: ship of ships*, Genova, Tormena, 2003; M. ELISEO, W.H. MILLER, *Transatlantici tra le due guerre. L’epoca d’oro delle navi di linea*, Milano, Hoepli, 2004; M. ELISEO, *Andrea Doria. Cento uno viaggi*, Milano, Mondadori, 2006.

<sup>9</sup> M. HONEY, *Cruise Tourism in the Caribbean*, Londra, Routledge, 2019.

<sup>10</sup> H.M. KWAG, E. LEE, *Analysis of the Asian cruise industry and its future*, in A. PAPATHANASSIS (a cura di), *Cruise Sector Growth*, Wiesbaden, Gabler, 2009, pp. 17-29; ASEAN CRUISE WORKING GROUP, *The Study for Integrated Regional Cooperation Framework Plan on Asian Cruise Development*, Bangkok, United Nations publication, 2002; J.H. HWANG, *A Study on a Development Plan for the Cruise Tourism Industry in Korea*, in «Journal of Economics, Marketing, and Management», 8/1 (2006), pp. 20-28.

<sup>11</sup> R.E. WOOD, *Caribbean cruise tourism: Globalization at sea*, in «Annals of Tourism Research», 27/2 (2000), pp. 345-370.

<sup>12</sup> A. CAFARELLI, *op. cit.*, pp. 673-692.

al contempo realizzate anche navi con un tonnellaggio minore e maggiore velocità, molto più versatili e adatte a qualsiasi itinerario<sup>13</sup>. Le grosse stive, che in principio erano utilizzate dagli emigranti, furono sostituite dalle cabine per gli ospiti e l'utilizzo della nafta al posto del carbone permise di ricavare nuovi spazi recuperati dagli alloggiamenti dei motori, consentendo così anche una drastica riduzione del personale addetto alle macchine e alle caldaie<sup>14</sup>.

Particolare attenzione fu dedicata agli allestimenti e agli arredi interni per trasformare la nave affinché potesse essere vista dal turista "con occhi nuovi"<sup>15</sup>, dimenticando il retaggio culturale legato alle migliaia di migranti europei che in passato erano stati costretti al buio delle stive.

In relazione ai tragitti delle crociere vennero create nuove rotte, ottimizzate le esistenti e organizzati i percorsi scegliendo i porti di partenza, di scalo e di destinazione con l'obiettivo di stimolare i passeggeri. Ne derivò che la durata media di navigazione si assestò sui dieci-quindici giorni. Il soggiorno in mare iniziò ad offrire servizi di ottimo livello grazie al personale appositamente formato e a volte a disposizione di ogni singolo ospite<sup>16</sup>. Gli *stewards*, preparati per il lavoro a bordo, conoscevano più lingue, possedevano una buona cultura generale e soprattutto competenze marinare<sup>17</sup>. A Genova fu istituita perfino un'apposita scuola, la Marino Boccanegra, che preparava il personale alberghiero di bordo<sup>18</sup>.

Protagonisti e artefici di tali cambiamenti furono, ovviamente, le compagnie di navigazione che, nate inizialmente per svolgere servizi postali, si dedicarono al trasporto di linea dei passeggeri, percependo il nuovo *business* e quindi l'esigenza di cambiare i piani strategici. Esse proposero un nuovo prodotto turistico: la crociera.

#### 4. LE COMPAGNIE PRIVATE DI NAVIGAZIONE

All'inizio degli anni Venti alcune compagnie private di navigazione italiane intuirono di essere di fronte a un nuovo *target* di passeggero che viaggiava "per

<sup>13</sup> M. ELISEO, W.E. MILLER, *Transatlantici tra le due guerre*, cit., p. 21.

<sup>14</sup> *Ivi*, pp. 65-66.

<sup>15</sup> «Un architetto serio che guardi da architetto (creatore di organismi) troverà in un piroscavo la liberazione da maledette servitù secolari». LE CORBUSIER, *Verso una architettura*, Milano, Longanesi, 1973, p. 80.

<sup>16</sup> ENIT, *Un cameriere di bordo che si fa maestro dei suoi giovani compagni*, in «L'Albergo in Italia», 9 (1927), pp. 631-632.

<sup>17</sup> A. ZANINI, *op. cit.*, p. 806.

<sup>18</sup> *Ivi*, p. 205.

diletto e non per necessità”<sup>19</sup> e si identificava pienamente nella categoria del turista. Di conseguenza l’attività delle compagnie divenne più articolata, iniziando a promuovere ed esportare l’industria del turismo anche oltre i confini nazionali. La nave si trasformò da mezzo di trasporto a luogo ricettivo, nel quale trascorrere piacevolmente il tempo, prima di giungere nelle diverse località da visitare. L’imbarcazione diveniva quindi la prima meta della vacanza e, pertanto, doveva rispecchiare questa condizione.

Le compagnie italiane di navigazione, che in questo periodo si distinsero per la gestione del traffico marittimo e per le innovazioni apportate ai loro scafi, furono la Lloyd Sabaudò, la Navigazione Generale Italiana (NGI), la Navigazione Cosulich e la Società Italiana Servizi Marittimi (Sitmar). Esse introdussero attività di svago, maggiori comfort e si affermarono come monopoliste sulle rotte intercontinentali. Tutto ciò richiese agli armatori ingenti investimenti, a partire dal finanziamento delle prime turbonavi fino ad arrivare ai moderni transatlantici<sup>20</sup>.

Ogni compagnia si impegnò inoltre in costose campagne di promozione e marketing. Le mete d’oltreoceano divennero un segmento importante dell’offerta crocieristica, in quanto si volevano soddisfare le esigenze di quella parte di clientela ancora legata ai luoghi di battaglia della Prima guerra mondiale<sup>21</sup>. Le stesse navi che portavano gli ex combattenti americani in Europa trasportavano turisti europei alla volta del nuovo continente; le mete più ambite in tal senso erano rivolte anche alla scoperta dei Caraibi e delle località del Sud America, oltre ai percorsi classici con destinazione New York. Dall’Italia, ad esempio, era possibile salpare dal porto di Genova, transitando per Gibilterra e raggiungere poi la “Grande Mela”, percorrendo la nuova rotta, tra il 37° e il 42° parallelo, “*The Sunny Southern Route*”<sup>22</sup>, che garantiva migliori condizioni meteorologiche e quindi una piacevole traversata tra spazi all’aperto e al sole.

In questo settore crocieristico la triestina Lloyd Sabaudò varò delle imbarcazioni di lusso velocissime, recanti i nomi dei reali di Casa Savoia come il Conte Rosso (1921), il Conte Verde (1922), il Conte Biancamano (1925) e il Conte Grande (1927); tali navi attraversavano l’oceano con destinazioni per New York in soli 9 giorni, per il Brasile in 11 giorni e per il Sud America in 13 giorni.

Anche la Compagnia di Navigazione Generale Italiana NGI, con sede a Genova e Palermo, vantava grandi e celeri piroscafi, come il Giulio Cesare (1922)

<sup>19</sup> M. ELISEO, W.H. MILLER, *Transatlantici tra le due guerre*, cit., p. 1.

<sup>20</sup> M. ELISEO, *Rex. Storia di un transatlantico*, Parma, Albertelli, 1992, p. 25.

<sup>21</sup> ENIT, *Per l’incremento del turismo americano in Europa*, in «L’Albergo in Italia», 1 (1927), pp. 41-51.

<sup>22</sup> A. JELARDI, *Storia del viaggio e del turismo in Italia*, Milano, Mursia, 2012, p. 275.

e il Duilio (1923)<sup>23</sup>, e due transatlantici gemelli, il Roma (1926) e l'Augustus (1927)<sup>24</sup>, realizzati nei cantieri navali Ansaldo di Genova Sestri<sup>25</sup>. Questi ultimi, in particolare, eleganti e lussuosi, arredati in stile rinascimentale e barocco, suscitarono grande interesse tra i crocieristi, in quanto riproducevano a bordo una vera sistemazione alberghiera di lusso. Le navi e i transatlantici furono però costruiti nell'ottica di ampliare il pubblico dei clienti e di accogliere anche la nuova classe di viaggiatori, che fino ad allora era stata esclusa dalla possibilità di partecipare alla domanda turistica. Si trattava del ceto medio, composto in prevalenza da piccoli borghesi e neo-benestanti ai quali fu destinata la seconda classe economica<sup>26</sup>.

Il transatlantico Roma di 215,25 metri, ad esempio, ospitava 449 passeggeri di prima classe con sistemazione di lusso, 236 ospiti di seconda classe con accoglienza simile ad alberghi di prima categoria, 312 viaggiatori di classe turistica con trattamento da albergo di seconda categoria e infine 708 passeggeri nella terza classe destinata solo al semplice trasporto<sup>27</sup>. In tal modo il turismo popolare da crociera venne coinvolto in quella tipologia di viaggio che, sino ad allora, aveva caratterizzato solo le classi più agiate. Ciò fu possibile grazie alla rimodulazione dell'organizzazione delle navi, che abbracciò anche le esigenze di una clientela più popolare. La distinzione di categoria e di spazi garantiva sempre elevati standard di qualità per gli ospiti abbienti, verso i quali, ad esempio, l'Augustus con le sue 33.000 tonnellate di stazza offriva, tra gli altri, anche una piscina esterna ed era pubblicizzato come uno dei più grandi transatlantici, che navigava «per il mondo, come un lembo della Patria, a testimoniare di quali audacie, di quali prodigi della tecnica e dell'arte erano capaci gli Italiani»<sup>28</sup>. A bordo ottima attenzione era rivolta anche agli ospiti delle classi inferiori, che viaggiavano in cabine con arredi ugualmente sfarzosi e godevano di comfort e intrattenimenti simili a quelli della classe superior.

Per ampliare il giro d'affari molte compagnie di navigazione offrivano soggiorni in mare anche a coloro che disponevano di modeste risorse economiche e che avevano, di conseguenza, esigenze meno pretenziose. La compagnia Triestina Cosulich varò due motonavi gemelle, la Saturnia e la Vulcania, adatte a tale sco-

---

<sup>23</sup> M. ELISEO, W.H. MILLER, *Transatlantici tra le due guerre*, cit., pp. 36-39.

<sup>24</sup> Entrambi di circa 30.000 tonnellate. *Ivi*, pp. 64-67.

<sup>25</sup> M. ELISEO, *Rex. Storia di un transatlantico*, cit., p. 29.

<sup>26</sup> ENIT, *Per l'incremento del turismo americano in Europa*, cit., pp. 41-51.

<sup>27</sup> B. SCOTTI, *Turismo Transatlantico. Le classi economiche a bordo del "Roma"*, in «L'Albergo in Italia», 9 (1926), pp. 550-555.

<sup>28</sup> B. SCOTTI, *Le sistemazioni alberghiere a bordo dell'Augustus*, in «L'Albergo in Italia», 10 (1928), pp. 659-669.

po che prestavano un dignitoso servizio di linea e da crociera. Esse erano dotate di saloni da pranzo, sale da fumo e da ballo, ponti per passeggiate e “vasca da nuoto”. Si muovevano verso mete “popolari” della Dalmazia, Grecia, Turchia, Sicilia, Francia, Spagna e Africa<sup>29</sup>. Tali crociere entrarono anche nell’agenda del Touring Club Italiano con l’itinerario “Trieste-Patrasso-Napoli”<sup>30</sup>.

Un ruolo importante nel panorama del trasporto marittimo italiano fu quello della compagnia di navigazione Sitmar<sup>31</sup>, costituitasi nel 1913. La nave ammiraglia Neptunia il 21 gennaio 1926 inaugurò la prima rotta turistica nel Mediterraneo: salpò da Genova per dirigersi nel principato di Monaco, Algeri, Alessandria d’Egitto, Napoli<sup>32</sup>. Gli itinerari della compagnia Sitmar vennero sponsorizzati anche dall’Enit e dall’agenzia inglese Thomas Cook, che proposero crociere volte alla scoperta del Mediterraneo occidentale (da Genova, per il principato di Monaco, Barcellona, Malaga, Napoli oppure verso i fiordi norvegesi), orientale (da Genova, per Napoli, Pireo, Costantinopoli, Caifa e luoghi santi, Alessandria d’Egitto e ritorno, oppure verso la Tunisia e la Tripolitania) e dell’Adriatico, con la possibilità di assistere a particolari eventi come il periplo italico, la settimana santa a Siviglia e il carnevale di Nizza<sup>33</sup>.

Il ruolo dell’Enit nell’ambito del turismo da crociera, nel tempo divenne più incisivo tanto da promuovere viaggi sulla nave Neptunia con il seguente slogan: «Gli americani si vantano di saper mettere le ruote ai palazzi per trasferirli da un luogo all’altro della terra; noi mettiamo loro le eliche per farli navigare sul mare»<sup>34</sup>. Il Neptunia si rivelò all’avanguardia nel settore, istituendo una grande novità per l’epoca: l’Ufficio Informazioni, che assolveva diversi compiti tra i quali, il cambio delle valute, l’organizzazione delle escursioni a terra, le eventuali prenotazioni di vagoni letto nei treni e negli alberghi, informazioni sui passaporti, sulle dogane e altri ancora, in modo tale da evitare agli ospiti possibili disagi<sup>35</sup>. Lo scopo era quello di agevolare i passeggeri e stimolare loro il desiderio di ripetere l’esperienza del viaggio in mare.

<sup>29</sup> A. JELARDI, *op. cit.*, p. 277.

<sup>30</sup> ARCHIVIO CENTRALE DELLO STATO (da ora ACS), *Fondo Presidenza del Consiglio dei Ministri* (da ora PCM), 1927, b. 1012, f. 3 14 432, *Crociera piroscrafo Saturnia*.

<sup>31</sup> M. ELISEO, *The Sitmar Liners the V ships, 1928-1998*, London, Carmania Press, 1998, pp. 6-7.

<sup>32</sup> La nave era lunga circa 150 metri. U. TEGANI, *I Suntuosi impianti del “Neptunia”*, in «L’Albergo in Italia», 5 (1926), pp. 275-284.

<sup>33</sup> ACS, PCM, b. 1504, f. 3 2-1 n. 9450, *Crociera nel Mediterraneo organizzata per l’incremento del turismo*.

<sup>34</sup> U. TEGANI, *I Suntuosi impianti*, cit.; U. TEGANI, *Un albergo sul mare, nella coulisse del “Neptunia”*, in «L’Albergo in Italia», 6 (1926), pp. 325-332.

<sup>35</sup> U. TEGANI, *Un albergo sul mare; III i servizi a bordo del “Neptunia”*, in «L’Albergo in Italia», 8 (1926), pp. 419-425.

## 5. IL VIAGGIO IN MARE TRA PUBBLICITÀ E ROTOCALCHI

Il viaggio in mare poteva aver luogo su un “palazzo navigante” che offriva svago e divertimento, consentendo di evadere dalla routine quotidiana a prezzi convenienti, garantiti da cambi vantaggiosi e spese predefinite<sup>36</sup>.

La crociera si affermava sia come nuova realtà nel ventaglio delle offerte turistiche, sia come occasione di sviluppo per territori e porti. Essa ben presto catturò l'interesse di quotidiani e rotoalchi che iniziarono a dedicare ampi spazi alla moderna navigazione. La rivista francese *L'Hôtellerie Française* nel 1927, ad esempio, sponsorizzava la crociera in quanto priva delle seccature e degli adempimenti tipici dei viaggi via terra come il fare i biglietti, sostare nelle stazioni, attendere treni gremiti e soggiornare in discutibili strutture<sup>37</sup>. La *Compagnie Générale Transatlantique*, invece, promosse gli itinerari “a forfait” per catturare clientela europea, ma anche quella proveniente d'oltreoceano<sup>38</sup>.

In Italia le crociere furono oggetto di grande attenzione, infatti le compagnie di navigazione tentarono di stimolare il desiderio della vacanza attraverso articoli pubblicitari e foto nei quali si dava risalto alla nave e alle caratteristiche «legate alla crociera, alla mondanità, al privilegio della vacanza d'eccezione»<sup>39</sup>. La pubblicità, che doveva essere «semplice, in modo da poter essere compresa da qualsiasi osservatore, con il minimo sforzo possibile e la più grande rapidità»<sup>40</sup>, utilizzava schizzi grafici in Art Déco e in stile Liberty rivolti a promuovere le crociere nel Mediterraneo sui “grattacieli galleggianti”<sup>41</sup>.

Il successo delle crociere divenne evidente quando, nel 1928, a Napoli venne pubblicato da Domenico Maselli un saggio dal titolo *Galateo del «Saper vivere a bordo» di una Nave*, nel quale si fornivano agli ospiti del mare alcune basilari indicazioni di bon ton<sup>42</sup>. I croceristi aumentarono sempre di più, tanto da spingere le compagnie private di navigazione a progettare nuovi assetti e nuove organizzazioni.

Il movimento crocieristico dei viaggiatori venne influenzato anche da alcuni eventi che ebbero luogo proprio in epoca fascista, in particolare il Giubileo del

<sup>36</sup> *Ibidem.*

<sup>37</sup> ENIT, *Il Grande Turismo Marittimo. Le Crociere*, in «L'Albergo in Italia», 4 (1927), pp. 253-254.

<sup>38</sup> ENIT, *La conferenza turistica del Nord-Africa francese*, in «L'Albergo in Italia», 5 (1929), pp. 322-323.

<sup>39</sup> G. DORFLES, *Le grandi navi: costume e gusto*, in «Six wonderfuls days», Genova, Tormena, 2002.

<sup>40</sup> ARCHIVIO STORICO DELLA PUBBLICITÀ DI GENOVA, Fondo della Barabino & Graeve; ARCHIVIO FONDAZIONE ANSALDO.

<sup>41</sup> *Ibidem.*

<sup>42</sup> D. MASELLI, *Galateo del «Saper vivere a bordo» di una Nave*, Napoli, Jovene, 1928.

1925, che attirò in Italia molti turisti e pellegrini stranieri, provenienti dalla Gran Bretagna, dai Balcani, dall'Europa centrale, ma anche d'oltreoceano. Di tali viaggiatori il 75% usufruì di navi italiane<sup>43</sup>.

