

L'ECONOMIA NAPOLETANA E IL COMMERCIO INTERNAZIONALE TRA '800 E '900: I MAGAZZINI GENERALI E IL DEPOSITO FRANCO

Serena Potito¹
serenapotito@libero.it

Università Parthenope

fecha de recepción: 02/06/2014
fecha de aceptación: 21/06/2014

Resumo

I Magazzini Generali, creati su modello dei *docks* inglesi e dei magazzini francesi —e regolamentati da una legge del 1871— si diffusero nelle maggiori città italiane, con alterna fortuna: comune era lo scopo di provvedere alla custodia delle merci, rilasciando speciali titoli di commercio, e di agevolare l'incontro tra produttore e acquirente, riducendo i tempi di negoziazione.

Essi sono, dunque, da annoverare fra gli strumenti commerciali con cui si intendeva intensificare e favorire i traffici di merci nel periodo in cui il commercio internazionale su larga scala andava riducendo le barriere tra paesi, accompagnato dallo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture.

Nell'ambito del dibattito sul tentativo italiano di ritagliarsi un ruolo durante la prima globalizzazione —con la crescita della liberalizzazione del commercio internazionale e, nello stesso tempo, lo sviluppo del protezionismo moderno— la presente ricerca mette a fuoco l'esperienza della costituzione dei Magazzini Generali di Napoli, per alcuni decenni i più importanti d'Italia.

La Società Meridionale dei Magazzini Generali ne assunse la gestione nel 1874 e —attraverso lo studio di testimonianze dell'epoca, degli Atti del Consiglio Comunale e della Camera di Commercio, di dati di bilancio presenti nell'Archivio di Stato di Napoli— questo saggio ne ripercorre l'iter costitutivo e le vicende dei primi anni.

Oltre a offrire un quadro della situazione politica ed economica del Mezzogiorno d'Italia, ed in particolare di Napoli, nella congiuntura economica tra fine '800 e inizio '900, emergono spunti interessanti relativi all'ammodernamento delle infrastrutture portuali cittadine, e alla questione della creazione di un punto franco (uno degli ipotetici cardini dello sviluppo industriale della città): in un quadro di occasioni mancate ed ostacoli legati alle caratteristiche del processo storico, dal confronto con economie di differenti realtà europee.

Parole chiave: Economia napoletana post-unitaria; Questione meridionale; Magazzini generali e deposito franco; Sviluppo del commercio internazionale; Infrastrutture portuali.

¹ Dipartimento di Giurisprudenza, Università Parthenope, Palazzo Pacanowski, Via Generale Parisi, 13, 80132 Napoli (Italy).

Abstract

The *Magazzini Generali*, created on the model of the British docks and of the French *magasins généraux* –and regulated by an Act of 1871– became widespread in major Italian cities, with varying success: common purpose was to provide for the custody of the goods, issuing special bonds trade, and to facilitate the meeting between producer and buyer, reducing the time of negotiation.

They are –therefore– to be counted among the commercial tools with which it was intended to intensify and facilitate the traffic of goods in the period in which international trade –on a large scale– was reducing the barriers between countries, accompanied by the development and modernization of infrastructure.

In the debate on the Italian attempt to carve out a role during the first globalization –with the growth of international trade liberalization and, at the same time, the development of modern protectionism– the present research focuses on the experience of the constitution of *Magazzini Generali* of Naples, for several decades the most important ones in Italy.

The *Società Meridionale of Magazzini Generali* took over the management in 1874 and –through the study of contemporary testimonies, of the Acts of the City Council and of the Chamber of Commerce, of balance sheet data present in the State Archives of Naples– this essay traces its incorporation process and the events of the early years.

In addition to providing an overview of the political and economic situation of Southern Italy, especially in Naples, during the economic situation between the end of '800 and '900, interesting ideas emerge relating to the modernization of port infrastructure, and about the question of creating a free point (one of the hypothetical cornerstones of the industrial development of the city): in a framework of missed opportunities and of obstacles related to the characteristics of the historical process, by comparing with the economies of different European realities.