La tab. 1 evidenzia che dal 1925 il movimento passeggeri nei porti italiani ampliò il flusso sia negli arrivi sia nelle partenze. I porti più gettonati erano quelli di Napoli, Genova e Trieste e le crociere avevano luogo soprattutto nei mesi primaverili ed estivi in virtù delle migliori condizioni del mare.

**Tab. 1 Movimento dei passeggeri della navigazione italiana 1922-1929 (migliaia)**

Anni	Sbarcati	Imbarcati	Totale	Var. %
1922	2.909	2.922	5.831	
1923	2.957	3.013	5.970	+2,4
1924	3.869	3.882	7.731	+3,0
1925	4.265	4.285	8.550	+10,3
1926	4.324	4.347	8.671	+1,5
1927	4.108	4.164	8.272	-4,6
1928	4.525	4.527	9.052	+9,4
1929	4.739	4.743	9.482	+4,8

Fonte: G. BENEDETTI, C. MOCHI, *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana*, 7 (2), Milano, Ipsoa, pp. 175-256, p. 209.

Nel 1923 il flusso turistico iniziò a essere ufficialmente monitorato dalla Direzione Generale della Marina Mercantile, di concerto con l'Enit, che controllava le navi provenienti dall'estero, facenti scalo nei porti italiani<sup>44</sup>, un chiaro segno che la crociera si stava rilevando come un fattore positivo per l'economia nazionale e il suo movimento iniziava a essere oggetto di attenzione (tab. 2).

<sup>43</sup> A. JELARDI, *op. cit.*, p. 277.

<sup>44</sup> Le rilevazioni contemplavano la registrazione del numero dei passeggeri sbarcati, la nazionalità, la classe e la provenienza.

**Tab. 2 Entrate e uscite della bilancia turistica italiana 1923-1929 (milioni di lire correnti)**

Anni	Bilancia turistica			% di copertura
	Spesa stranieri in Italia	Spesa italiani all'estero	Saldo attivo	
1923	2.389	395	1.994	32,15
1924	2.862	350	2.512	49,23
1925	3.595	420	3.175	39,54
1926	3.168	424	2.744	37,41
1927	2.547	335	2.212	45,55
1928	2.601	336	2.265	30,30
1929	2.418	316	2.102	32,16

Fonte: M. TROISE, *La rendita turistica*, Bari, Macri, 1942, pp. 93-94.

Verso la metà degli anni Venti alcune compagnie di navigazione italiane puntarono il loro interesse verso nuove mete turistiche, tra le quali l'Oriente e, in particolare, il Giappone. Fondamentali furono, in tal senso, i contatti ufficiali predisposti dall'addetto navale dell'ambasciata italiana a Tokio, che richiese all'ufficio del Capo di Stato Maggiore della Regia Marina «dépliant, cartoline e fotografie delle motonavi italiane»<sup>45</sup> per promuoverle nelle agenzie turistiche di Tokio. Nella città, infatti, si attendevano con curiosità gli arrivi di navi di «forte tonnellaggio con turisti a bordo»<sup>46</sup>, che venivano sempre preceduti da una «pubblicità eccezionale, e che le Agenzie delle varie società, inglesi, americane, tedesche, cominciavano ad organizzare nei mesi in precedenza»<sup>47</sup>. Proprio per tale motivo si richiedeva materiale pubblicitario riguardante le imbarcazioni italiane.

Il desiderio di navigare verso l'Oriente è visibile anche dal coinvolgimento della Compagnia Universale del Canale Marittimo di Suez<sup>48</sup>, che iniziò a monitorare il passaggio nell'istmo delle navi italiane da turismo<sup>49</sup>. Nel 1923 ne transi-

<sup>45</sup> ACS, PCM, 1931-1933, b. 1504, f. 3 2-1 n. 7238, *Crociera turistica dell'Augustus in Giappone*.

<sup>46</sup> ACS, PCM, 1931-1933, b. 1504, f. 3 2-1 n. 7238, *Missiva dell'Addetto navale della regia ambasciata d'Italia di Tokio all'ufficio del Capo di Stato Maggiore della Regia Marina di Roma*.

<sup>47</sup> *Ibidem*.

<sup>48</sup> COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL MARITIME DE SUEZ, *The Suez Canal. Nots and statistics*, Londra, 1952.

<sup>49</sup> ENIT, *Lo sviluppo del movimento turistico per le vie del mare*, in «L'Albergo in Italia», 9 (1927), p. 581.

tarono quattro, nel 1924-1925 furono cinque e nel 1926 attraversarono il Canale ben otto navi da crociera italiane<sup>50</sup>.

## 6. IL REGIME FASCISTA E IL SETTORE TURISTICO NEGLI ANNI TRENTA

All'inizio degli anni Trenta l'azione dello Stato fascista sul turismo divenne sempre più incisiva in quanto consapevole che, se ben organizzato, poteva ampliare il consenso popolare e propagandare la propria immagine<sup>51</sup>. Il turismo, pertanto, fu incoraggiato e agevolato dal regime, nonostante gli effetti della crisi del 1929 che portarono ad una contrazione del movimento turistico internazionale. La propaganda, che doveva essere chiara, unitaria e nazionale allo scopo di incentivare i viaggi in Italia, riservò un'attenzione particolare al turismo via mare, nella consapevolezza che la nave rappresentava in quel momento un mezzo di trasporto moderno in grado di attirare clientela straniera in Italia. In questa direzione fu avviata una fitta rete di agevolazioni e promozioni e il ministero degli affari Esteri, grazie ad accordi vantaggiosi con le compagnie di navigazione, predispose una tessera speciale che offriva consistenti sconti ai dieci milioni di connazionali sparsi nel mondo.

Nel 1928 il governo italiano, per consentire alle compagnie di navigazione private nazionali di competere con le offerte straniere, concesse finanziamenti garantendo prestiti a interessi contenuti<sup>52</sup>. Nel 1930 l'Italia riuscì a realizzare il primato di presenze nella tratta via mare Europa-America settentrionale. Ciò stimolò il governo ad attuare una politica ancora più incisiva a sostegno dello sviluppo del trasporto marittimo e turistico, che iniziò a essere considerato un settore strategico. A tal proposito significativi furono gli incentivi e le iniziative attuate dal governo.

Nel 1932 venne fondata la Compagnia Italia Navigazioni Flotte Riunite, realizzata dalla fusione della Navigazione Generale Italiana, la Lloyd Sabauda e la Cosulich line. La nuova compagnia, grazie ai finanziamenti a basso costo concessi dalla Banca Commerciale Italiana<sup>53</sup>, ultimò la costruzione di due eleganti transatlantici il Rex e il Conte di Savoia da oltre 50.000 tonnellate e 29 nodi di velocità<sup>54</sup>. In quell'occasione Mussolini consigliò di ornare i fumaioli di tutte le navi della flotta

<sup>50</sup> ENIT, *Un indice dello sviluppo delle crociere di turismo*, in «L'Albergo in Italia», 1 (1927), pp. 54-55.

<sup>51</sup> A. BERRINO, *Storia del turismo in Italia*, Bologna, Il Mulino, pp. 202-203.

<sup>52</sup> M. ELISEO, *Rex. Storia di un transatlantico*, cit., p. 31.

<sup>53</sup> *Ivi*, p. 67.

<sup>54</sup> P. PICCIONE, *Transatlantico Rex: il mito e la memoria*, Cinisello Balsamo, Silvana, 2013, p. 113.

con il tricolore italiano dipinto sul loro lato esterno e nominò, quale presidente della prima società di navigazione italiana, Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi.

Il Rex, nel giro di qualche anno, si affermò come emblema dello stile nazionale, sul quale si imbarcavano uomini facoltosi, mentre per i meno ricchi diveniva un “sogno irraggiungibile”. Per rendere questo desiderio alla portata della borghesia e ampliare il consenso popolare, la Compagnia Italiana di Navigazione varò il Conte di Savoia. Quest’ultima nave rappresentava la massima espressione di modernità di architettura navale dell’epoca, progettata dall’architetto Gustavo Gullino Pulitzer, vantava una piscina di bordo e una serie di elementi all’avanguardia come l’acciaio a specchio, i marmi lucidi ed essenze lignee minimaliste<sup>55</sup>. Il progetto architettonico aveva previsto ogni tipologia di arredi, finanche il logo della nave, i vasellami personalizzati e la carta da lettere che aveva linguaggio stilistico tipicamente nautico: tra le innovazioni tecniche fu introdotto un sistema di «stabilizzazione giroscopica tipo Sperry, che limitava il rollio provocato dal movimento delle onde»<sup>56</sup>.

Il transatlantico Rex, costruito nei cantieri navali Ansaldo di Genova, nell’agosto del 1933 guadagnò il Nastro Azzurro, riconoscimento internazionale ottenuto per aver battuto il record di velocità della traversata Atlantica, in precedenza vinto dal transatlantico tedesco Bremen<sup>57</sup>. Il Rex vantava piscine esterne dotate di spiaggia sabbiosa, unica al mondo tra le navi dell’epoca, nonché molteplici comfort lussuosi quali l’aria condizionata, i balconi privati nelle cabine di lusso, un centro termale con lampade a raggi ultravioletti UVA per l’abbronzatura artificiale, il cineteatro, negozi, una grande palestra, campi da tennis e spazi aperti per praticare sport. La ristorazione contemplava la preparazione di 9.000 pasti al giorno e 1.500 dolci all’ora<sup>58</sup>. A bordo fu predisposto un team composto da personale alberghiero altamente specializzato e con “spirito marinaio”<sup>59</sup>. Lo staff era organizzato con un sistema gerarchico simile a quello dei Grand Hotel<sup>60</sup>, al vertice vi era il primo commissario, corrispondente all’attuale Hotel Director. Ciascun dipendente doveva attenersi scrupolosamente a una tabella di marcia, nella quale erano descritti meticolosamente i lavori da svolgere quotidianamente.

La propaganda del regime stava divenendo sempre più pressante e la nave era utilizzata, alla pari del cinema, come strumento di propaganda. Il turismo inoltre era in grado di diffondere a livello internazionale l’attività del regime e

---

<sup>55</sup> *Ivi*, p. 81.

<sup>56</sup> A. JASELLI, *op. cit.*, p. 280.

<sup>57</sup> M. ELISEO, *Il transatlantico Rex*, cit., pp. 92-95.

<sup>58</sup> A. JASELLI, *op. cit.*, p. 279.

<sup>59</sup> M. ELISEO, *Il transatlantico Rex*, cit., p. 168.

<sup>60</sup> A. ZANINI, *op. cit.*, p. 207.

la sua politica, palesata da opere artistiche, strutture e infrastrutture quali ponti, piazze, quartieri popolari, ma anche bonifiche e interventi sociali. Nel comparto turistico il fascismo si sforzò di mostrare la qualità dei servizi alberghieri, nonché l'eccellente ristorazione, garantita dalla presenza di istituti e scuole di formazione a vocazione turistica.

## 7. LE CROCIERE DELLA PROPAGANDA

L'azione turistica del governo contemplò un'intensa pianificazione e propaganda destinata a promuovere un'offerta variegata, attraverso l'organizzazione di viaggi da sogno<sup>61</sup> ma anche di crociere più brevi e a prezzi relativamente modici come quelle nel Mediterraneo<sup>62</sup>. La sponsorizzazione dell'itinerario prevedeva degli incontri politico-popolari diretti a sollecitare l'esperienza della vacanza in mare nell'immaginario della popolazione nazionale<sup>63</sup>. Nel 1933 furono organizzate dalla Società di Navigazione Italiana delle crociere nel Mediterraneo occidentale rivolte proprio a incrementare la partecipazione popolare<sup>64</sup>, come ad esempio quella proposta ai membri della Federazione provinciale fascista milanese degli enti culturali, che prevedeva partenze da Genova e Civitavecchia, soste nelle località della Tunisia, Algeria, Isole Baleari, Spagna e Francia (Palma de Majorca, Barcellona, Nizza, Montecarlo) e arrivo nei medesimi scali di partenza. Si trattava di crociere con classe unica, che offrivano trattamento d'élite per tutti gli ospiti e comprendevano vitto ed escursioni a terra. L'obiettivo dell'iniziativa era quello di proporre una «ricreazione corporale e spirituale, un riposo all'incessante lavoro quotidiano»<sup>65</sup>. Era prevista anche la riduzione del 50% del biglietto ferroviario per i passeggeri che avrebbero dovuto raggiungere in treno i porti d'imbarco e di sbarco<sup>66</sup>.

In sostanza la crociera, in quegli anni, si configurava come frutto di un'operazione politico-sociale a vasto raggio che il governo attuava mediante una rete capillare e articolata di promozione e assistenza, nella quale erano coinvolte la

---

<sup>61</sup> ACS, PCM, 1934-1936, b. 1855, f. 950, *Roma Compagnia Italiana del turismo, Crociere organizzate dalla CIT, 24 aprile 1935, comunicazioni varie.*

<sup>62</sup> ACS, PCM, b. 1855, f. 950, *Propaganda CIT per Crociere nel Mediterraneo*; ACS, PCM, 1928-1930, b. 1186, Enit, *Statistica del movimento turistico.*

<sup>63</sup> ACS, *Fondo Esposizione Universale di Roma E42*, b. 1068, f. 10341, *Primi progetti di viaggi in mare di propaganda.*

<sup>64</sup> ASC, PCM, 1933, f. 6450, *Crociere nel Mediterraneo.*

<sup>65</sup> *Ibidem.*

<sup>66</sup> ASC, PCM, 1934-1936, b. 1855, f. 6450, *Grande crociera nel mare Mediterraneo.*

Compagnia Italiana del Turismo (Cit)<sup>67</sup>, la stampa di regime e la produzione cinematografica e teatrale<sup>68</sup>.

In generale il comparto turistico durante il fascismo visse una nuova fase, con il passaggio dal turismo di élite a quello popolare; l'azione politica era attenta all'aspetto economico e agli effetti sociali che il settore produceva sul benessere nazionale. Lo dimostra il fatto che nel 1935 il sottosegretariato di Stato per la Stampa e Propaganda inviò una missiva alla Presidenza del Consiglio dei ministri, nella quale esortava le compagnie di navigazione a predisporre degli itinerari di crociere con partenze e arrivi "esclusivamente nei porti nazionali"<sup>69</sup>. L'intento era quello di incentivare lo sviluppo delle località portuali coinvolte. Inoltre, nel febbraio dello stesso anno, il ministero delle Finanze concedeva alle navi da crociera l'esenzione del pagamento di alcune tasse portuali<sup>70</sup>, vennero altresì accordate alle compagnie di navigazione delle particolari agevolazioni sia finanziarie sia fiscali, allo scopo di indirizzare la scelta dei viaggiatori verso le navi italiane, permettendo ai turisti di visitare l'Italia "senza la spesa di vitto e alloggio"<sup>71</sup>.

## 8. IL MOVIMENTO TURISTICO VIA MARE NEGLI ANNI TRENTA

Nonostante l'imperversare della crisi dovuta al crollo di Wall Street la politica turistica dello Stato ebbe un riscontro positivo sul movimento dei passeggeri. Il turismo era una risorsa fondamentale per l'economia italiana e apparentemente il settore resisteva alla congiuntura negativa. Gli effetti della crisi cominciarono a percepirsi tra il 1933 e il 1935. Superata tale fase il movimento tornò di nuovo a crescere (tab. 3) grazie anche agli interventi propagandistici adottati dal governo fascista con una particolare attenzione verso il turismo popolare<sup>72</sup>.

---

<sup>67</sup> ACS, PCM, 1934-1936, b. 1855, f. 950, *Roma Compagnia Italiana del turismo, Crociere organizzate dalla CIT*.

<sup>68</sup> C. MOCHI, *Commercio e Turismo*, in *Annali dell'economia italiana*, 8/2, Milano, Ipsoa, 1983, pp. 180-181.

<sup>69</sup> ACS, PCM, 1934-1936, b. 950, *Missiva del Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri*, 7 febbraio 1935.

<sup>70</sup> ACS, PCM, b. 950, *Fonogramma 2135*, 16 febbraio 1935.

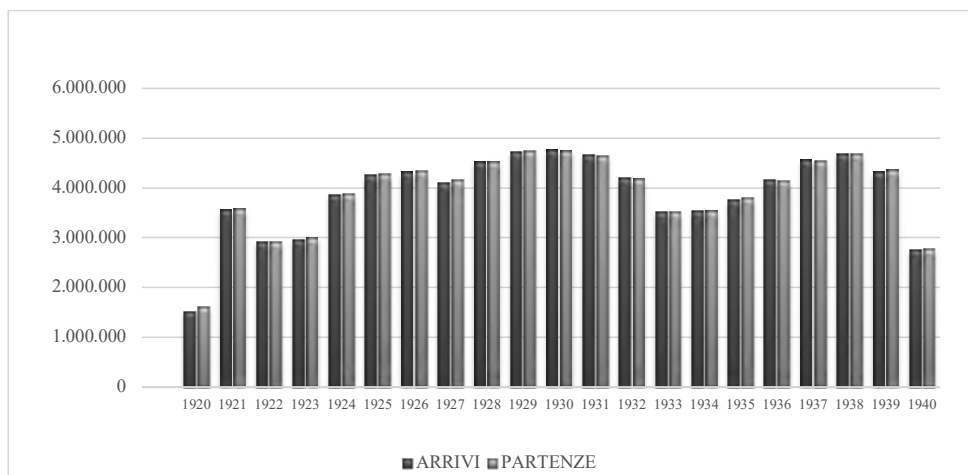
<sup>71</sup> *Ibidem*.

<sup>72</sup> C. MOCHI, *Commercio e Turismo*, cit., pp. 180-181.

**Tab. 3 Turisti imbarcati e sbarcati nei porti italiani 1930-1940**

Anni	Sbarcati	Imbarcati	Totale	Var. %
1930	4.778	4.758	9.546	
1931	4.667	4.647	9.314	+2,8
1932	4.213	4.187	8.400	+0,9
1933	3.515	3.512	7.027	+2,4
1934	3.547	3.548	7.095	+3,0
1935	3.767	3.812	7.579	+10,3
1936	4.167	4.136	8.303	+1,5
1937	4.568	4.547	9.115	-4,6
1938	4.689	4.698	9.387	+9,4
1939	4.324	4.360	8.684	+4,8
1940	2.752	2.775	5.527	

Fonte, G. BENEDETTI, C. MOCHI, *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana*, 8/2, Milano, Ipsoa, 1983, pp. 175-256, p. 209.

**Graf. 1 Andamento del flusso turistico per via marittima dal 1920 al 1940**

Fonte: Elaborazione propria dati ACS, PCM, 1928-1930, b. 1186; ENIT, *Relazioni Enit*; ISTAT, *Statistica del movimento turistico in Italia*, Roma, Istat, 1930-1940.

I piroscafi e i transatlantici italiani da crociera continuarono il loro servizio di linea fino al 1939, diminuendo nel 1940 quando gli eventi che avrebbero causato la Seconda guerra mondiale resero i viaggi di piacere un lontano ricordo.

Durante il conflitto le navi restarono inattive, molte furono bombardate, requisite o affondate, tant'è che nel periodo bellico l'Italia perse 31 delle 37 grandi imbarcazioni, tra cui il Rex, il Conte di Savoia, il Roma e l'Augustus. Una lenta ripresa del settore si ebbe solo a partire dagli anni Sessanta del Novecento.

## 9. CONCLUSIONI

Terminata la Prima guerra mondiale l'Italia riorganizzò il proprio sistema turistico affrontando la concorrenza degli altri Stati europei e trasformando profondamente l'assetto organizzativo per renderlo più vicino a una domanda di servizi in continua evoluzione. I vertici governativi compresero i cambiamenti in atto adeguando le politiche dirette al settore e rivalutando il ruolo del turismo nel rilancio dell'economia nazionale come già intrapreso dagli altri Stati europei<sup>73</sup>.

Durante il periodo fascista il comparto assunse un ruolo più incisivo e strategico nella diffusione dell'ideologia di regime. I servizi turistici vennero ampliati in favore del ceto medio in ottemperanza alla logica del consenso. Fu così che il turismo da crociera divenne un'occasione di inclusione sociale con effetti economici rilevanti per i suoi operatori, per le compagnie di navigazione e per i porti di attracco del paese. Le navi italiane, simboli di bellezza ed eleganza, dotate di ogni comfort, accessibili a un vasto pubblico di viaggiatori inserirono la penisola fra le più importanti mete turistiche internazionali dell'epoca.

Le crociere, lungamente considerate una forma di turismo essenzialmente destinata alle classi sociali colte e benestanti, durante il ventennio fascista videro per la prima volta anche la partecipazione della classe media. Tale apertura fu resa possibile oltre che dall'impegno delle compagnie di navigazione anche dagli interventi e dalle agevolazioni poste in essere dal governo. Il Mediterraneo assunse un ruolo centrale negli itinerari turistici delle crociere divenendo volano dello sviluppo economico del paese. La crociera si inserì a pieno titolo nei circuiti internazionali e i viaggi in mare si confermarono quali prodromi del turismo di massa.

---

<sup>73</sup> A. SESSA, *op. cit.*, pp. 40-41.



# UN'AGENZIA MARITTIMA NEL MEZZOGIORNO D'ITALIA: LA "MICHELE AUTUORI SRL" TRA OTTOCENTO E NOVECENTO

*Vittoria Ferrandino - Valentina Sgro\**

SOMMARIO: 1. Il porto di Salerno nel Mezzogiorno d'Italia e l'economia locale. – 2. L'attività portuale nel secondo dopoguerra. – 3. Un'azienda e il suo territorio: l'«Agenzia Marittima Michele Autuori» di Salerno. – 4. La nuova compagine societaria: scelte strategiche e risultati economici.

## **1. IL PORTO DI SALERNO NEL MEZZOGIORNO D'ITALIA E L'ECONOMIA LOCALE**

Sin dall'antichità la città di Salerno ha avvertito l'esigenza di un approdo marino stabile ed efficiente, che conciliasse la necessità dei flussi mercantili e gli interessi dell'economia locale. Tuttavia, per molto tempo il processo di sviluppo dello scalo è stato frenato dalla vicinanza di Amalfi, che vantava una storica tradizione di traffici marittimi e di cui i salernitani si servirono per le operazioni navali fino alla seconda metà del IX secolo.

Lo sviluppo del porto, inoltre, era notevolmente limitato dal fenomeno dell'insabbiamento, dovuto alle caratteristiche geomorfologiche del litorale salernitano, che rendeva impraticabili i fondali interni al lungo molo.

A causa delle insufficienti conoscenze sulle tecniche ingegneristiche, solo nel 1752, sotto il regno di Carlo III di Borbone, si giunse ad una seppur parziale soluzione al cronico problema costruendo un molo di piloni che avrebbe permesso il deflusso di acque e detriti lasciando inalterato il livello del fondo marino.

Così, nel 1852 Salerno poteva contare su un modesto porto costituito da un molo che si estendeva dalla spiaggia per una lunghezza di 150 metri e da una diga di protezione della lunghezza di 75 metri orientata da scirocco a maestrale. In quell'anno i traffici raggiunsero quelli amalfitani grazie anche all'impulso stimolato dal crescente numero delle piccole industrie locali.

Solo agli inizi del secolo XX, grazie all'intervento dello Stato nell'ambito di un piano di riordinamento dei porti di interesse nazionale, furono ultimati gli interventi di ampliamento realizzando la prima vera struttura portuale che rappresenterà per

---

\* Pur condividendo i due autori l'impostazione del lavoro, si precisa che i paragrafi 1 e 2 sono da attribuire a Valentina Sgro (Dottore di ricerca in Storia Economica presso il Dipartimento di Diritto, Economia, Management e Metodi quantitativi dell'Università degli Studi del Sannio) e i paragrafi 3 e 4 a Vittoria Ferrandino (Professore ordinario di Storia Economica presso il medesimo Dipartimento).

oltre mezzo secolo il fulcro delle attività provinciali. Una serie di lavori di delocalizzazione, ristrutturazione e ampliamento effettuati dal secondo dopoguerra ne hanno arricchito la fisionomia e l'efficienza fino a rappresentare il naturale sbocco economico di una parte significativa della produzione agricola dell'entroterra campano.

Salerno rappresentava, infatti, il centro di confluenza non solo di vaste regioni della sua stessa provincia e dell'avellinese, ma anche di parte della Basilicata e della Calabria. Nel 1959 la superficie totale della provincia di Salerno ammontava a 492.258 ettari, di cui 301.012 ettari di superficie agraria e 137.193 ettari di superficie forestale, mentre l'incolto produttivo e la superficie destinata ad altro impiego ammontava a 54.054 ettari. Inoltre, 162.983 ettari erano impegnati in colture erbacee e 91.221 ettari a pascolo, mentre 137.193 ettari erano destinati a bosco con varietà di legname ad uso industriale.

L'immediato retroterra del porto di Salerno presentava, nel secondo dopoguerra, dati particolarmente incoraggianti in vari settori. L'industria delle conserve alimentari occupava il primo posto tra le industrie provinciali ed era quasi totalmente localizzata nei comuni di Salerno, Battipaglia, Pontecagnano, Montecorvino, Mercato San Severino, e nei comuni dell'Agro Nocerino e Sarnese. La produzione ortofrutticola del salernitano, senza considerare quella del pomodoro, giungeva, nel 1959, a 6.271.000 quintali di ortaggi e 1.827.000 quintali di frutta, preminente nel volume di esportazione nazionale. Per quanto riguarda la produzione di pomodori, invece, dei 5 milioni di quintali prodotti in Campania, 3 milioni provengono dal salernitano, con la coltura di 12mila ettari sui 23mila totali. Tali quantitativi erano assorbiti da 120 industrie conserviere, dedite all'esportazione, che lavoravano nella provincia di Salerno con una produzione di 1.200.000 quintali di pelati in barattoli, 700mila quintali di pomodoro concentrato, 300mila quintali di marmellate di frutta e 100mila ortaggi in fusti e barattoli. Tali quantitativi venivano esportati all'estero per 10 miliardi di lire, per i pelati, 5 miliardi per il concentrato e oltre 7 miliardi per marmellate e ortaggi conservati. L'industria conserviera aveva, inoltre, un fabbisogno di circa 1.500 tonnellate di bande stagnate, 20mila tonnellate di carbon fossile e nafta, e circa 25 mila tonnellate di zucchero<sup>1</sup>. Le stesse aziende ricoprivano un ruolo importante anche in termini di occupazione, con 270 mila addetti durante l'anno e 1.350.000 unità lavorative nei periodi di punta, da luglio a settembre.

Nella provincia erano attivi anche 13 molini di grandi dimensioni, con annesso pastificio, 40 pastifici minori e 600 molini artigiani in grado di lavorare circa 2 milioni di quintali di grano all'anno.

---

<sup>1</sup> M. AUTUORI, *Il problema del Porto di Salerno: suoi vari aspetti e sue soluzioni*, Salerno, Tipi L. Jovine, p. 12.

Per quanto riguarda gli oleifici, nel salernitano esistevano oltre 600 impianti per la maggior parte elettrici e circa 200 di tipo industriale di media potenza. L'industria tessile era rappresentata da cotonifici e canapifici<sup>2</sup>. L'industria cotoniera, in particolare, era la più importante e comprendeva il Gruppo delle Cotonerie Meridionali con i tre grandi opifici di Nocera Inferiore per la filatura, di Angri per la tessitura e di Fratte per il candeggio e la stamperia. Tale importante complesso industriale assorbiva circa 3.000 operai<sup>3</sup>.

L'industria laniera comprendeva 7 stabilimenti, di cui uno, il più importante, a Vietri sul Mare, uno a Baronissi, uno a Pellezzano, 4 a Polla, per la produzione di filati e tessuti cardati di notevole pregio e affermati sui maggiori mercati di consumo nazionale.

Anche l'industria conciaria assumeva nella provincia di Salerno una notevole importanza. Due grandi concerie svolgevano la loro attività in località Torrione (Salerno), una a Nocera Inferiore e due a Pellezzano, producendo principalmente suola, vacchetta al naturale e pellami per foderami.

Inoltre, nella periferia di Salerno era attiva una cemeniera appartenente al gruppo dell'Ital-Cementi di Bergamo, con una produzione di circa 100mila quintali di cemento al mese. L'industria dei laterizi, invece, era rappresentata da cinque grandi fabbriche, situate a Salerno, Fratte, Montecorvino Rovella, Agropoli e Casalvelino. Complessivamente producevano all'anno circa 7 milioni di mattoni pieni, 5 milioni di mattoni forati e 2 milioni e mezzo di tegole marsigliesi, mentre lo stabilimento di Salerno poteva produrre anche 11 milioni di pezzi all'anno tra ceramiche e piastrelle maiolicate.

Degno di rilievo è lo stabilimento vetrerie meccaniche di Vietri sul Mare, unico dell'Italia meridionale, con una capacità produttiva di oltre 120mila quintali di vetri semplici per finestre.

Nella provincia di Salerno non esisteva una grande industria siderurgica, ma un discreto numero di modeste e ben attrezzate fonderie di ghisa, di bronzo, di rame. L'industria meccanica aveva forma artigiana ad eccezione dell'importante stabilimento di Salerno che occupava 250 operai e produceva impianti completi per oleifici, pompe idrauliche, centrifughe.

Molto importante era l'industria boschiva nella provincia di Salerno. Oltre ad un rilevante quantitativo di carbone, destinato al fabbisogno locale e al mercato

---

<sup>2</sup> L'industria canapiera era la meno importante, accentrata nel comune di Sarno, comprendeva 6 stabilimenti che producevano tessuti di canapa e spago per calzoi.

<sup>3</sup> Esistevano, altresì, nella provincia di Salerno, altre tre filature di cotone, di media importanza, a Fratte, Vietri sul Mare e a Pagani. Il gruppo delle tessiture minori di cotone era costituito da 15 stabilimenti, ognuno con un numero di telai variabile da 14 a 207, principalmente ubicati a Cava dei Tirreni, Scafati, Nocera Inferiore e Pellezzano, (M. AUTUORI, *Il problema del Porto di Salerno*, cit., p. 13).

di Napoli, si effettuava una larga lavorazione di traverse per ferrovia ed una abbondante produzione di doghe per botti che veniva esportata in Francia, Algeria, Spagna e Portogallo, per circa 30mila tonnellate annue<sup>4</sup>.

In quegli anni ci si avviava, in particolar modo per le fabbriche conserviere, alla diretta importazione su Salerno dall'Inghilterra e dai Paesi del Mercato Comune, per un quantitativo di 15mila tonnellate di banda stagnata per i barattoli. Per l'agricoltura, uno stabilimento della Montecatini a Pontecagnano per il superfosfato importava fosforiti dalla Tunisia, ed il suo fabbisogno segnò per il porto di Salerno uno sbarco di circa 10mila tonnellate. L'impianto portuale in quegli anni, dunque, subì una crescita considerevole e nel 1959, anche per esigenze delle regioni limitrofe, il porto di Salerno fu scelto come base di distribuzione per il Sud Italia dei fertilizzanti dell'Eni e dell'Edison, per oltre 200mila quintali. Il porto era toccato da varie linee di navigazione da Genova per la Libia, Africa orientale, Nord Europa, oltre che dalle carrette (tramps) di varia portata e da numerosi motovelieri e velieri. I principali traffici erano costituiti dal carbone, cereali, fosfati, pirite, manganese; farine, pasta, merce varia, oltre che dalle doghe di castagno per la Grecia, Francia, Spagna e Portogallo e dal legname di abete dalla Jugoslavia e dalla Romania. Il movimento del porto, già negli anni 1938-39 e 1940 era di circa 200mila tonnellate annue negli approdi di navi mercantili<sup>5</sup>.

## 2. L'ATTIVITÀ PORTUALE NEL SECONDO DOPOGUERRA

Agli inizi degli anni Sessanta il movimento dei traffici del porto (con prevalenza del traffico di linea per l'esportazione dei prodotti conservati e l'importazione di carbone) si aggirava intorno alle 250 navi di tutte le portate e fino a 8.000 tons, di diverse nazionalità. Tali quantità, però, stando a quanto scrive lo stesso Michele Autuori, non erano soddisfacenti. Grossi impianti nel retroterra geografico, infatti, avrebbero richiesto, per l'approvvigionamento di carbone dal Nord America, un porto capace di ospitare navi a pieno carico sulle 16mila tonnellate. Nonostante i notevoli ampliamenti del porto di Salerno, il considerevole investimento di nove miliardi di lire, nel 1957 da parte del Banco di Napoli e dell'Isveimer per l'industrializzazione dell'intera provincia di Salerno e le conseguenze economiche positive sull'indotto e sullo scenario economico locale, alcune imprese di grandi dimensioni abbandonarono la provincia salernitana. È il caso, per esempio della Saint Gobain che trasferì l'impianto per la fabbricazione

---

<sup>4</sup> M. AUTUORI, *Il problema del Porto di Salerno*, cit., p. 15.

<sup>5</sup> *Ibidem*, p. 8.

del vetro a Caserta, o della SME che rinunciò ad imponenti impianti a Salerno, causando una perdita nei traffici marittimi di decine di migliaia di tonnellate di carbone dagli Stati Uniti d'America.

La necessità di accrescere lo sviluppo economico salernitano attraverso la costruzione del porto dovette affrontare le difficoltà della questione meridionale, come scrive lo stesso Autuori: «vorrei richiamare l'attenzione di quanti si piccano di preparazione nell'economia politica se, nell'erogazione di centinaia e centinaia di miliardi di spese pubbliche, a parte gli investimenti a singhiozzo e inorganici, agricoli e industriali, si sono soffermati a valutarne i porti nella ubicazione, approfondendone la geografica funzione, quali insostituibili mezzi di propulsione economica e, specie, industriale per la parte che son destinati ad azionare. [...] Trattando panoramicamente del Mezzogiorno, del problema complesso che ne scaturisce, non si possono trascurare i particolari di centro e, nelle linee maestre, disinteressandosi degli altri, dei marginali dettagli»<sup>6</sup>.

In una lettera inviata nel giugno del 1959 a tutti i sindaci della provincia di Salerno, Autuori scrive: «è risaputo come i lavori del porto, nel progetto da dieci anni approvato, sono stati sospesi. [...] Il porto è basilare per lo sviluppo delle nostre regioni a sollecitarne l'industrializzazione ed un semplice voto del Consiglio Comunale per la ripresa dei lavori, riportandosi alla questione meridionale – per legge i porti sono di pertinenza dello Stato – sarebbe di non poco peso nella soluzione»<sup>7</sup>. L'impegno di Michele Autuori nello sviluppo del porto e dell'economia della sua città si scontrava ripetutamente con problemi di carattere politico, oltre che economico. «Si ha la precisa sensazione – scrive Autuori – che malgrado la nostra strategica posizione nel Meridione, di lancio nel Mediterraneo, dobbiamo subire il sovrapporsi di soggettivi interessi che tendono a mimetizzare e a svalutare l'ingente patrimonio dalla Provvidenza elargitoci che si vorrebbe tuttora condizionato e ridimensionato quasi non fosse parte vitale della nazione e appartenesse invece a questo o a quello staterello di triste memoria quattrocentesca, che purtroppo sopravvivrebbero negli spiriti di alcuni interessati registri. Come incutere fiducia in tanta guerriglia, sotterranea, per credere si voglia veramente il progresso delle buone e laboriose popolazioni dell'Irpinia, della Lucania e di quella parte della Campania gravitante su Salerno?»<sup>8</sup>.

---

<sup>6</sup> M. AUTUORI, *Il porto di Salerno nella questione meridionale*, Salerno, Antica Stampa di Salerno, 1959, p. 14.

<sup>7</sup> M. AUTUORI, *Il retroterra salernitano. Dal Ponente al Levante (porto e industrializzazione)*, in «La Marina Mercantile», novembre 1961.

<sup>8</sup> M. AUTUORI, *Industrializzazione del Mezzogiorno. Il retroterra salernitano*, in «La Marina Mercantile», settembre 1960.