Keywords: Neapolitan economy after unification; The southern question; Docks and free warehouses; Development of international trade; Harbor infrastructures.

1. Introduzione

L'attenzione rivolta dalla principale storiografia meridionalistica al processo di industrializzazione della città di Napoli –nei decenni seguenti l'Unità– ha spesso posto in secondo piano altri aspetti della vita economica dell'ex capitale, maggiormente connessi alla sua identità cittadina. L'evoluzione mercantile della città ed i suoi traffici commerciali sono, probabilmente, molto più idonei ad individuare le caratteristiche ed i limiti dell'economia napoletana, in un momento in cui la città perdeva il suo ruolo di centro privilegiato, inserendosi in un mercato più ampio e senza le barriere protezionistiche dell'età borbonica.

Nonostante il regime unitario avesse sottratto a Napoli quei privilegi fiscali ed amministrativi che le avevano permesso di essere la più importante piazza commerciale

del Regno, non si colse un contraccolpo immediato sui traffici commerciali che, almeno in apparenza, rappresentavano ancora il settore più dinamico della sua economia.

Negli anni della piena attuazione del liberismo gli scambi commerciali con la Francia e l'Inghilterra –che avevano contraddistinto gli ultimi decenni borbonici– si intensificarono ulteriormente, e solo nel 1886 –con la mancata approvazione della convenzione marittima italo-francese, seguita l'anno dopo dall'introduzione della tariffa protezionistica– si avvertì una netta inversione di tendenza.

Tuttavia, il processo di destrutturazione del commercio napoletano –che secondo un univoco giudizio storiografico non avrebbe concesso alternative all'industrializzazione come via per sollevare la città dal suo ristagno economico– era già in atto prima dell'unificazione e non fece che acuirsi dopo il 1860.² Una volta perduto lo status di capitale, Napoli vide aumentare di numero i potenziali concorrenti nei traffici commerciali: era infatti proprio dal confronto con lo sviluppo mercantile e con le differenti realtà produttive di altre città italiane che si evidenziava il ristagno in cui languiva l'economia napoletana e la lentezza dei suoi progressi nelle attività commerciali.

Una situazione –scaturita da un lungo processo storico– che iniziò a rivelare la sua gravità intorno agli anni '80, accentuandosi ulteriormente negli anni a cavallo fra i due secoli, quando si avvertì la complessità di una "questione di Napoli"³: l'incapacità di creare rapporti commerciali con il retroterra agrario, lo squilibrio tra risorse e popolazione in un contesto di profonda disgregazione sociale, lo stratificarsi di ceti improduttivi⁴, la riduzione dei consumi e la ristrettezza di un mercato interno, la scarsa interdipendenza fra settori economici e finanziari, l'isolamento della città –acuito dalla scarsa rete di comunicazioni con il resto del Mezzogiorno– proprio negli anni del grande boom delle infrastrutture ferroviarie.

Condizioni derivanti dal mancato sviluppo delle funzioni urbane della città dopo l'unificazione, e accentuate da una politica dei governi unitari che –utilizzando

² G. Fortunato, *La questione meridionale e la riforma tributaria* [1904], in Id., *Il Mezzogiorno e lo Stato italiano*, Firenze 1973; F.S. Nitti, *Nord e Sud. Prime linee di una inchiesta sulla ripartizione delle entrate e delle spese dello Stato italiano*, Torino 1900; Id., *Napoli e la questione meridionale* [1903], Napoli 2004; G. Galasso, *Tradizione, metamorfosi ed identità di un'antica capitale*, in Id., *Napoli*, Bari 1987, pp. XVIII-XIX; ed anche P. Frascani, *Mercato e commercio a Napoli dopo l'Unità*, in *Storia d'Italia, Le regioni dall'Unità ad oggi, La Campania*, Torino 1990, pp.184-221.