La questione portuale animava i giornali locali dell'epoca. A pochi anni dal completamento dei lavori era ormai certo che Salerno avrebbe avuto il suo porto, non di grandi dimensioni ma sufficiente al naturale sviluppo dei traffici regionali, frazionati in serrata competizione, fra i porti di Napoli, Torre Annunziata, Castellammare di Stabia e Salerno. C'era ancora molta confusione, invece, sull'appropriata industrializzazione, problema di fondo per il benessere economico dell'intera provincia. Il porto in costruzione doveva soddisfare non solo i bisogni settoriali a carattere commerciale, ma anche interessi inerenti al comparto turistico. Nel Mediterraneo non erano ancora presenti porti adeguati alle crescenti esigenze del traffico turistico e le navi di grandi dimensioni che percorrevano ragguardevoli distanze dal nord al sud Europa erano in costante aumento. Come suggeriva Autuori, «non è da sottovalutare, per quanto ne beneficia l'economia locale, la possibilità che si può largamente offrire di svernamento, disarmo, a questo naviglio, in un luogo comodo e sicuro, attrezzato per la manutenzione degli apparati motori, pitturazione degli scafi, ecc. a che possa riprendere il mare, agghindato, come si conviene ad esso, con *coquetterie* nell'estate. Ed è innegabile che un porto turistico sarebbe di forte incitamento per una maggiore affluenza di *giramondo*, e di dinamico impulso a quelle iniziative che si auspicano. D'altra parte, se è vero che la civiltà viene dal mare, ne deriverà un più rapido processo di evoluzione dei nostri ambienti, nei contatti che si intensificherebbero con le genti degli altri Paesi»<sup>9</sup>.

Tra numerose polemiche relative alla sua ubicazione, solo negli anni Settanta Salerno ottenne di nuovo l'opportunità di avere un porto commerciale totalmente fruibile. Il nuovo scalo restituì alla città quella porta verso il mare di cui era stata privata, tanto auspicata da Michele Autuori.

Il porto di Salerno rappresenta, dunque, un importante snodo per i traffici di merci e passeggeri e negli ultimi anni, grazie alla sua posizione strategica, ha affermato e ulteriormente ampliato il suo ruolo di prestigio nel Mediterraneo, ottenendo anche numerosi riconoscimenti internazionali. Nel 2010, infatti, il porto di Salerno è stato nominato miglior porto europeo per movimentazione merci e passeggeri rispetto allo spazio disponibile e rappresenta l'unico porto italiano ad essere stato selezionato per una conferenza continentale sulla sicurezza in ambito portuale, per presentare il proprio Port Security Plan, a testimonianza dell'apprezzamento da parte della commissione europea per il grado di sicurezza dello scalo salernitano. Sempre nel 2010, il porto di Salerno ha partecipato all'Expo di Shanghai con uno stand multimediale allestito dall'Associazione dei Porti italiani

---

<sup>9</sup> M. AUTUORI, *Non un porto eccezionale, ma un porto sufficiente*, in M. AUTUORI, *Il retroterra salernitano*, cit.

e nel 2013 è stato riconosciuto come uno dei porti chiave dell'Unione Europea. Nel 2017, il porto di Salerno ha raggiunto per la prima volta circa 15 milioni di tonnellate di merci movimentate, con un incremento pari al 14% rispetto all'anno precedente. Nonostante le medie dimensioni, il porto salernitano ha raggiunto performance da record e conserva da anni il primato europeo di efficienza grazie all'elevato rapporto esistente tra volumi di merci movimentate e spazi disponibili<sup>10</sup>.

### 3. UN'AZIENDA E IL SUO TERRITORIO: L'«AGENZIA MARITTIMA MICHELE AUTUORI» DI SALERNO

La creazione di «un porto sicuro e grandioso» significa potenziamento e sviluppo economico «e perciò il benessere delle proprie confinanti regioni», come già sottolineava Michele Autuori, nato nel 1900 e figlio del fondatore, nel 1871, della «Agenzia marittima Michele Autuori»<sup>11</sup>, in uno dei suoi lavori scritti nel secondo dopoguerra e dedicati al porto di Salerno e alla sua rilevanza nel commercio internazionale<sup>12</sup>. Michele Autuori fu, infatti, uno dei protagonisti della vita politica e amministrativa della città di Salerno negli anni Cinquanta e Sessanta, avendo fatto parte del Consiglio comunale e del Consiglio della Camera di Commercio di Salerno. Egli insisteva sulla necessità di ampliare il porto cittadino e si fece promotore di istanze anche presso il governo centrale.

Il senso di responsabilità che caratterizza le imprese centenarie viene fuori anche nel rapporto con il territorio di origine. Nonostante una forte apertura verso il mondo esterno e l'attitudine ad esplorare nuovi mercati, l'attaccamento di queste imprese verso il territorio natio è da sempre molto forte. Spesso, esse sono impegnate nella promozione di numerose iniziative per favorire lo sviluppo socio-economico della terra di origine, sottolineando in tal modo il senso di impresa come comunità<sup>13</sup>. Non è chiaro se la longevità sia un ostacolo o sia un

---

<sup>10</sup> Salerno è tra i primi *regional port* italiani per la movimentazione di container, soprattutto a servizio dell'export delle eccellenze regionali, riuscendo così a sostenere anche lo sviluppo del Made in Italy, *Relazione annuale ex. Art. 9 c. 5 lettera e) legge n.84/94 Sulle attività svolte nel 2017 dall'Autorità Portuale di Salerno*, [www.adsptirrenocentrale.it](http://www.adsptirrenocentrale.it).

<sup>11</sup> ARCHIVIO AZIENDA AUTUORI (da ora AA), CAMERA DI COMMERCIO E INDUSTRIA DI SALERNO, *Denuncia di esercizio individuale*, 5 giugno 1925.

<sup>12</sup> *Il problema del porto di Salerno, suoi vari aspetti e sue soluzioni di Michele Autuori, Consigliere comunale e del Comitato provinciale della Ricostruzione*, Salerno, Tipografia Jovine, s.i.d., pp. 9 ss.; cfr. M. AUTUORI, *Il porto di Salerno nella questione meridionale*, cit.; ID., *Il retroterra salernitano*, cit.

<sup>13</sup> M.R. NAPOLITANO, V. MARINO, A. RIVIEZZO, A. GAROFANO, *Orientamento strategico e longevità nelle imprese familiari*, in V. FERRANDINO, M.R. NAPOLITANO (a cura di), *Storia d'impresa e imprese storiche. Una visione diacronica*, Milano, Franco Angeli, 2014, pp. 369 e ss.

impulso alla diffusione e allo sviluppo dell'innovazione. Nelle imprese stabili e longeve, è soprattutto l'imprenditorialità interna a dare la spinta necessaria all'innovazione<sup>14</sup>.

Le imprese dello *shipping* in Italia sono localizzate soprattutto nel Sud e nelle isole. Sotto il profilo dimensionale, esse sono generalmente più grandi rispetto alla media di altre imprese italiane e spesso sono imprese longeve: infatti, la maggior parte delle imprese operanti nel settore dello *shipping* ha più di cinquanta anni d'età. A queste, però, si affiancano aziende molto giovani, fondate meno di dieci anni fa, che rappresentano il 24% circa delle imprese del settore<sup>15</sup>. In particolare, per le imprese longeve, la connessione tra l'effettiva capacità di sopravvivenza e la sua capacità di innovare continuamente fa parte del corredo genetico, sicché, per fronteggiare l'obsolescenza e la perdita di competitività, tale impresa è alla ricerca di un'innovazione continua, ma sempre attuata nel rispetto dell'attività originaria e sviluppata con l'obiettivo finale di migliorare la qualità del prodotto o del servizio offerto<sup>16</sup>.

L'attenzione al cambiamento ha caratterizzato da sempre l'azienda Autuori<sup>17</sup>, oggi Agente della «Grimaldi Group», che detiene più del 50% del suo capitale. Quando l'azienda cominciò ad operare, i mezzi di comunicazione erano quasi inesistenti: a Salerno non esistevano ancora telegrafo e radio, per cui i comandanti delle navi affidavano il carico a persone di fiducia nei porti in cui attraccavano. Michele Autuori divenne una delle figure principali legate al commercio

---

<sup>14</sup> R. FARACI, *Un framework di riferimento per lo studio aziendalistico delle imprese longeve familiari*, in V. FERRANDINO, M.R. NAPOLITANO (a cura di), *Storia d'impresa*, cit., p. 468. La letteratura economica, con il rilevante contributo di Schumpeter, il quale teorizzava che l'innovazione gioca un ruolo chiave per la sopravvivenza dell'impresa, ha rimarcato l'importanza di creare innovazione attraverso imprenditorialità esterna e nuovi business (cfr. J.A. SCHUMPETER, *Teoria dello sviluppo economico*, Milano, ETAS, 2002).

<sup>15</sup> Cfr. G. CORBETTA, A. MINICHILLI, F. QUARATO, *Focus sulle aziende di famiglia*, Milano, Osservatorio AIdAF, Unicredit Bocconi, 2012.

<sup>16</sup> E. GIARRETTA, *Vitalità e longevità d'impresa. L'esperienza delle aziende ultracentenarie*, Torino, Giappichelli, 2004, p. 59.

<sup>17</sup> L'agenzia marittima «Michele Autuori s.r.l.» ha segnato le tappe storiche del commercio nel Mediterraneo ed è anche una delle poche aziende storiche salernitane che partecipa al progetto de «I Centenari», l'associazione che riunisce solo quelle imprese campane che da almeno cento anni o tre generazioni sono nelle mani di una stessa famiglia, di cui è stata presidente Antonia Autuori, attuale Amministratore Delegato della società, che gli Autori ringraziano per la disponibilità nel fornire documentazione ed informazioni preziose per la ricostruzione delle vicende aziendali. Antonia Autuori, tra l'altro, è stata presidente della «Salernostazionemarittima spa», una società costituita da alcuni imprenditori portuali, con lo scopo di qualificare il porto di Salerno quale scalo crocieristico di livello internazionale e per inserirlo, a pieno titolo, nel circuito degli scali crocieristici più rappresentativi del Mediterraneo. Attualmente, è anche componente di giunta della Camera di Commercio di Salerno e presidente della Fondazione di comunità Salernitana.

marittimo della città di Salerno, contribuendo anche allo sviluppo dell'attività portuale. A fine Ottocento, Michele cominciò ad occuparsi soprattutto del trasporto di pezzi di ferrovia, dato il grande sviluppo della rete ferroviaria, cui si aggiungevano doghe per le botti e carbone<sup>18</sup>. Inoltre, essendo il salernitano un'area ad economia prevalentemente agricola, l'agenzia Autuori era impegnata anche nel trasporto di pasta e pelati in Inghilterra e in Francia, nonché di agrumi, come arance e limoni, che a quei tempi avveniva utilizzando casse di legno in quanto i contenitori erano ben lontani dall'essere inventati. Sempre a fine Ottocento, egli partecipò alla costituzione della società «Magazzini Generali» e diventò armatore varando la nave «Ildebrando da Soana».

Con atto per notar Giovanni Liguori del 24 dicembre 1927, veniva costituita la società in nome collettivo «Agenzia marittima di rappresentanza Michele Autuori e Figlio» tra Michele Autuori fu Ferdinando, nato a Cetara, e Michele Autuori fu Michele, nato a Salerno il 5 luglio 1900, che tra l'altro rivestiva anche il ruolo di Console di Grecia, avente per oggetto «spedizioni e trasporti per via marittima e terrestre con qualunque mezzo, noleggio e scariche, assunzione d'Agenzie di navigazione e assicurazioni e ogni altra operazione in genere consentita dalle leggi in materia di traffici e di operazioni doganali». La firma e la rappresentanza sociale era devoluta separatamente ai due soci e, soltanto per le obbligazioni cambiarie ed in genere per le obbligazioni di debito assunte sotto qualsiasi forma, era necessaria la firma di entrambi i soci per impegnare validamente la società. Con atto successivo per notar Vittorio Manlio Giuliani di Salerno del 24 febbraio 1939, la rappresentanza e la firma sociale spettavano unicamente a Michele Autuori di Michele. A seguito della morte di Michele Autuori fu Ferdinando, avvenuta il 23 luglio 1939, erano entrate a far parte della società le sorelle Elena, Bianca e Lucia Autuori, coeredi con il fratello Michele Autuori fu Michele. A seguito della morte di Lucia, il 25 gennaio 1940, la sua quota fu ereditata dal fratello e dalle sorelle che, con atto del 12 novembre 1952, gli cedettero la loro quota, sicché Michele Autuori fu Michele diventava unico proprietario e firmatario dell'Agenzia<sup>19</sup>.

Con lo scoppio della Seconda guerra mondiale, in particolare con lo sbarco degli alleati, il 9 settembre del 1943 a Salerno, si era registrato un notevole am-

---

<sup>18</sup> Le navi che partivano dal porto salernitano cominciarono a trasportare la “verzella”, un materiale ferroso utilizzato per costruire la rete ferroviaria (intervista al presidente Ferdinando Autuori, [www.autuori.it](http://www.autuori.it)).

<sup>19</sup> AA, Camera di Commercio, Industria e Agricoltura di Salerno, Registro delle Ditte, *Certificato di iscrizione, Salerno, 15 marzo 1966*. Tra l'altro, nel 1940, l'Agenzia ampliava la propria attività con il trasporto merci per conto terzi con autocarro (AA, Consiglio provinciale delle Corporazioni di Salerno, *Denuncia di modificazione e variazioni*, 23 gennaio 1940).

pliamento dei traffici marittimi, in quanto tutti gli approvvigionamenti per la flotta americana passavano per il porto salernitano e per Napoli. In questo periodo, un ruolo determinante fu svolto da Michele Autuori quando la ditta Michele Autuori e Figlio diventò «impresa per le operazioni di carico e scarico per conto degli alleati dal 10 ottobre 1943»<sup>20</sup>.

Finita la guerra, un gruppo di imprenditori locali, tra cui Michele Autuori, diede inizio all'opera di riqualificazione ed ingrandimento del porto salernitano, che ormai costituiva uno dei cardini dello sviluppo economico locale<sup>21</sup>. Importante anche il ruolo svolto per gli emigranti. Nell'aprile del 1948, Michele Autuori comunicava alla Camera di Commercio e all'Ente provinciale per il Turismo di Salerno che la propria agenzia era stata nominata rappresentante per il Servizio Emigrazione e Passeggeri della «Linea Costa» e della «Doderò», società argentina per la linea del Sud America. L'Agenzia assicurava «con una certa sollecitudine» le partenze agli interessati, grazie alle numerose navi di cui disponeva «ottime per celerità e trattamento», cui si sarebbe aggiunto, qualche mese dopo, il Piroscalo «Giovanna C» di terza classe con 1.050 posti e al prezzo di passaggio di 140 mila lire «in camerone», più un supplemento di 10 mila lire per ogni posto in cabine di 4 e 6 posti. Gli uffici dell'Agenzia furono attrezzati per «facilitare in tutti i sensi il passeggero», compreso il rilascio dei passaporti ai fini del disbrigo delle relative pratiche<sup>22</sup>.

La vera svolta per l'Agenzia si ebbe, però, agli inizi degli anni Settanta, quando, Michele Autuori *junior*, grande appassionato di auto e giudice di gare<sup>23</sup>, ebbe la grande intuizione di iniziare a trasportare via mare le auto, data la vicinanza allo stabilimento «Arna» di Pomigliano d'Arco (una *joint-venture* tra Alfa Romeo e Nissan Auto) e all'insediamento degli stabilimenti Fiat sempre a Pomigliano e a Cassino<sup>24</sup>. L'azienda cominciò ad importare pezzi d'auto ed esportare i veicoli una volta assemblati. Per l'utilizzazione di un'area di supporto, fu creata l'«Automar», una società con un gruppo di armatori francesi, i Carline-Walon, proprietaria di una zona retroportuale a Pontecagnano. Qui confluivano cinque

<sup>20</sup> AA, *Ufficio provinciale commerciale di Salerno*, Salerno, 18 aprile 1945.

<sup>21</sup> Gli stabilimenti della «Star-Stabilimento alimentare Spa», tra l'altro, facevano di Salerno uno dei principali porti per l'importazione di tonno. La Star era stata costituita nel 1948 da Regolo Fossati a Muggiò, in Brianza ([www.star.it](http://www.star.it)).

<sup>22</sup> AA, *Telegramma Michele Autuori & Figlio, Steam ship Agents, Spedizioni-Noleggi-Assicurazioni*, Salerno, 9 aprile 1949.

<sup>23</sup> A Salerno era presente anche un circuito cittadino per le corse d'auto.

<sup>24</sup> Michele Autuori junior fu anche il primo amministratore delegato dell'aeroporto di Salerno e svolse un ruolo determinante nell'Associazione degli industriali di Salerno, nell'Associazione degli agenti marittimi nazionale (FEDERAGENTI), nonché nell'Associazione degli spedizionieri doganali. Egli promosse, inoltre, l'istituzione del fondo previdenziale degli agenti marittimi e aerei (FAMA).

binari attraverso i quali arrivavano convogli carichi di auto da rifinire, che venivano rimandate al porto, dove venivano smistate sulle navi, per raggiungere altri luoghi<sup>25</sup>.

#### 4. LA NUOVA COMPAGINE SOCIETARIA: SCELTE STRATEGICHE E RISULTATI ECONOMICI

Un altro passo in avanti fu fatto con l'intervento della Grimaldi<sup>26</sup>, già cliente dell'agenzia Autuori, che, a metà anni Novanta, decise di acquistare una partecipazione di minoranza dell'azienda salernitana (il 40%). Ciò consentì all'Autuori di aumentare il suo traffico e di poter sfruttare, per le sue commesse, le innovative navi di cui disponeva la Grimaldi che, fin dagli anni Settanta, aveva investito in tale direzione. Si trattava, infatti, di navi *no full container*, che possono trasportare non solo contenitori, ma sono dotate di ponti e rampe in grado di trasportare auto, semirimorchi e camion. Altre quote furono acquistate da altre compagnie: un 15% dalla flotta spagnola «Suardiaz», che uscirà dall'azienda nel 2012; un altro 15% dalla «UECC», una società di navigazione norvegese, che uscirà invece qualche anno prima, nel 2008, in quanto continuava a perdere traffici nel Mediterraneo a discapito della Grimaldi. La restante quota del 30% della società fu divisa in parti uguali tra i tre figli di Michele, presidente della società, che ne deteneva l'usufrutto. Nel 1996, la primogenita Antonia, laureata in informatica e con esperienza lavorativa nell'IBM, fu nominata amministratore delegato dell'azienda, mentre la sorella Lucia assumeva l'incarico di *commercial manager*. Qualche anno dopo, nel 2002, Michele, all'età di 66 anni, decise di lasciare la presidenza della società al figlio Ferdinando, conservando la carica di presidente onorario. Il business Autuori arrivava così alla quarta generazione familiare, che, trainata anche dalla grande crescita del gruppo Grimaldi, faceva riscontrare un aumento degli affari e un aumento dei dipendenti da appena 16 nel 1996 agli attuali 46. In seguito all'uscita dalla Autuori delle società norvegese

---

<sup>25</sup> F. LOFFREDO, *Autuori, dalle arance alle auto*, [www.lacittàdisalerno.gelocal.it](http://www.lacittàdisalerno.gelocal.it), 2012.

<sup>26</sup> La Grimaldi Group è una società privata (familiare) non quotata in borsa, che svolge attività armatoriali, trasporto di merci e persone, per conto terzi utilizzando navi di sua proprietà. La sua *mission*, infatti, è quella di fornire servizi efficienti, affidabili, innovativi e di alta qualità per il trasporto marittimo di merci e passeggeri, perseguendo un processo costante d'identificazione dei bisogni e delle aspettative dei propri clienti (D'APOLLONIA SPA, *Studio sull'impatto socio-ambientale della navigazione ambientale in Italia: una comparazione con le altre modalità di trasporto*, cit. in *Report di sostenibilità-2015, Grimaldi Group*, pp. 13-14, [www.grimaldi.napoli.it](http://www.grimaldi.napoli.it)).

e spagnola, la partecipazione della Grimaldi è arrivata al 57,14%<sup>27</sup>.

In quell'anno, la Michele Autuori srl acquisiva il 50% della società «SAT Salerno Auto Terminal srl», concessionaria delle aree portuali dedicate all'attività terminalistica, di cui Ferdinando Autuori diventava amministratore delegato.

In seguito alla crisi del 2007, anche di fronte alla chiusura degli stabilimenti che producevano auto destinate ad essere spedite dal porto di Salerno, la famiglia ha dimostrato notevole flessibilità e capacità di reinventarsi, sviluppando il settore doganale. Tutto ciò trova conferma nei risultati della gestione aziendale, che, dall'inizio del nuovo secolo, fanno registrare una significativa tenuta del fatturato annuo intorno ai 4 milioni di euro, accompagnata da un pressoché nullo livello di indebitamento, che denota una politica finanziaria basata principalmente sull'utilizzo di capitale proprio. Risultati che confermano le caratteristiche proprie delle imprese centenarie: una solida struttura finanziaria e un elevato grado di prudenza<sup>28</sup>.

La scelta strategica di implementare e certificare i sistemi di qualità e ambiente da parte del management aziendale si è rivelata, inoltre, determinante per il miglioramento della performance della società e per aumentarne la competitività. Le certificazioni conseguite, infatti, hanno consentito all'Autuori di affrontare il mercato con un consistente vantaggio competitivo in termini di pianificazione organizzativa e capacità di soddisfare le esigenze del cliente. La «Michele Autuori s.r.l.», a fronte di un'esperienza pluriennale nel campo dei trasporti marittimi, ha ottenuto infatti il certificato ISO 9001, lo standard più conosciuto e utilizzato per i sistemi di gestione della qualità, rilasciato da *Bureau Veritas*, leader a livello mondiale nei servizi di controllo, verifica e certificazione per la Qualità, Salute e Sicurezza, Ambiente e Responsabilità Sociale. L'Autuori, inoltre, è stata la seconda azienda a Salerno ad ottenere un'altra importante certificazione nell'ambito dell'attività doganale: il certificato di A.E.O., *Authorized Economic Operator*, in quanto spedizionieri doganali e operatori di import/export. Esso consente agli operatori economici di avvalersi di vantaggi ed agevolazioni di natura diretta ed indiretta, relativamente alle operazioni a rilevanza doganale poste in essere. Attualmente l'azienda sta pensando di prepararsi ad un'ulteriore certificazione, la SA8000. La norma SA (*Social Accountability*) 8000, standard internazionale elaborato nel 1997 dall'ente americano SAI, contiene nove requisiti sociali orientati all'incremento della capacità competitiva di quelle organizzazioni che,

---

<sup>27</sup> La Grimaldi detiene, inoltre, partecipazioni dirette in altre due società: una partecipazione del 50% nel S.A.T., Salerno Auto Terminal S.r.l. ed un'altra quota del 10% in Grimaldi Terminal Euromed S.C.P.A., una società tra le più importanti del gruppo Grimaldi, attiva nel trasporto marittimo di veicoli in Europa e nella logistica integrata (nostra elaborazione banca dati AIDA, anno 2014).

<sup>28</sup> Nostra elaborazione banca dati AIDA.

volontariamente, forniscono garanzia di eticità della propria filiera produttiva e del proprio ciclo produttivo. È il primo standard internazionale che misura il grado etico e la responsabilità sociale di un'azienda, come nel caso dell'Autuori, da sempre impegnata nella difesa del territorio in cui è sorta ed in cui opera<sup>29</sup>.

In 144 anni, l'azienda ha visto cambiare continuamente gli scenari ed ha operato in mercati sempre più competitivi, ricorrendo a scelte strategiche che le hanno fatto conseguire, tra l'altro, la medaglia d'oro al merito «per avere svolto ininterrotta attività dal 1871 nel settore delle spedizioni marittime ed Agenzia di navigazione», concessa dalla Camera di Commercio di Salerno nel 1972<sup>30</sup>.

I fattori principali della longevità di quest'azienda sono stati la capacità di decidere al momento giusto, e di conseguenza la capacità di riconoscere le opportunità che si presentavano; l'accurata scelta del personale e quindi la centralità della persona; la qualità del servizio fornito al cliente; il forte senso di responsabilità sociale; l'insieme dei valori etici trasmessi di generazione in generazione, assieme alla capacità di controllo del management. Riguardo quest'ultimo aspetto, nonostante il management sia stato sempre composto anche dai membri della famiglia, la condivisione degli stessi obiettivi ha permesso che i rapporti personali tra la famiglia non intralciassero i rapporti di lavoro. Tutto ciò in un contesto particolarmente difficile come quello marittimo. I mutamenti geoeconomici seguiti alla globalizzazione, in particolare alla delocalizzazione produttiva da parte dei principali Paesi industrializzati e all'incremento sostanziale del peso delle economie asiatiche nell'ambito del commercio internazionale, hanno spinto il settore del trasporto marittimo a crescere in modo sostenuto<sup>31</sup>. Competitività e sostenibilità sono obiettivi primari per la crescita nell'era della globalizzazione, così come investire in conoscenza e formazione è una chiave per il successo.

L'Italia, con i suoi oltre 8.000 chilometri di coste, ha un'innata vocazione marittima che coinvolge l'intera struttura socio-economica nazionale. Il cluster nazionale dell'economia del mare produce il 2,7% del PIL e occupa oltre 500.000 addetti con una localizzazione prevalente nelle aree svantaggiate del Paese, ossia quelle meridionali<sup>32</sup>. Esso, inoltre, è trasversale rispetto ai grandi temi della crescita del Paese tra cui: la mobilità sostenibile, l'efficienza energetica, l'occupazione, la sicurezza, la qualità del prodotto *Made in Italy* e della filiera alimentare, la qualità ambientale ed il turismo.

---

<sup>29</sup> A. CINQUE, *I centenari e le aziende storiche di Salerno*, [www.positanonews.it](http://www.positanonews.it).

<sup>30</sup> AA, Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Salerno, *Premiazione della fedeltà al lavoro e del progresso economico*, Salerno, 26 febbraio 1972.

<sup>31</sup> Cfr. A. PANARO e A. BUONFANTI, *Il settore dello shipping nel mediterraneo: i numeri della crisi e della "reazione"*, in *Studi e ricerche per il Mezzogiorno*, Napoli, Cuzzolin, 2013.

<sup>32</sup> C. MASINI, *Lavoro e Risparmio*, Torino, Utet, 1979, p. 413.



# CARATTERI ED EVOLUZIONE DEL BUSINESS CROCIERISTICO

*Maria Colurcio*

SOMMARIO: 1. Introduzione. – 2. Analisi della letteratura. – 2.1. Dimensioni e caratteri della produzione scientifica. – 2.2. *Topic* e orientamenti della produzione scientifica. – 3. Evoluzione del *business* crocieristico: un'interpretazione di *marketing*. – 3.1. La rivoluzione del vapore. – 3.2. Migrazioni e servizi di linea. – 3.3. Verso la definizione del moderno *business* della *leisure cruise*. – 3.4. La crociera fenomeno *middle-class*. – 3.5. L'era dei giganti del mare. – 4 I *trend* attuali e le prospettive future.

## 1. INTRODUZIONE

Il settore crocieristico occupa una posizione centrale nell'economia mondiale, sia per il valore generato (diretto e indotto/indiretto) a livello globale sia per il numero di passeggeri trasportati. Nel decennio immediatamente precedente alla pandemia da Covid-19 (2009-2019), infatti, il settore ha conosciuto un notevole sviluppo quali-quantitativo registrando un tasso di incremento medio annuo superiore al 5%<sup>1</sup> e un valore di 150 miliardi di dollari a fronte di oltre 30 milioni di passeggeri e oltre un milione di posti di lavoro<sup>2</sup>. Anche dopo la battuta d'arresto dovuta alla pandemia e ai conseguenti effetti sul consumo crocieristico, le prospettive di crescita sembrano positive, come ottimisticamente sottolineato nell'aprile 2021 dal country manager di una compagnia crocieristica leader: «Sarà una discreta estate, non sarà l'estate record, per quanto ci riguarda, che è stata quella del 2019, ma si getteranno le basi per l'inverno 2021-22 [...] e ancora di più per l'estate 2022 che rappresenterà la vera ripresa dell'industria»<sup>3</sup>.

Quello crocieristico è oggi un *business* rilevante, dal quale trae origine una filiera complessa e articolata che coinvolge numerosi attori, operanti a monte e a valle rispetto ai *cruise operator*, le imprese di proprietà e gestione delle flotte, e che si estende ai servizi portuali e turistici<sup>4</sup> soprattutto negli ultimi anni, con lo sviluppo di un'offerta sempre più esclusiva e di lusso.

---

<sup>1</sup> CRUISE LINES INTERNATIONAL ASSOCIATION (CLIA), *Cruise Trends & Industry Outlook*, 2019.

<sup>2</sup> A. MONTANINO, A. CARRIERO, *Crocieristica e Covid-19: Alcuni fatti stilizzati*, in «Think Tank CDP», 2020.

<sup>3</sup> Intervista a Leonardo Massa, *country manager* di Msc Crociere – 21 Aprile 2021 (<https://www.corrieremarittimo.it/cruise-ferries/msc-crociere-conquista-il-mercato-dellarabia-saudita-con-le-navi-magnifica-e-virtuosa/>).

<sup>4</sup> L. PENCO, *Il business crocieristico: imprese, strategie e territorio*, Milano, FrancoAngeli, 2013, pp. 1-176.

A fronte di un tale sviluppo, la crociera nella sua moderna accezione *leisure* di servizio turistico complesso, ha attratto, a partire dal 2010, interesse e attenzione crescente anche da parte degli studiosi di management e di economia del turismo, superando il dominio esclusivo del diritto e dell'economia dei trasporti<sup>5</sup>.

Obiettivo del presente contributo è delineare un quadro di sintesi dell'evoluzione della crociera, sia in termini di studi e ricerche che in termini di sviluppo del *business* e del concetto stesso di crociera.

Lo studio si propone di contribuire alla letteratura di management e marketing fornendo, sulla base di un'analisi in chiave storica, spunti di ricerca futuri e *insights* per i *practitioners* in termini di pratiche di resilienza e di risposta sostenibile alla sfida posta dai mutamenti degli stili comportamentali di consumo, effetto difficilmente neutralizzabile della pandemia.

A tale scopo, il capitolo risulta così articolato: dopo un'analisi sistematica della letteratura, viene tratteggiata l'evoluzione storica del trasporto crocieristico attraverso la metodologia dell'analisi delle comunicazioni commerciali e pubblicitarie delle compagnie di navigazione. Successivamente viene fornita una fotografia del *business* attuale con riferimento ai diversi attori posti ai diversi stadi della filiera. Una discussione critica sulle caratteristiche attuali del servizio crociera e sulle prospettive future chiude l'analisi.

## 2. ANALISI DELLA LETTERATURA

### 2.1. Dimensioni e caratteri della produzione scientifica

L'analisi sistematica della letteratura<sup>6</sup> è stata condotta su Database Clarivate-Web of Knowledge (Agosto 2021). La *query* per l'analisi è stata lanciata per le *key word* "cruise" e "tourism" in relazione al *field* "topic" con un intervallo temporale esteso a tutti gli anni disponibili. Ai circa 20.000 risultati restituiti dalla ricerca sono stati applicati gli ulteriori filtri relativi a lingua (*english*), tipologia di documento (*article*) e aree di ricerca (*Web of Science Categories: Multidisciplinary Sciences, Economics, Transportation, Management, Hospitality Leisure Sport Tourism*), originando un *dataset* consistente in 920 articoli pubblicati tra il 1985 e il 2021 (agosto). Una ulteriore attività di scrematura e *cleaning* del *dataset* ha

---

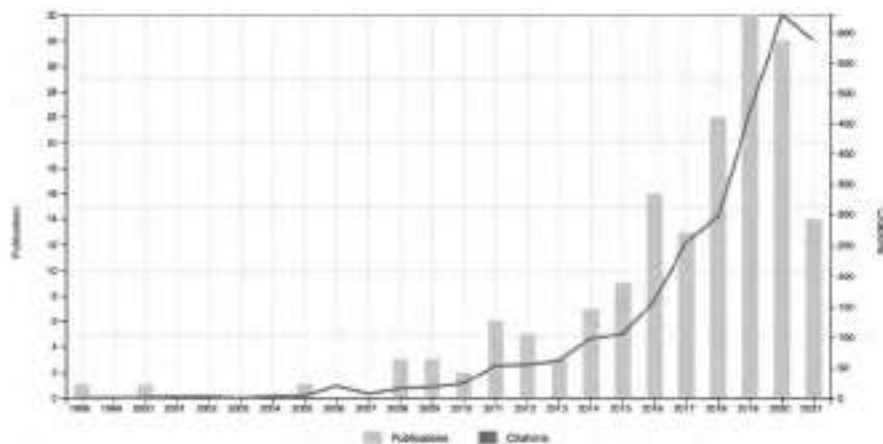
<sup>5</sup> M. TROISI, *Di Alcuni Caratteri e Aspetti dell'economia dei Trasporti*, in «Giornale degli Economisti e Annali di Economia», 1959, pp. 407-426.

<sup>6</sup> C. CHEN, *Science mapping: a systematic review of the literature*, in «Journal of data and information science», 2/2 (2017), pp. 1-40.

mirato ad escludere contributi che si riferissero a crociere non marittime, procedendo all'eliminazione di eventuali duplicati e contributi non pertinenti rispetto all'oggetto della ricerca (lettura degli *abstract*).

Il *dataset* finale è composto da un corpo di 164 articoli pubblicati tra il 1998 e il 2021 (agosto). L'analisi bibliometrica della produzione scientifica mostra un *trend* crescente con picco di citazioni nel 2020 (cfr. Figura 1).

**Fig. 1 Pubblicazioni e citazioni su “cruise tourism” nel tempo**



Fonte: Elaborazione dell'autore su dati Clarivate Analytics.

In termini di citazioni, particolarmente interessanti appaiono i primi tre contributi “isolati” (1998; 2000; 2005), tutti pubblicati su *Annals of Tourism Research*. In particolare, i contributi *Caribbean cruise tourism: Globalization at sea* di Wood<sup>7</sup>, *Economic significance of cruise tourism* di Dwyer e Forsyth<sup>8</sup>, che con 181 e 147 citazioni occupano rispettivamente la prima e la terza posizione nella *citation list*, rappresentano i lavori seminali del filone della letteratura relativo al turismo crocieristico. Già nel 1998, infatti, Dwyer e Forsyth individuavano il *business* crocieristico come segmento del mercato turistico internazionale in forte crescita, facendo esplicito riferimento agli impatti economici e alle possibilità di incidere sull'attrattività territoriale e aprendo *call* per ulteriori ricerche e studi per lo sviluppo di strategie specifiche.

<sup>7</sup> R.E. WOOD, *Caribbean cruise tourism: Globalization at sea*, in «Annals of tourism research», 27/2 (2000), pp. 345-370.

<sup>8</sup> L. DWYER, P. FORSYTH, *Economic significance of cruise tourism*, in «Annals of tourism research», 25/2 (1998), pp. 393-415.

L'85% dell'intera produzione scientifica risulta compreso nella categoria *Hospitality, Leisure, Sport, Tourism* mentre la restante parte è inquadrata dagli studi di *General Management*.

La produzione scientifica, in termini di nazionalità di afferenza degli autori, si addensa per il 50% su quattro principali paesi, Stati Uniti, Spagna, Repubblica Cinese e Italia, presentando un'accentuata frammentazione tra gli altri paesi del mondo per l'altro 50%.

## 2.2. Topic e orientamenti della produzione scientifica

Il *trend* di sviluppo della letteratura riflette le dinamiche di crescita del settore crocieristico. In particolare, l'evoluzione della navigazione crocieristica da servizio di trasporto a servizio turistico complesso, determinando l'articolazione di offerte sempre più complesse da parte delle compagnie di navigazione, sia in termini di rotte (servizio essenziale) che in termini di servizi a bordo (servizi accessori), ha innescato un modello competitivo per il quale si sono rese necessarie strategie e modelli manageriali nuovi, improntati alla soddisfazione del cliente e non più alla efficacia/efficienza della navigazione<sup>9</sup>. La produzione scientifica sul turismo crocieristico presenta, quindi, due matrici, l'una propriamente di management e l'altra a caratterizzazione spiccata di marketing. Gli studi di management sono focalizzati sul modello di business<sup>10</sup> ossia sulla configurazione strategica delle attività. Il modello di business, infatti, può essere definito come l'organizzazione delle attività d'impresa per la creazione, distribuzione e cattura del valore<sup>11</sup>. Con la trasformazione della crociera in servizio turistico *leisure*, processo che trova il suo primo impulso nel secondo dopoguerra e la massima espressione nella prima decade degli anni Duemila, la configurazione dell'offerta muta, seppur lentamente, sancendo il passaggio dal modello tradizionale di "compagnia di armatore", in cui il vantaggio competitivo è essenzialmente funzione della dotazione di flotta e della sua affidabilità e efficienza, ad un model-

<sup>9</sup> L. PENCO, *Drivers di valore, criteri di port selection e strategie di sviluppo portuale nel settore crocieristico*, Milano, Franco Angeli, 2001, pp. 1000-1023.