³ Nitti, *Napoli e la questione meridionale* [1903]. Sulla destrutturazione dell'ex capitale e la questione urbana di Napoli anche: P. Villari, *Le lettere meridionali ed altri scritti sulla Questione sociale in Italia*, Torino 1885; Id., "Scritti sulla questione sociale in Italia, Firenze 1902; Id., "La questione di Napoli e le case popolari", *Nuova Antologia*, n. 229, 10 febbraio 1910, ed in *Storia, Politica ed istruzione*, saggi critici di P. Villari, Milano 1914, pp. 241-304. Per un dibattito storiografico ampio sull'argomento: G. Aliberti, "La "questione di Napoli" nell'età liberale (1861-1904)", *Storia di Napoli*, Napoli 1971, vol. X, pp. 219-271.

⁴ Quel "mistero di Napoli" con cui Gramsci definiva i caratteri non razionali della composizione demografica cittadina, risultato di un lungo processo storico. A. Gramsci, *Quaderno 22. Americanismo e fordismo*, Torino 1978.

un'efficace definizione del Cottrau⁵– era volta a “denapolitanizzare” il Mezzogiorno: le antiche province del Regno venivano infatti incoraggiate dal nuovo sistema viario ad incrementare i propri traffici verso le regioni settentrionali, dando così luogo ad una nuova geografia dei circuiti commerciali che vedeva Napoli sempre più debole ed emarginata rispetto al nascente mercato nazionale.

Il ritardo e la negligenza con cui anche la deputazione parlamentare napoletana aveva posto la questione delle infrastrutture venivano interpretati dal Cottrau come matrice di quella “questione morale” che di lì a poco sarebbe stata oggetto dell'inchiesta Saredo⁶, documento fondamentale sui rapporti fra Stato liberale e società civile –fra Stato unitario e Mezzogiorno–, impietosa e severa denuncia degli abusi della vita amministrativa locale⁷.

Il valore ideologico e lo spirito riformistico di questo programma di “risorgimento economico” vennero ripresi pochi mesi dopo dalla Commissione per l'incremento industriale di Napoli che, attraverso un articolato piano di intervento da sottoporre all'approvazione del Parlamento, individuava, come principali problemi della vita produttiva ed economica cittadina, la carenza infrastrutturale, la decadenza dei settori industriali tradizionali e l'errata politica finanziaria in campo fiscale e daziario⁸.

La Commissione presentò un insieme organico di provvedimenti, che prevedevano sgravi fiscali e tributari, l'impianto di nuovi complessi industriali, la creazione di una rete di infrastrutture adeguata alle esigenze economiche della città, il trasporto di energia idroelettrica dal Volturno⁹.

Un documento che, se per alcuni aspetti era impostato in modo piuttosto generico e poco approfondito, ebbe però il merito di aver organizzato in un quadro unitario i problemi dell'economia napoletana, affrontati secondo l'impostazione nittiana, che connotava in gran parte anche la Legge del 1904.

Ed è proprio con Nitti che l'arretratezza economica di Napoli postunitaria veniva per la prima volta storiograficamente valutata in modo diverso rispetto a quella antecedente gli anni'60, individuando nella assenza di condizioni esterne atte ad agevolare lo sviluppo dell'iniziativa privata uno dei principali ostacoli alla creazione di un processo di accumulazione capitalistica e concentrazione di investimenti industriali.

D'altronde, nei primi decenni unitari, i primordi dell'attività capitalistica napoletana riguardavano il settore mercantile e finanziario –con l'incremento del capitale estero impiegato in settori pubblici e lo sviluppo degli scambi commerciali favorito dalla politica

⁵ A. Cottrau, “La crisi della città di Napoli”, *Nuova Antologia*, luglio 1896, p. 237.

⁶ R. Commissione d'inchiesta per Napoli presieduta da Giuseppe Saredo, *Relazione sull'amministrazione comunale*, Roma 1901.

⁷ G. Aliberti, *La “questione di Napoli” nell'età liberale (1861-1904)*.

⁸ *Relazione della Reale Commissione per l'incremento industriale di Napoli*, Napoli 1903.

⁹ M. Marmo, “L'economia napoletana alla svolta dell'Inchiesta Saredo e la legge dell'8 luglio 1904 per l'incremento industriale di Napoli”, *Rivista Storica Italiana*, anno XXXI, fasc. 4, 1969, pp. 954-1023.

economica liberista– piuttosto che la struttura industriale, carente nei settori trainanti della prima fase di industrializzazione e pressoché immutata rispetto a quella borbonica.