<sup>10</sup> J.M. CHEN, M.G. LIJESSEN, P. NIJKAMP, *Interpretation of cruise industry in a two-sided market context: An exploration on Japan*, in «Maritime Policy & Management», 44/9 (2017), pp. 790-801; E. CAI, J. SHI, H. DING, *Review of Research on Cruise Tourism of China in Recent Five Years*, in «International Business and Management», 8/1 (2014), pp. 67-71; C. WEEDEN, *Legitimization through corporate philanthropy: A cruise case study*, in «Tourism in Marine Environments», 10/3-4 (2015), pp. 201-210.

<sup>11</sup> A. OSTERWALDER, Y. PIGNEUR, *Business model generation: a handbook for visionaries, game changers, and challengers*, I, Hoboken, John Wiley & Sons, 2010.

lo di “grande impresa internazionale/gruppo”<sup>12</sup> che si confronta con un’offerta variegata e concorrenziale e che trae vantaggio dalla capacità di offrire al cliente una soluzione unica, un’esperienza indimenticabile<sup>13</sup>. Il focus strategico si sposta, quindi, da un paradigma struttura-condotta-performance and un paradigma *resource-based* che assegna un ruolo prioritario alle risorse intangibili<sup>14</sup>.

Al crescere del livello di differenziazione e articolazione dell’offerta crocieristica<sup>15</sup>, proliferano gli studi di marketing che si concentrano sull’economia dell’esperienza<sup>16</sup> e, negli anni più recenti, sul *digital*<sup>17</sup> e *social media marketing*<sup>18</sup>.

D’altra parte, con l’incremento dell’offerta e la diffusione del consumo crocieristico, l’interesse degli studiosi attiene anche agli impatti di natura economica, sociale e ambientale che ne derivano<sup>19</sup>. In tale ambito, molti studi hanno un indirizzo di *marketing* territoriale e si concentrano sulla creazione di valore per il territorio<sup>20</sup>, sugli *spillover* in termini di attività ristorative e ricreative indotte

---

<sup>12</sup> L. PENCO, G. PROFUMO, *Mergers, acquisitions and alliances in the cruise tourism industry*, in «Tourism and Hospitality Research», 19/3 (2019), pp. 269-283; L. HUANG, J. YANG, *An optimization approach to a two-stage replenishment strategy in cruise liner operations under dynamic demand*, in «Journal of the Operational Research Society», 72/9 (2020), pp. 1992-2003.

<sup>13</sup> S.K. AHO, *Towards a General Theory of Touristic Experiences: Modelling Experience Process in Tourism*, in «Tourism Review», 56/3-4 (2001), pp. 33-37.

<sup>14</sup> A. MCWILLIAMS, D.S. SIEGEL, *Creating and capturing value: Strategic corporate social responsibility, resource-based theory, and sustainable competitive advantage*, in «Journal of management», 37/5 (2011), pp. 1480-1495.

<sup>15</sup> K. HUNG, S. WANG, B.D. GUILLET, Z. LIU, *An overview of cruise tourism research through comparison of cruise studies published in English and Chinese*, in «International Journal of Hospitality Management», 77 (2019), pp. 207-216.

<sup>16</sup> A. WONDIRAD, *Retracing the past, comprehending the present and contemplating the future of cruise tourism through a meta-analysis of journal publications*, in «Marine Policy», 108 (2019), 103-618; R.B. DI PIETRO, R. PETERSON, *Exploring cruise experiences, satisfaction, and loyalty: The case of Aruba as a small-island tourism economy*, in «International Journal of Hospitality & Tourism Administration», 18/1 (2017), pp. 41-60.

<sup>17</sup> F. TIAGO, J. COUTO, S. FARIA, T. BORGES-TIAGO, *Cruise tourism: social media content and network structures*, in «Tourism Review», 73/4 (2018), pp. 433-447.

<sup>18</sup> S.B. PARK, C.M. OK, B.K. CHAE, *Using Twitter data for cruise tourism marketing and research*, in «Journal of Travel & Tourism Marketing», 33/6 (2016), pp. 885-898.

<sup>19</sup> J.M. CHEN, J.F. PETRICK, A. PAPATHANASSIS, X. LI, *A meta-analysis of the direct economic impacts of cruise tourism on port communities*, in «Tourism Management Perspectives», 31 (2019), pp. 209-218; T. MACNEILL, D. WOZNIAK, *The economic, social, and environmental impacts of cruise tourism*, in «Tourism Management», 66 (2018), pp. 387-404.

<sup>20</sup> M.J. LOPES, D. DREDGE, *Cruise tourism shore excursions: Value for destinations*, in «Tourism Planning & Development», 15/6 (2018), pp. 633-652; G. DEL CHIAPPA, M. ATZENI, J.M. PUNG, M. RISITANO, *Residents’ views on cruise tourism in Naples Profiles and insights from a Mediterranean home-port destination*, in «European Journal of Tourism Research», 23 (2019), pp. 71-85.

dal turismo crocieristico<sup>21</sup> e sul ruolo dei porti<sup>22</sup>. Alcuni studi più recenti, infine, hanno trattato gli effetti della pandemia sul *business* crocieristico<sup>23</sup>.

### 3. EVOLUZIONE DEL *BUSINESS* CROCIERISTICO: UN'INTERPRETAZIONE DI *MARKETING*

#### 3.1. La rivoluzione del vapore

Il piroscafo a vapore Francesco Primo viene individuato come la prima nave da crociera intesa in senso moderno. Costruito nei cantieri navali di Castellammare di Stabia, nell'aprile del 1833 salpò dal porto di Napoli, battendo bandiera del Regno delle Due Sicilie, per condurre autorità e nobili europei in un viaggio di piacere verso Costantinopoli.

Si narra<sup>24</sup> che la crociera fosse stata preceduta da una campagna pubblicitaria su giornali e cartelloni nell'intera Europa<sup>25</sup>. Il dettaglio della campagna pubblicitaria non appare secondario né in termini di storia del *marketing* turistico, né ai fini dello scopo del presente lavoro. Il valore della pubblicità quale fonte preziosa e affidabile per la definizione della storia crocieristica, infatti, è stato sottolineato da vari autori e, in particolare, da Williams. Trafiletti, articoli e cartelloni, infatti, recano indicazioni essenziali per definire l'offerta e contestualizzarla storicamente, unitamente ai bollettini e alle cronache portuali: prezzi, tratte e date, tipologia di servizio offerto. In accordo con tale metodologia di ricostruzione storica attraverso l'analisi e l'interpretazione delle azioni di *marketing*, seppu-

<sup>21</sup> O. SKREDE, S. L. TVETERAAS, *Cruise spillovers to hotels and restaurants*, in «Tourism Economics», 25/8 (2019), pp. 1286-1301.

<sup>22</sup> J.M. CHEN, J.F. PETRICK, A. PAPATHANASSIS, X. LI, *A meta-analysis of the direct economic impacts of cruise tourism on port communities*, in «Tourism Management Perspectives», 31 (2019), pp. 209-218; B. PEREA-MEDINA, M.J. ANDRADE, C. ROSA-JIMÉNEZ, *Cruise tourism in the mediterranean port-city interface: new era of the waterfront, with benefits in a smart destination*, in «Cuadernos de Turismo», 42 (2018), p. 659.

<sup>23</sup> O. ROTH-COHEN, T. LAHAV, *Cruising to nowhere: Covid-19 crisis discourse in cruise tourism Facebook groups*, in «Current Issues in Tourism», 2021, pp. 1-17; L. RENAUD, *Reconsidering global mobility-distancing from mass cruise tourism in the aftermath of COVID-19*, in «Tourism Geographies», 22/3 (2020), pp. 679-689.

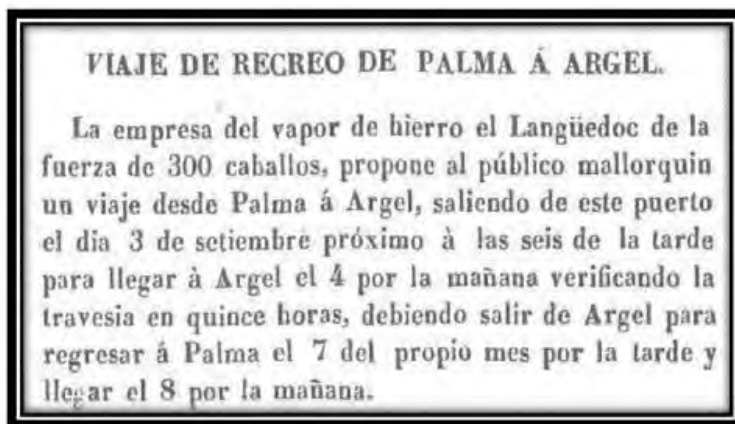
<sup>24</sup> Le informazioni sulla crociera del piroscafo Francesco I sono state raccolte prevalentemente su siti storico/culturali di tipo amatoriale e sono state confrontate (crocieremart.it; wikipedia; crociere.com; cosus.it). Tuttavia, non si è rinvenuta evidenza di tale crociera nella letteratura scientifica internazionale.

<sup>25</sup> <https://www.crociere.com/blog-viaggio/storia-delle-prime-crociere-da-dove-proviene/https://www.crocieremart.it/le-navi-di-un-tempo-francesco-i/>.

re inconsapevole, delle compagnie di navigazione, nel presente paragrafo viene tracciato il percorso evolutivo del *business* crocieristico. La trattazione, lungi dal porsi come precisa ricostruzione storica, è finalizzata ad approfondire le dinamiche evolutive del settore e a individuarne i passaggi principali che hanno portato all'attuale assetto di mercato. stop

Il trafiletto pubblicato dal quotidiano *El Balear* il 16 Agosto del 1848, di cui la figura 2 fornisce la versione tradotta, rappresenta la prima forma di pubblicità crocieristica in Spagna<sup>26</sup> ad opera della *Compagnie du bateau à vapeur Languedoc* che propone un viaggio di piacere da Palma de Mallorca ad Algeri.

**Fig. 2 Una pubblicità crocierista su quotidiano spagnolo del 1848**



Fonte: «*El Balear*» del 16 agosto 1848, da G. CERCHIELLO, J.F. VERA-REBOLLO, *Steamboats and pleasure*, cit.

Nell'essenziale trafiletto l'enfasi è posta sulla potenza della nave a vapore e sulla durata del viaggio, elementi celebrativi del progresso e dell'innovazione tecnologica che emancipano in quegli anni la navigazione dai ritmi e dai tempi dettati dagli agenti atmosferici e dal mare.

L'indicazione della data e della fascia oraria di arrivo, in particolare, testimoniano la grande rivoluzione introdotta dalla navigazione a vapore: la possibilità di stabilire linee regolari che attraversano anche gli oceani<sup>27</sup>. Tale innovazione,

<sup>26</sup> G. CERCHIELLO, J.F. VERA-REBOLLO, *Steamboats and pleasure travels: success and failure of the first spanish initiatives in the mid-nineteenth century*, in «*Journal of Tourism History*», 7/1-2 (2015), pp. 18-35.

<sup>27</sup> J.M. VALDALISO, *La transición de la vela al vapor en la flota mercante española: cambio técnico y estrategia empresarial: Artículos*, in «*Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin*

unitamente alla riduzione degli spazi a bordo, dovuta al grande ingombro di motori e scorte di carbone, comporta una profonda evoluzione nel *business*, aprendo opportunità di nuovi segmenti (passeggeri) e imponendo una politica dei prezzi differenziati (tariffe). Gli elevati costi di esercizio e del carburante (carbone), inoltre, possono essere compensati combinando al trasporto, anche attraverso sovvenzioni pubbliche appositamente introdotte, servizi ufficiali di posta o di *delivery*<sup>28</sup>.

La navigazione a vapore segna quindi un passaggio epocale nella navigazione non solo in termini di evoluzione tecnologica e commerciale dell'offerta, ma anche in termini di struttura della *governance* e dell'organizzazione delle compagnie di navigazione. L'esigenza di ingenti capitali e di organizzazione più complessa, soprattutto in relazione ai servizi da offrire a bordo in caso di trasporto passeggeri, vede profilarsi figure professionali nuove, che vanno sostituendosi a quelle tradizionali dei mercanti proprietari di imbarcazioni, molto spesso anche capitani delle proprie imbarcazioni. La crociera pubblicizzata dalla compagnia francese, in realtà, non ha mai avuto luogo; tale fatto lascia riflettere sulla scarsa diffusione dei consumatori dell'epoca rispetto all'innovativa concezione della crociera come prodotto turistico *leisure*. Non ci sono evidenze documentate del mancato raggiungimento del numero minimo di viaggiatori per la copertura dei costi di navigazione, ma una semplice analisi visuale e testuale della pubblicizzazione della crociera lascia intravedere che in questo periodo la crociera è un prodotto ancora acerbo per un mercato non preparato: non vi sono indicazioni riguardo modalità di viaggio né di prezzo; la comunicazione pare più adatta ad una modalità *charter* di affari piuttosto che a un viaggio di piacere in senso proprio.

Un altro interessante esempio di pubblicità di crociera passeggeri, ai fini di delineare l'evoluzione del business, ma anche di mode e abitudini sociali, è rappresentata da un articolo dell'*Illustrated London News* del 1844, volto a pubblicizzare una crociera di sei settimane operata dalla *Peninsular Steam Navigation Company* tra Londra e il Cairo con la nave *Iberia*, equipaggiata per il trasporto di 37 passeggeri in due classi (crociera.com, 2021) e con la fornitura di servizi essenziali (alloggio, ristorazione) e accessori (sale per giochi, balli, attività culturali) di lusso.

Durante la seconda metà del XIX secolo, da quanto emerge da diari di viaggio di medici e letterati<sup>29</sup>, le compagnie si dedicano al miglioramento e alla promo-

---

American Economic History», 10/1 (1992), pp. 63-98.

<sup>28</sup> G. CERCHIELLO, J.F. VERA-REBOLLO, *Steamboats and pleasure*, cit.

<sup>29</sup> Mark Twain racconta la sua esperienza crocieristica nel suo romanzo *Innocents Abroad* del 1867 e a fine secolo il *British Medical Journal*, riferendosi al libro e ad altri scritti sulle crociere, ne

zione di un servizio crocieristico che spesso assume i caratteri del lusso<sup>30</sup>.

### 3.2. Migrazioni e servizi di linea

La crociera oceanica a scopo turistico viene progettata, in realtà, come servizio per migliorare l'efficienza economica e di utilizzo delle grandi compagnie; si tratta di un nuovo servizio che consente, da una parte, di neutralizzare la stagionalità della domanda dei flussi (mercantili e passeggeri) e, dall'altra, di ottimizzare la capacità delle flotte, spesso eccedente. Il *business* crocieristico inizia a definirsi e già nel 1898 risulta disponibile un *reportage* sull'attività negli Stati Uniti, pubblicato dal New York Tribune, dal quale si evince l'orientamento d'*elite*, peraltro evidenziato anche dagli annunci pubblicitari, delle crociere dell'epoca e la rilevanza del mercato nordamericano. Cronache giornalistiche riferiscono di crociere transatlantiche dalla lunga durata oltre cinquanta giorni operate per "ricchi" turisti da una compagnia tedesca (Hamburg America Line) tra l'Europa e gli Stati Uniti e dalla Orient Steam Navigation Co., una compagnia britannica, tra il Regno Unito e l'Australia.

Il periodo di sviluppo del turismo crocieristico oceanico ha inizio nella prima parte del XX secolo<sup>31</sup> con l'interesse, a fronte dell'incremento del traffico passeggeri, da parte di compagnie di navigazione transoceaniche verso il mercato turistico. La crociera turistica, infatti, resta un fenomeno piuttosto isolato fino agli anni Venti quando, con la crescita estrema dei flussi migratori dal Mediterraneo verso gli Stati Uniti, trovò una straordinaria espansione<sup>32</sup>. La figura 3 riporta a scopo di esempio l'evoluzione delle migrazioni transoceaniche dall'Italia, uno dei principali bacini di migranti, dalla fine dell'Ottocento agli anni Quaranta.

L'inaspettata domanda alimentata dai flussi migratori genera quindi un riassetto dell'intero settore della navigazione, assegnando al trasporto passeggeri il ruolo di *business* primario per il quale, in considerazione delle prospettive di crescita, vengono effettuati ingenti investimenti in termini di dimensionamento, ammodernamento e potenziamento delle flotte, con l'utilizzo di nuovi materiali

---

promuove l'utilità per fini della salute, citando una crociera nelle Indie.

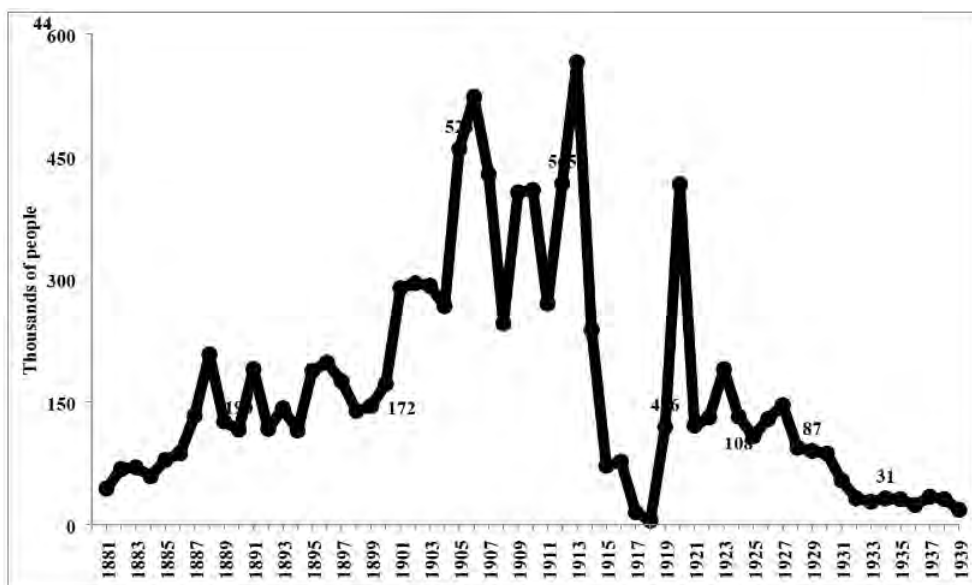
<sup>30</sup> J. ARMSTRONG, D.M. WILLIAMS, *The steamboat and popular tourism*, in «Journal of Transport History», 26/11 (2005), pp. 61-77.