Ed è proprio nell'ultimo decennio del XIX secolo, quando la crisi capitalistica del paese si manifestava in ogni settore dell'economia, che emersero tutte le contraddizioni e le insufficienze di questa trasformazione della fisionomia cittadina, rendendo sempre più incolmabile quel divario, determinato da profondi squilibri settoriali, che separava Napoli, città "non più di consumo, non ancora di industrie e commerci"¹⁰ dalle città industrializzate del Nord-Ovest.

La grande depressione si fece sentire in modo particolarmente acuto e duraturo nell'economia napoletana: i settori di recente formazione capitalistica vennero colpiti alla base dalla crisi bancario-edilizia, l'agricoltura sprofondò in una profonda depressione, le attività mercantili proseguirono a fatica, e sparirono dalla scena anche quelle figure di mercanti-banchieri che avevano caratterizzato la scena finanziaria napoletana degli anni '80¹¹ e che, senza soluzione di continuità con il periodo borbonico –come rilevato da Davis¹²–, volgevano i loro esclusivi interessi alle attività finanziario-bancarie legate al commercio di prodotti agrari.

2. L'istituzione dei Magazzini Generali di Napoli

Secondo l'analisi del Bairoch, nel periodo in cui la liberalizzazione degli scambi toccava il suo apice, l'Italia si poneva al secondo posto, fra i paesi dell'Europa continentale, per il liberismo del suo sistema doganale¹³: nel periodo 1861-1880 –fino alla crisi agraria– i flussi di capitale provenienti dalle esportazioni agricole italiane rappresentarono la maggiore fonte di accumulazione ed il principale motore di sviluppo per finanziare le infrastrutture¹⁴.

L'influenza di questo fenomeno sull'economia di un paese in via di sviluppo era forte: la concorrenza stimolava le innovazioni e la produzione industriale; i mercati esteri permettevano alle imprese di giovare delle economie di scala; aumentavano le possibilità di importare capitali.

¹⁰ F.S. Nitti, *La città di Napoli. Studio sulla situazione economica presente e sulle possibilità di risorgimento industriale*, Napoli 1902, p. 10.

¹¹ M. Marmo, "Speculazione edilizia e credito mobiliare a Napoli nella congiuntura degli anni '80", *Quaderni storici*, anno XXI, fasc. 2, maggio-agosto 1976, pp. 646-683.

¹² J. Davis, "Oligarchia capitalistica e immobilismo economico a Napoli 1815-1860", *Studi storici*, anno XVI, n. 2, 1975, pp.378-426.

¹³ P. Bairoch, *Le politiche commerciali in Europa dal 1815 al 1914, Storia Economica Cambridge*, vol. VIII, Torino 1992, pp. 3-179. Su questo punto, in particolare, pp. 45-46.

¹⁴ F. Bonelli, *Il capitalismo italiano: linee generali di interpretazione*, in *Storia d'Italia*, vol. I: *dal feudalesimo al capitalismo*, Torino 1979, pp. 1195-1255; per un'analisi storiografica: J. Cohen e G. Federico, *Lo sviluppo economico italiano 1820-1960*, Bologna 2001, p. 25 e ss. Per un'idea sulla composizione qualitativa delle esportazioni italiane in quegli anni: A. Scialoja, "Alcuni dati sul commercio estero italiano dall'Unità agli anni Ottanta", *Quaderni storici*, anno XXI, fasc. 2 (maggio-agosto 1976), pp. 639-645.

Tuttavia, gli effetti della politica commerciale e doganale unitaria sull'industrializzazione italiana rappresentano uno degli argomenti più controversi della nostra storia economica, e nemmeno l'impatto che essa ebbe sui primordi dell'industria meridionale mette d'accordo la principale storiografia.

Più evidenti, invece, sono i contraccolpi che essa ebbe sul commercio e le attività mercantili italiani: con il trionfo del liberismo di fine secolo si ebbe l'affermazione di un'internazionalizzazione del commercio dai contorni assolutamente nuovi, grazie alle innovazioni nei mezzi di trasporto.

Per un paese di recente formazione e caratterizzato da profonde differenze regionali, l'impatto con questa prima vera globalizzazione del commercio non permette un discorso univoco: a parte il processo di concentrazione industriale di alcune zone del Nord-Ovest in piena "rivoluzione industriale", in generale, in Italia si ebbe in questi anni un progresso più rapido nelle attività terziarie che nelle attività industriali, e un processo di commercializzazione dell'economia, sostenuto dall'incremento dei trasporti e dallo sviluppo del credito.

La caduta dei confini territoriali interni portò ad un riordino della regolamentazione sulle dogane attraverso alcuni decreti ministeriali che, tra i vari punti che ne disciplinavano le funzioni, prevedevano anche l'istituzione di un deposito merci¹⁵: si ampliavano le possibilità di espansione dell'attività commerciale, permettendo di ritardare il momento dello sdoganamento delle merci importate ed il pagamento dei diritti doganali, e favorendo l'attività mercantile dei grossisti. Il modello di riferimento erano i *docks* inglesi ed i *Magasins Généraux* francesi: l'esempio di nazioni più avanzate dal punto di vista economico e industriale, con consolidate tradizioni mercantili, faceva ben sperare sui

¹⁵ Il ministro delle Finanze Pietro Bastogi pubblicò un regolamento doganale con il decreto n. 304 del 29 ottobre 1861 –cui seguì il decreto n. 325 del 6 novembre 1861– che classificava gli uffici doganali in vari ordini e classi. Il primo ordine fu assegnato a dodici centri, che potevano disporre di un deposito merci: Genova e Napoli nella prima classe, Messina e Palermo nella seconda, Bari, Brindisi, Catania, Girgenti, Pontelagoscuro nella terza, Cagliari, Ortona e Savona nella quarta. Dopo meno di un anno, un nuovo decreto –16 ottobre 1862, n. 911– approvava un ulteriore regolamento (11 settembre 1862), presentato da Quintino Sella, ma che portava in effetti la firma di Giovanni Cappellari della Colomba: la principale novità consisteva nell'inserimento di ben 39 città nel primo ordine di dogane, contro le 12 stabilite inizialmente da Bastogi, permettendo così anche ad importanti centri commerciali (ad esempio Milano e Torino), inizialmente esclusi, di poter essere abilitati al deposito di merci, senza dover decentrare le proprie attività in altre province. Gli artt. 35 e 43 del regolamento disponevano che il Governo poteva autorizzare l'istituzione di Magazzini Generali per conto dei Municipi e delle Camere di Commercio (o di società commerciali), con la facoltà di rilasciare ricevute delle merci depositate –veri e propri titoli di proprietà trasferibili con semplice girata. Sull'introduzione dei magazzini generali in Italia: G. Bracco, *Strumenti nuovi per gli scambi commerciali in Italia: i Magazzini Generali nel XIX secolo*, in *Mercati e consumi: organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XII al XX secolo*, 1° Convegno Nazionale di Storia del Commercio in Italia, Reggio Emilia, 6-7 giugno 1984, Modena, 8-9 giugno 1984, Bologna 1986, pp. 49-58.

benefici di questi nuovi strumenti commerciali, "atti a far prosperare il traffico"¹⁶, che avrebbero sostituito i vecchi magazzini di deposito, troppo vincolati alle norme doganali e con scarse possibilità di ampliare le proprie funzioni.

Per gli effetti di una legge dell'11 maggio 1865, erano cessati i privilegi delle città franche e, nel contempo, nel triennio 1865-67, il Governo stanziò a favore di tali Municipi circa 8 milioni di lire per la realizzazione di Magazzini Generali che dal modello d'oltralpe presero anche la denominazione¹⁷.