<sup>31</sup> D.M. WILLIAMS, *The Extent of Transport Services Integration: SS Ceylon and the First 'Round the World' Cruise, 1881-1882*, in «International Journal of Maritime History», 15/2 (2003), pp. 135-146.

<sup>32</sup> G. CERCHIELLO, J.F. VERA-REBOLLO, *From elitist to popular tourism: leisure cruises to Spain during the first third of the twentieth century (1900-1936)*, in «Journal of Tourism History», 11/2 (2019), pp. 144-166.

(acciaio) e tecnologie (motore a tripla espansione) e la progettazione di navi destinate al trasporto passeggeri<sup>33</sup>. Considerata la tipologia indotta della domanda di trasporto passeggeri del periodo, il servizio di linea rappresenta il *core business* delle compagnie di navigazione mentre la crociera *leisure* non rappresenta un prodotto trainante per le compagnie e viene effettuata su base occasionale da poche compagnie.

**Fig. 3** Evoluzione dei flussi migratori italiani (valori in migliaia)<sup>34</sup>



Fonte: ISTAT, *L'Italia in 150 anni*, cit.

Lo sviluppo promettente degli anni Venti, tuttavia, subisce una battuta d'arresto per il decremento dei flussi migratori provocato, e dalla politica restrittiva della chiusura dei *porti aperti*, introdotta dagli Stati Uniti, e dal miglioramento dell'economia europea<sup>35</sup>.

<sup>33</sup> Sul punto G. CERCHIELLO e J.F. VERA-REBOLLO (*From elitist to popular tourism*, cit., p. 32) osservano: «Between 1919 and 1925, the British shipping company incorporated 13 newly-built transatlantic vessels into its fleet, with a total of 212 thousand GT. To this figure we should add the 52 thousand tonnes of the Berengaria (ex Imperator), one of the many maritime transport units confiscated from the Germans».

<sup>34</sup> ISTAT, *L'Italia in 150 anni. Sommario di statistiche storiche 1861-2010*, Istituto Nazionale di Statistica, 2011.

<sup>35</sup> A. DELL'OREFICE, V. GIURA, *Lezioni di storia economica*, Padova, Cedam, 1986.

La focalizzazione sulla crociera *leisure* rappresenta la risposta strategica alla contrazione della domanda da parte delle compagnie di navigazione che, forti del potenziamento strutturale e organizzativo sviluppato, riposizionano l'offerta in funzione di un mercato potenziale ricco e socialmente definito (*upper class*). Alcune compagnie, come documentato dalla rivista spagnola *Navigation* nel Gennaio del 1921, si attrezzano e si differenziano per fornire servizi di prenotazione e promozione turistica in diversi porti europei. Si delinea un *business* nuovo e fecondo: le crociere turistiche si moltiplicano<sup>36</sup>; presentano un carattere *elitario*, sono destinate a passeggeri che hanno molto tempo a disposizione per visitare città lontane, prevedendo viaggi comodi di diversi mesi con fermate anche di più giorni in porti importanti. Lo scopo del turismo crocieristico si identifica in realtà proprio nei cosiddetti *land trips* cioè nella possibilità di lunghe escursioni a terra, contrariamente dall'offerta moderna che, soffrendo della concorrenza degli aerei, punta sull'*entertainment* e sui servizi a bordo<sup>37</sup>.

### 3.3. Verso la definizione del moderno business della *leisure cruise*

Gli anni Trenta rappresentano il periodo di esplosione dell'offerta turistica crocieristica. Per contrastare la sovra-capacità originata dalla congiuntura

---

<sup>36</sup> «According to an article published in Revista de Viajes, a magazine issued by Thomas Cook and Son in mid 1927: 'Although recreational cruises are, so to speak, in the period of their infancy, there is no doubt that these are children who are growing very phenomenally quickly'. The rareness and seasonality that had characterized tourism cruise traffic until then gave way to huge flows spread over all twelve months of the year. The Neptunia, operated by the Italian company Sitmar, undertook 10 cruises in 1926, including three trips around Northern Europe from its base in Hamburg. According to advertisements and press chronicles, operations began on 21 January and finished on 27th October, accumulating approximately 220 days of tourism navigation.<sup>59</sup> Between January and May 1926, the Royal Mail Steam Packet organised seven long Mediterranean cruises starting at Southampton. Three were aboard the Orbita and the rest on the Arcadian. During the summer season, the latter vessel was positioned in the ports of Leith and Immingham to offer several cruises de luxe around Norway and the Baltic Sea. Between May and September 1926, the Ranchi, owned by P&O, organised six cruises of between 16 and 30 days departing from London, accumulating a total of 134 days of navigation. One of its most attractive projects was the trip around the Atlantic islands of the Azores, Madeira and the Canary Islands. When passing through Tenerife, the 'magnificent' transatlantic English ship carried a little less than 500 passengers, the 'majority' of whom joined the excursion to the north of the island. Cunard also illustrates the strategic change adopted by the transatlantic shipping companies. Several of its vessels were retired from the North Atlantic route, either partially or permanently, and began operating in the tourism market. Their presence in the Mediterranean was increasingly regular. In 1926, for example, the Scythia, Samaria, Mauretania, Franconia, Laconia» (G. CERCHIELLO, J.F. VERA-REBOLLO, *From elitist to popular tourism*, cit., p. 34).

<sup>37</sup> S.S. LALLANI, *Mediating cultural encounters at sea: Dining in the modern cruise industry*, in «Journal of Tourism History», 9/2-3 (2017), pp. 160-177.

economica negativa della crisi del '29, le compagnie investono in *marketing* e pubblicità spostando il *core business* delle attività proprio sul traffico del turismo transoceanico. In questo periodo iniziano ad apparire pubblicità moderne e attrattive su quotidiani e riviste. L'offerta di crociere *leisure* aumenta e studi riportano numeri rilevanti di traffico (200 crociere nel solo 1934). Fino alla grande crisi del '29, l'offerta crocieristica *leisure* si rivolge ad un mercato di nicchia, con la scelta, nella quasi generalità dei casi, di un'unica classe di viaggio che privilegia lo spazio, la comodità dei viaggiatori e, quindi, la qualità del servizio offerto, a fronte di una bassa *price sensitivity*. Nel periodo immediatamente successivo, a fronte dell'incremento del numero di crociere, si registra una naturale caduta dei prezzi e la competizione si sposta sulla segmentazione della clientela e sulla capacità di differenziazione dell'offerta (durata, tipologia di destinazione) ampliando gamma di classi e tariffe. La strategia di differenziazione dell'offerta e di adeguamento del servizio a segmenti eterogenei di clientela segna il passaggio da un *business* di nicchia ad uno di più ampio<sup>38</sup>, che alla lussuosa offerta delle lunghe crociere transoceaniche affianca soluzioni più brevi ed economiche. I moderni annunci di una crociera promossa nel 1935, riportati nella figura 4a e 4b, rendono l'idea della cultura crocieristica e delle leve utilizzate dalle compagnie a seconda della strategia di mercato scelta. La figura a) si riferisce alla proposta commerciale di una grande compagnia, la P&O (già *Peninsular Steam Navigation Company*) che attua una strategia di differenziazione dell'offerta: Viceroy, Strathnaver/Strathaird e Mongolia/Moldavia rappresentano tre navi della flotta che offrono servizi differenziati per segmenti di clientela. Alla offerta di lusso della sola prima classe della Viceroy of India, infatti, l'impresa affianca l'offerta più eterogenea delle navi gemelle Strathnaver/Strathaird con prima classe e classe turistica. La Mongolia e la Moldavia rappresentano la scelta popolare accogliendo esclusivamente classe turistica. L'annuncio della figura b), invece, individua un posizionamento strategico elitario: attraverso immagini, accorgimenti tipografici (dimensioni e *font* dei caratteri) e formule commerciali («Special Winter Holiday Cruise») promuove in maniera

---

<sup>38</sup> «The shipping companies, which have suffered most directly the consequences of the severe crisis in which the world is immersed, have chosen between mooring their vessels due to a lack of demand or mitigating their losses by using them for tourist trips, the organisation of which has been increasing for some time (...). Therefore, the flood of tourists enter Spain not because they are attracted by the beauties of our soil, with all its variety and evocative charm, but rather as a consequence of an enormously practical circumstance which will disappear as soon as the context that fosters it ceases to exist» (traduzione di G. CERCHIELLO e J.F. VERA-REBOLLO (*From elitist to popular tourism*, cit., su «La Vanguardia», del 23 febbraio 1993).

estremamente moderna una soluzione esotica («Sunshine Cruises») promettendo servizi a bordo di elevata qualità e prelibatezza («Perfect cuisine and service, luxurious appointments, endless entertainments»). A quasi un secolo di distanza, rispetto all’annuncio per la breve crociera Mallorca-Algeri, la promessa di valore della compagnia appare completamente mutata: mete da sogno e servizi a bordo divengono il cuore della comunicazione, modernamente iperbolica («The World’s Most Delightful Cruising Liner») mentre la data di rientro scompare.

Tale tipo di comunicazione, sebbene mitigata da un tono di voce più austero sicuramente influenzato dalla cultura politica degli anni Trenta in Italia, emerge anche dal pieghevole pubblicitario della compagnia di navigazione italiana Cosulich (Figura 5), un invito al cliente *target* (Egregio Signore) in cui si enfatizzano gli attributi culturali e di conoscenza, oltre che di svago, della crociera, accompagnati da una foto evocativa-ispirazionale.

Fig. 4 Annunci pubblicitari di crociere turistiche nel 1935

a)



Fonte: *The Western Times*, 15 febbraio 1935, 6

b)



Fonte: *The Sphere*, 28 settembre 1935, 40

Fig. 5 Pieghevole dell'elenco proposte crociere Primavera-Estate-Autunno 1935 Cosulich



### 3.4. La crociera fenomeno *middle-class*

Dopo il difficile momento della Seconda Guerra Mondiale, negli anni Cinquanta, l'assetto e l'offerta crocieristica cambiano profondamente.

Dal lato della domanda, i nuovi assetti sociali ed economici post-bellici espletano nuovi bisogni: si delinea una maggiore richiesta di viaggi transoceanici a fronte di una disponibilità a pagare più contenuta. Dal lato dell'offerta, la concorrenzialità dell'aereo sulle lunghe tratte diviene intensa per ragioni connesse alla relazione durata del viaggio-costi di gestione e ai nuovi stili di vita e di consumo: il traffico di crociere transoceaniche registra, infatti, il punto di massima nel 1957, alla vigilia dell'inaugurazione dei voli diretti Europa-New York da parte della Pan American Airways per poi ridimensionarsi drasticamente<sup>39</sup>. Inoltre, la maggiore regolamentazione in materia di lavoro, con l'incremento del controllo salariale da parte dei sindacati e delle norme di sicurezza che impongono equipaggi più numerosi e qualificati per il servizio crocieristico, impatta in maniera rilevante sui costi. L'effetto di tali fattori determina l'uscita dal settore crocieristico di molte compagnie e nell'arco di un decennio conduce ad una riconfigurazione del business che

<sup>39</sup> P. QUARTERMAINE, P. PETER, *Cruise: Identity, Design and Culture*, in «New York: Rizzoli International», 2006, pp. 36-40.

decreta la crociera quale *fenomeno middle-class* «By 1969, transatlantic passenger service only made up 5% of the shipping between North America and Europe. Elites turned to flying as a modern means of confirming their social affiliations, leaving ships with many empty rooms. Luxury cruises continued to exist, symbolising a pre-war grace and charm that contrasted with the jet as a symbol of post-war modernity and luxury; air travel was, quite literally, jet-setting»<sup>40</sup>.

Ancora una volta il settore crocieristico mostra risorse di resilienza e capacità di innovazione: le grandi compagnie, organizzate secondo modelli organizzativi diversi e forti di competenze diversificate e affinate, propongono un'offerta distintiva: una soluzione ludico-ricreativa che si basa sull'unicità dell'esperienza e dell'atmosfera creata a bordo. Non esistono più distinzioni di classe, né spazi separati, ma la segmentazione dell'offerta è effettuata sulla base della tipologia di stanze (piano, con o senza balcone, finestra) e di servizi a pagamento a bordo (es. spa, parrucchiere, lavanderia), come a terra (escursioni). A tale scopo le navi vengono progettate e costruite per accogliere piscine, sport all'aperto, teatri e ristoranti e per condurre i viaggiatori verso mete esotiche. L'illustrazione del programma giornaliero dell'Achille Lauro (Figura 6) descrive un prodotto turistico complesso, di concezione assai simile a quello attuale, che racchiude in sé una serie di attributi tangibili ed intangibili<sup>41</sup>.

La fase espansiva del settore, che prende avvio negli anni Ottanta e trova il suo apice nella prima decade del XXI secolo, alimenta una filiera complessa e articolata, popolata di numerosi attori direttamente e indirettamente collegati al *business*. Per offrire servizi e divertimenti competitivi e, allo stesso tempo, sfruttare economie di scala per la capacità in termini di passeggeri, le grandi compagnie, che nel frattempo hanno attraversato nella quasi totalità dei casi anche una trasformazione societaria in *holding*, commissionano la costruzione di navi dalle grandissime dimensioni, stringono accordi commerciali con *tour operator* e professionisti del mondo della cultura e dello spettacolo<sup>42</sup>.

In questo periodo le crociere offrono una soluzione adeguata alla *middle-class*, con rotte (soprattutto quella del Mediterraneo) e prezzi che sintetizzano un lusso di natura "diffusa".

---

<sup>40</sup> S.S. LALLANI, *op. cit.*

<sup>41</sup> «Il prodotto crociera consiste nell'ideazione, progettazione e attuazione di servizi turistico-alberghieri erogati a bordo di una nave che si sposta tra più porti in modo da poter affiancare alla vita di bordo, sempre più simile a quella di un grande albergo e di un villaggio turistico, le soste e le escursioni per visite nei vari paesi e località toccate dall'itinerario». M. RISPOLI, F. DI CESARE, R. MANZELLE, *La produzione crocieristica: i prodotti, le imprese, i mercati*, Torino, Giappichelli, 1997, p. 2.

<sup>42</sup> P. ROMANO, M. FORMENTINI, C. BANDERA, M. TOMASELLA, *Value analysis as a decision support tool in cruise ship design*, in «International Journal of Production Research», 48/23 (2010), pp. 6939-6958.

Fig. 6 Il programma giornaliero dell'Achille Lauro (1974)



### 3.5. L'era dei giganti del mare

Gli anni Novanta inaugurano il periodo dei giganti del mare; le navi da crociera assumono dimensioni e caratteri di grandi alberghi galleggianti, equipaggiati con ogni tipo di servizi e di svago. Il consolidamento del prodotto crociera nell'abitudine di consumo turistico<sup>43</sup> consente alle compagnie un ampliamento e un'ulteriore differenziazione dell'offerta attraverso l'apertura a rotte più complesse e aree geografiche interessanti per l'attrattiva turistica, ma anche per la crescita economica e la caratterizzazione di lusso degli stili di consumo<sup>44</sup>. Il Mediterraneo, tuttavia, racchiudendo un patrimonio artistico e paesaggistico di elevato valore, rappresenta un polo di interesse da parte degli operatori mondiali, presentando nel calendario crocieristico (maggio-ottobre) una capacità di offerta addirittura superiore a quella dei Caraibi, regione crocieristica più ampia in assoluto. Secondo il Rapporto del Turismo Italiano<sup>45</sup>, l'offerta crocieristica del Mediterraneo nella prima decade del Duemila si presenta estremamente solida e accresciuta sul mercato globale, anche a fronte del primato americano.

Dal Duemila l'offerta crocieristica si presenta estremamente articolata e segmentata, con proposte di valore che contemplano funzioni d'uso differenti, con-

<sup>43</sup> L. PENCO, *Drivers di valore*, cit., pp. 1000-1023.

<sup>44</sup> J.F. PETRICK X. LI, *What drives cruise passengers' perceptions of value?*, in *Cruise ship tourism*, Wallingford, Cabi, 2006, pp. 63-73.

<sup>45</sup> *Rapporto del Turismo Italiano (2006/2007)*, Touring Club, 2008.

nesse a bisogni specifici (occasioni speciali, conoscenza e apprendimento, turismo sportivo, turismo *leisure*, etc.) e soluzioni *di lusso* per diversi tipi di disponibilità economica. Tra la fine degli anni Novanta e nei primi anni Duemila vengono costruite e varate navi da crociera con stazze e capacità non immaginabili solo qualche anno prima: la Destiny del gruppo Carnival offre nel 1999 spazio e possibilità di oltre 3.000 passeggeri superando per la prima volta la stazza di 100.000 tonnellate. La complessità del prodotto crociera cresce in maniera esponenziale con la ricerca, da parte delle compagnie, di elementi differenzianti dell'offerta.