In Europa, il principale modello architettonico ed economico –per semplicità di funzionamento– erano i *docks* londinesi, progettati in epoca georgiana e vittoriana lungo la riva settentrionale del Tamigi, un tempo ubicazione del porto londinese¹⁸: il primo fu *The West India* (1802), seguito da *The London* (1805), *The East India* (1805), *The Surrey* (1807), *St. Katherine* (1828) e *The West India South* (1829). Tuttavia, furono i *docks* costruiti in epoca vittoriana –*The Royal Victoria* (1855), *The Millwall* (1868) e *The Royal Albert* (1880)– a presentare una maggiore funzionalità –scatenando una agguerrita concorrenza tra le altre *dock companies*¹⁹– in quanto strategicamente collegati alle linee ferroviarie. A quelli di Londra seguirono i *docks* di Liverpool, Hull, Bristol, Gosport, Liebh, Dublino.

Il governo provvisorio francese istituì nel 1848 i primi *Magasins Généraux*²⁰ –tra cui spiccava la monumentale *Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille*, formata da quattro magazzini, costituita nel 1856 su modello dei *docks* inglesi.

E così di seguito, cominciarono man mano a diffondersi anche in molti altri stati: ispirati tutti, o quasi, al medesimo fine –agevolare la circolazione commerciale ed il credito– essi rappresentavano un luogo dove depositare le merci da vendere, esportare, riesportare, importare o semplicemente far transitare; scopo comune era quello di mobilitare la merce, traendo da essa immediatamente credito o denaro, di agevolarne la circolazione

¹⁶ Atti parlamentari, Camera dei Deputati, Discussioni, X legislatura, seduta del 30 marzo 1867, doc. n. 20, *Istituzione dei magazzini generali*, pp. 1-2.

¹⁷ La denominazione *Magazzini Generali* fu tradotta direttamente dal modello francese, e si trattò di una scelta lungamente dibattuta, in quanto nella proposta di legge del 1863 si propendeva per la denominazione *magazzini di deposito*, per evidenziarne le funzioni, strettamente connesse al deposito merci. Cfr. Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Discussioni, VIII legislatura, seduta del 15 dicembre 1864, *Disposizioni intorno ai magazzini generali ed al pegno commerciale*, pp. 7-8. Tuttavia, con la successiva proposta di legge (del 1867) si decise di lasciare la denominazione originaria, anche per distinguere i magazzini autorizzati dai semplici stabilimenti di deposito.

¹⁸ La riva nord del Tamigi, un tempo occupata dal porto di Londra –ubicazione dei *docks*– costituisce l'odierna *Londondocklands*, composta dai *boroughs* di Tower Hamlets, Newham e Southwark.

¹⁹ Si generò una forte competizione che portò anche a processi di fusione tra alcune *dock companies*, M. Ball e D. Sunderland, *An Economic History of London, 1800-1904*, London 2001, pp. 221-222.

²⁰ G. Loyal, *Des Magasins Généraux: opérations et régime légal*, Paris 1908.

diminuendo le spese di magazzinaggio e di custodia, e dispensando in parte dal pagamento dei diritti doganali.

Così, anche in Italia, dopo quasi un ventennio di dibattito, e attraverso la sperimentazione di alcuni regolamenti singoli redatti per i primi magazzini sorti in alcune città²¹, si ebbe l'approvazione della Legge generale dei Magazzini Generali –3 luglio 1871, n. 340– che ne definiva le principali funzioni²².

Nella sostanza, il contenuto non si discostava di molto da quello della Legge del 28 maggio 1858 “*Sur les négociations des marchandises déposées dans les magasins généraux*” con cui Napoleone III aveva regolamentato in Francia per la prima volta i Magazzini Generali, influenzato a sua volta dal modello vittoriano, semplice ed efficace.

Essi dovevano provvedere alla custodia e alla conservazione delle merci e derrate, di qualsivoglia provenienza o destinazione, con la garanzia del capitale sociale della Società che aveva la gerenza dello stabilimento, oltre che di un rigido ordinamento al quale adeguarsi. L'accertamento dell'eseguito deposito risultava da speciali titoli di commercio –denominati *fedì di deposito* e *note di pegno*– rilasciati dalla Società ai depositanti: inizialmente si era pensato di utilizzare la denominazione francofona di *cedole*, ma nelle proposte di legge del 1863 e del 1867, si optò per *fedè di deposito* perché più rispondente al significato effettivo del titolo in oggetto.