La Tabella 1 fornisce una sintetica panoramica sulle principali 10 navi più grandi ad oggi. La crociera si trasforma da viaggio ad esperienza multidimensionale, accogliendo accezioni nuove e, in alcuni casi, sperimentali. Le pubblicità, strumento interpretativo che abbiamo sin qui utilizzato per delineare l'evoluzione dell'offerta crocieristica, vengono veicolate attraverso la televisione e, negli ultimi anni, da canali multimediali come Youtube. Nasce un vero e proprio *storytelling* della crociera non solo da parte delle compagnie, ma anche dei clienti stessi, che attivano, attraverso i *social network* una comunicazione tra *peers*<sup>46</sup> alimentando l'effetto cosiddetto del *word of mouth*<sup>47</sup>. I *web-site* delle compagnie divengono enormi *wall* pubblicitari interattivi e, rispetto alla carta stampata dei primi annunci del 1900, hanno una valenza altamente emozionale<sup>48</sup>. La Figura 7, ad esempio, che riporta uno *screen shoot* del sito *web* della Carnival, pone l'accento su attività e sport estremi che possono essere praticati a bordo, mentre la Figura 8 riassume l'offerta di valore sintetizzata *online* da MSC<sup>49</sup>. Le immagini puntano su elementi distintivi, come le escursioni e servizi a bordo raffinati (ristoranti tematici, intrattenimento, benessere), ma è la *bolla sociale* MSC («Una vacanza sicura e serena grazie al nostro Protocollo di Salute e Sicurezza») la parte di comunicazione più interessante che emerge dal *website* MSC. I colori, la luce e lo slogan («Il nostro impegno per garantirti una crociera sicura e serena») che accompagnano l'immagine trasmettono serenità e non rimandano minimamente alla pandemia. Si tratta di un riuscito esempio di comunicazione anche in considerazione della difficoltà di veicolare messaggi in relazione alla prevenzione del Covid-19 dopo la terribile esperienza della Diamond Princess<sup>50</sup>.

---

<sup>46</sup> F. TIAGO, J. COUTO, S. FARIA, T. BORGES-TIAGO, *Cruise tourism: social media content and network structures*, in «Tourism Review», 73/4 (2018), pp. 433-447.

<sup>47</sup> A. FONTANA, *Manuale di storytelling. Raccontare con efficacia prodotti, marchi e identità d'impresa*, Milano, Etas, 2013.

<sup>48</sup> Z. ZHANG, Q. YE, H. SONG, T. LIU, *The structure of customer satisfaction with cruise-line services: an empirical investigation based on online word of mouth*, in «Current Issues in Tourism», 18/5 (2015), pp. 450-464.

<sup>49</sup> <https://www.msccrociere.it>.

<sup>50</sup> Diamond Princess è la nave da crociera della Princess Cruises a bordo della quale si è

L'era del digitale ha aperto una nuova stagione per il *business* crocieristico: il sito *web* disintermedia il rapporto con il cliente (potenziale) avvicinandolo all'idea della crociera che diviene concreta<sup>51</sup>: il cliente può navigare *on line* compiendo una vera e propria crociera virtuale<sup>52</sup>, apprezzare i dettagli dell'offerta e comporre la soluzione preferita perfezionando anche il pagamento<sup>53</sup>. Le interfacce consentono simulazioni multiple e personalizzate e abilitano un vero e proprio *empowerment* del cliente<sup>54</sup>.

**Tab. 1 Una fotografia attuale delle più grandi navi da crociera al 2021**

Nave e anno	Gruppo e rotta	Dati descrittivi	Servizi accessori distintivi
Symphony of the Seas 2019	Royal Caribbean International  Caraibi Orientali	228.081 tsl  18 ponti  6.680 pax  2.700 cabine  2.200 membri equipaggio	Zip-line Minigolf, simulatore di surf, rock climbing walls, campo sportivo
Harmony of the Seas 2016	Royal Caribbean International  Caraibi orientali (Florida, St. Maarten, Porto Rico, Haiti)	226.963 tsl  2.700 cabine  5.480 pax  2.115 membri dell'equipaggio	12.000 specie di piante rigorosamente vive, scivolo Ultimate Abyss

sviluppato, durante una crociera nel Sud Est asiatico, un focolaio pandemico Covid-19 nel febbraio 2020. Il bilancio fu di 14 morti e oltre 700 casi di contagiati.

<sup>51</sup> O. ROTH-COHEN, T. LAHAV, *op. cit.*

<sup>52</sup> Sul punto appare rilevante il contributo di un recentissimo studio: «Technology like Virtual Reality can enrich the way customers discover, select and purchase products or services. It is a powerful marketing tool for a company, which can thereby reconfigure the entire customer journey. Virtual Reality technology has been able to upset the traditional marketing approach by introducing a wider range of marketing tools. The possibility of reshaping the customer journey, from the pre-purchase stage to the post-consumption stage, is especially pertinent to a cruise company because of the formidable difficulties in explaining and showing a very complicated, fragmented and heterogeneous range of services (i.e. vacation tour, type of ship and level of onboard service). The case of the MSC VR catalogue reveals the potential impact of such technology on the customer journey, as well as the mechanisms and dimensions that are activated by a fully immersive VR technology». M. SIMONI, A. SORRENTINO, D. LEONE, A. CAPO-RUSCIO, *Boosting the pre-purchase experience through virtual reality. Insights from the cruise industry*, in «Journal of Hospitality and Tourism Technology», (Sept. 2021), *Early access*.

<sup>53</sup> M. HE, Y ZHANG, M. WU, *Study on experience of cruise tourist based on web text analysis*, in «Tourism Forum», 10 (2017), pp. 51-62.

<sup>54</sup> A. MARASCO, R. MICERA, *Il ruolo delle comunità virtuali per l'innovazione dell'esperienza turistica: il caso di MSC FRIENDS*, in «Economia dei servizi», 8/1 (2013), pp. 71-90.

<b>Nave e anno</b>	<b>Gruppo e rotta</b>	<b>Dati descrittivi</b>	<b>Servizi accessori distintivi</b>
Oasis of the Seas: 2009	Royal Caribbean International Caraibi occidentali (Orlando, Haiti, Giamaica, Messico)	226.838 tsl 2.700 cabine 5.402 pax 2.115 membri dell'equipaggio	“La nave con il buco in mezzo”, Aqua Teather Ice Show, spa più grande al mondo, 4 piscine, 10 vasche idromassaggio
Allure of the Seas 2010	Royal Caribbean International Caraibi orientali (Florida, Bahamas, St. Thomas, St. Kitts & Nevis, Porto Rico, Haiti)	225.282 tls 2.700 cabine 6.780 pax 2.115 membri dell'equipaggio	Nave gemella della Oasis, autentico resort galleggiante
Costa Smeralda 2019 (alimentazione LNG)	Costa Crociere Mediterraneo	182.700 tls 6.518 pax 2.612 cabine	Museo interamente dedicato alla storia del design italiano
Iona 2020 (alimentazione LNG)	P&O Cruises Europa del Nord	184.000 tls 18 ponti 5,200 pax 1.762 membri equipaggio	16 piscine idromassaggio, Skydome, 8 ristoranti selected, 12 bar
AIDAnova 2019 (alimentazione LNG)	Carnival Cruise Line Canarie Europa	183.858 tls 16 ponti 6.600 pax 1.682 membri equipaggio	Attenzione all'ambiente e alla sostenibilità nell'uso delle risorse
Mardi Gras 2020 (alimentazione LNG)	Carnival Cruise Line Bahamas Portorico	181.808 tls 5.300 pax	Montagne Russe, 6 quartieri tematici
MSC Virtuosa 2021 MSC Grandiosa 2019	MSC Mediterraneo	>181.000 tls 19 ponti 2.421 cabine 6.334 pax	Bar con robot umanoide, atelier d'arte, ristoranti etnici, cabine Lego, spazi intrattenimento famiglie
MSC Bellissima MSC Meraviglia	MSC Mediterraneo Caraibi	171.598 tls 19 ponti 2.200 cabine 5.331 passeggeri	Cabine con assistente digitale (A), promenade, schermo Led 80 metri

Fonte: elaborazione dell'autore.

#### 4. I TREND ATTUALI E LE PROSPETTIVE FUTURE

Attualmente le principali aree di destinazione crocieristica sono rappresentate dai Caraibi e dal Mediterraneo mentre i crocieristi per eccellenza sono statunitensi, europei (occidentali) e cinesi (CDP, 2020). Lo sviluppo esponenziale del *business* nell'ultimo decennio e la dimensione assunta dalle navi hanno rafforzato la concentrazione dell'offerta, che risulta polarizzata sui tre grandi gruppi Norvegian, Carnival e Royal Carribean.

L'arricchimento dell'offerta di servizi e componenti crescentemente complessi e la trasformazione del servizio crocieristico ha determinato lo sviluppo di una filiera molto articolata (Figura 9) nella quale i *cruise operator* interagiscono, a monte e a valle, con fornitori/retailer di beni, servizi, consulenza<sup>55</sup>.

**Fig. 7 Pubblicità delle attività a bordo proposta dalla Carnival**



Fonte: carnival.com (settembre 2021).

<sup>55</sup> A. MONTANINO, A. CARRIERO, *Crocieristica e Covid-19: Alcuni fatti stilizzati*, in «Think Tank CDP», 2020.

**Fig. 8 Pubblicità del sito web MSC Crociere**



Fonte: msccrociere.it (settembre 2021).

Dal punto di vista del consumo, oltre all’incremento del numero di crocieristi a livello globale che ha raggiunto i 30 milioni nel 2019, l’ultimo report CLIA disponibile (2020) indica dei *trend* nuovi per l’orientamento e la segmentazione dell’offerta crocieristica (Tabella 2).

**Fig. 9 La filiera crocieristica oggi**



Fonte: CPD (2020).

**Tab. 2 I trend del consumo crocieristico**

INSTAGRAMMABLE CRUISE TRAVEL	Instagram photos are driving interest in travel around the world. With onboard connectivity, cruise passengers are filling Instagram feeds with diverse travel experiences both onboard and on land from several cruise destinations.
TOTAL RESTORATION	Stressed out from fast-paced lives, travelers are seeking ways to check out from daily responsibilities and rejuvenate more than ever before. Cruise lines are responding by offering total wellness in the form of restorative spa experiences, onboard oxygen bars, healthy menu choices for a wide variety of diets, and the latest in fitness innovations.
ACHIEVEMENT OVER EXPERIENCES	Experiential travel has evolved into achievement travel as vacationers are looking for experiences beyond sightseeing. Bucket lists have become goal-oriented and cruise lines are meeting these demands. Passengers can conquer Machu Picchu or complete culinary workshops hosted by le Cordon Bleu Chefs

ON-BOARD SMART TECH	Travelers use tech in daily lives and are expecting smart tech when vacationing as well. Cruise lines have adopted technology for cruise travelers – including keychains, necklaces, bracelets, apps and more – in order to provide a highly personalized travel experience while on and off the ship
CONSCIOUS TRAVEL	Travelers want to see the world in a conscious, mindful way. The cruise industry is more conscientious than ever, working to local destinations to local cultures, landmarks and minimize environmental footprints.
ACCESS IS THE NEW LUXURY	Travelers are setting sights on destinations that were previously out of reach – some only accessible now by cruise ship – from Galapagos Island to Antarctica.
GEN Z AT SEA	Generation Z is set to become the largest consumer generation by the year 2020 – outpacing even Millennials. This generation like the one before, prefers experiences over material items and is seeking out travel. The appeal of multiple destinations and unique experiences, such as music festivals at sea, is attracting this new category of cruisers.
OFF PEAK ADVENTURES	The off-peak season is rising in popularity whether travelers want to escape the cold in a tropical locale or embrace the chill in a new destination. Cruising offers some once in a lifetime experience during colder months including excursions to see the Northern Lights, visiting a penguin colony and touring European Christmas markets.
WORKING NOMADS	Combining work with leisure time is on the rise. Straying far from the notion of device-free travel, many modern travelers or “digital nomads” are opting for trips where they can work remotely which cuts down on time off and lost wages. With WiFi, desks and work-friendly cafes, travelers can keep up with work while enjoying a cruise vacation.
FEMALE- CENTERED	With the number of female travelers growing, many tourism and travel companies are creating female-centered itineraries based on interests and connecting women with other women. Female-centered cruises can create a female empowerment community at sea while allowing travelers to experience the world around them, as well as famous feminist landmarks.
GOING SOLO	With more Google searches for “solo travel” and “traveling alone” than ever before, solo traveling is rising in popularity. Cruising allows for solo travel without the worry of arranging a ton of details while visiting even the most far-reaching destinations and connecting with other travelers, forming community bonds and once-in-a-lifetime experiences.

Fonte: Elaborazione dell'autore su dati CLIA 2019.

I *trend* di consumo emergenti trovano risposta in molte delle offerte già disponibili (cfr. Tabella 1), soprattutto in relazione agli elementi del *total restoration*, della *on-board smart tech* e dei *social network*. Gli argomenti più interessanti, in termini di prospettive future, appaiono quelli legati allo sviluppo responsabile e, quindi, all'utilizzo delle risorse e alla realizzazione di un disegno di crociera *female-centered*.

In termini di ripresa, come brevemente illustrato nei paragrafi precedenti del presente contributo, l'industria crocieristica appare caratterizzata da una re-

silenza strutturale che in diversi momenti storici ha consentito la ripresa di un *business* dopo forti elementi di disturbo e rallentamento della crescita. Restando nel XXI secolo, infatti, la ripresa del traffico crocieristico dopo l'attacco alle Torri Gemelle nel Settembre del 2001 e il superamento delle serie difficoltà a seguito della severa crisi economico-finanziaria degli anni 2008/2009 da parte degli operatori di crociere nonché l'attutimento di *shock mediatici* e psicologici dovuti a incidenti/naufraggi di navi da crociera anche in anni più recenti<sup>56</sup>, hanno rivelato un'industria solida e dinamica, in grado di rispondere con flessibilità alle oscillazioni e contrazioni della domanda nonostante l'assetto strutturale fortemente rigido. Anche alla luce della perdita di posizione delle quotazioni azionarie da parte dei tre principali gruppi crocieristici durante il periodo pandemico, appare plausibile che la filiera, intesa nel senso più ampio, possa ulteriormente consolidarsi intorno ai principali operatori, più solidi da un punto di vista strutturale. È probabile che ridimensionamento dei flussi di domanda, da una parte, e mutamenti nei comportamenti di consumo, dall'altra, possano condurre a nuove configurazioni del business, con conseguenti impatti in termini di numerosità e tipologia di attori coinvolti e anche se i primi segnali post-pandemici lasciano presagire una ripresa, il test di resilienza necessita di un intervallo temporale sicuramente più ampio.

---

<sup>56</sup> Ci si riferisce, tra gli altri, al naufragio della Costa Concordia nel gennaio del 2012 e all'incendio della Carnival Triumph nel novembre 2013.



## INDICE DEI NOMI

- Anselmi S.; 27  
Appendini F. M.; 19  
Aslanian S. D.; 22  
Autuori A.; 141  
Autuori B.; 139  
Autuori E.; 139 f  
Autuori F.; 141; 142  
Autuori L.; 139; 141  
Autuori M.; 13; 134; 135; 136; 137; 138;  
139; 140  
Autuori M. di Ferdinando; 139  
Autuori M. junior; 140  
Aymard M.; 64  
Balbo I.; 103; 104; 106; 109; 111; 112  
Boissier famiglia; 46  
Braudel F.; 9; 36; 49; 50; 62  
Caboto G.; 49  
Caboto S.; 49  
Cano T.; 50  
Carlo III; 131  
Cohen R.; 18; 37  
Colombo C.; 49  
Colurcio M.; 13; 145  
Cosimo II; 59  
Costa famiglia; 115  
Crescenzo B.; 33  
Curtin P.; 18; 37  
De Bono E.; 102  
De Wael C.; 45  
Dell'Osa D.; 11; 15  
Di Nucci A.; 13; 113  
Diecrix A.; 44  
Doria M.; 115  
Dwyer L.; 147  
Elam G.; 45  
Federzoni L.; 102  
Ferrandino V.; 13; 131  
Filippini J. P.; 56; 65  
Finaly Pulitzer G.; 125  
Florio famiglia; 115  
Forsyth P.; 147  
Francesco I; 62  
Furtenbach C.; 45  
Fusaro M.; 17  
Ghezzi R.; 11; 49  
Giuliani V. M.; 139  
Guglielmotti A.; 49  
Hopkins C.; 45  
La Macchia A.; 12; 86  
Liguori G.; 139  
Maselli D.; 121  
Moroni M.; 20  
Muilman H.; 33  
Nardone P.; 12; 69  
Petraccone C.; 51  
Piaggio famiglia; 115  
Piccinno L.; 11; 35  
Pio XI; 113  
Ridolfi N.; 12; 85; 101  
Romano R.; 62  
Rubattino famiglia; 115  
Segent G.; 45  
Sgro V.; 13; 131  
Smith T.; 45  
Tadić J.; 28  
Van der Straten famiglia; 45  
Van Noort A.; 44  
Van Noort famiglia; 44  
Van Noort G.; 44  
Williams D. M.; 150  
Zanini A.; 11; 35; 116



## ELENCO DEGLI AUTORI

Maria Colurcio, Ordinaria di Economia e gestione dell'impresa, Dipartimento di Giurisprudenza, Economia e Sociologia, Università degli Studi "Magna Graecia" di Catanzaro

Dario Dell'Osa, Associato di Storia economica, Dipartimento di Economia e Finanza, Università degli Studi di Bari "Aldo Moro"

Ada Di Nucci, Assegnista di ricerca di Storia economica, Dipartimento di Scienze Filosofiche, Pedagogiche ed Economico-Quantitative, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti – Pescara

Vittoria Ferrandino, Ordinaria di Storia economica, Dipartimento di Diritto, Economia, Management e Metodi Quantitativi, Università degli Studi del Sannio di Benevento

Renato Ghezzi, Associato di Storia economica, Dipartimento di Giurisprudenza, Economia e Sociologia, Università degli Studi "Magna Graecia" di Catanzaro.

Angela La Macchia, Ricercatrice di Storia economica, Dipartimento di Economia, Università degli Studi di Messina

Paola Nardone, Ordinaria di Storia economica, Dipartimento di Scienze Filosofiche, Pedagogiche ed Economico-Quantitative, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti – Pescara

Luisa Piccinno, Associata di Storia economica, Dipartimento di Economia, Università degli Studi di Genova

Nataschia Ridolfi, Associata di Storia economica, Dipartimento di Scienze Filosofiche, Pedagogiche ed Economico-Quantitative, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti – Pescara

Valentina Sgro, Assegnista di ricerca di Storia economica, Dipartimento di Diritto, Economia, Management e Metodi Quantitativi, Università degli Studi del Sannio di Benevento

Andrea Zanini, Associato di Storia economica, Dipartimento di Economia, Università degli Studi di Genova









Finito di stampare anno 2022  
presso le Industrie Grafiche della Pacini Editore S.r.l.  
Via A. Gherardesca • 56121 Pisa  
Tel. 050 313011 • Fax 050 3130300  
[www.pacineditore.it](http://www.pacineditore.it)