Si trattava di uno strumento importante per lo sviluppo del commercio interno e di un'occasione di intervento per gli istituti di credito che, senza discriminazione, avevano la possibilità di ricevere le note di pegno regolarmente girate. Le fedì di deposito e le note di pegno, unite o separate, erano trasferibili mediante girata: la girata di entrambi i titoli rappresentava la prova del trasferimento della proprietà delle merci depositate; la girata della sola nota di pegno garantiva che le merci erano date in pegno al giratario, mentre quella della sola fedè di deposito conferiva al giratario la facoltà di disporre, facendo salvi i diritti del creditore munito della nota di pegno²³.

Il possessore di una fedè di deposito separata dalla nota di pegno aveva la facoltà di ritirare la merce depositata anche prima della scadenza del debito per cui era stata

²¹ I primi ad essere regolamentati furono quelli di Ancona, Bologna, Torino e Sinigaglia.

²² Il 4 maggio 1873 fu poi emanato il decreto che approvava il regolamento per i magazzini generali. In seguito alla legge 340, su tutto il territorio italiano, i maggiori centri commerciali si affrettarono a costituire magazzini generali, gestiti da enti pubblici e privati appositamente creati: dopo Torino –città pioniera nella loro sperimentazione–, Bologna, Ancona e Sinigaglia si aggiunsero Milano, Roma, Napoli, Venezia, Cagliari, Messina, Bari, Bisceglie, Palermo, Taranto, Foggia, Mortara, Ferrara. Sull'esempio torinese: Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Discussioni, VIII legislatura, seduta del 23 luglio 1863, *Convenzione col Municipio di Torino per la costruzione di edifici ad uso di dogane e magazzini generali*.

²³ L'introduzione di questi nuovi titoli di commercio rappresentava un passo avanti rispetto al Codice di Commercio del 1865, e gli articoli della legge 340 inerenti alle fedì di deposito e alle note di pegno costituirono il riferimento per quelli del nuovo Codice del 1882 (artt. 461-479 del Libro I, titolo XVI, “del deposito di merci e derrate nei magazzini generali”).

costituita in pegno, versando nel Magazzino generale il capitale e gli interessi del debito, calcolati fino alla scadenza: questa somma sarebbe stata pagata al possessore della nota di pegno contro restituzione della medesima²⁴.

I Magazzini rappresentavano dunque un grande deposito su terreno libero, francato dalle angustie fiscali: una sorta di mercato comune di prodotti agricoli e manifatturieri, che potevano essere importati, venduti ed esportati liberamente e con poca spesa, sottraendo i produttori alle insidie degli intermediari e favorendo le possibilità di scelta dei compratori.

Stretto era il controllo sui Magazzini: per legge le amministrazioni erano obbligate a pubblicare e a trasmettere le situazioni mensili al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio –che li pubblicava periodicamente sul Bollettino di notizie commerciali– e alla Camera di commercio, investita anche di facoltà di ispezione sui depositi, i registri e documenti vari²⁵.

Manca nel panorama storiografico una ricerca approfondita sull'esperienza napoletana dei Magazzini Generali –benché essi furono per alcuni decenni i più importanti d'Italia– e, a parte alcuni contributi sulla diffusione dei magazzini sul territorio nazionale²⁶, le principali fonti bibliografiche sono rappresentate da testimonianze di quel periodo²⁷, dai dati statistici presentati dal Bollettino di notizie commerciale del MAIC e dai dati di bilancio esistenti presso l'Archivio di Stato di Napoli²⁸. A questi vanno ad aggiungersi gli Atti del Consiglio Comunale di Napoli, gli Atti della Camera di Commercio, la relazione della Commissione per l'incremento industriale di Napoli e vari progetti di ristrutturazione del porto –sia in vista dell'ampliamento della zona commerciale e della costruzione dei *docks*, sia nell'ambito del dibattito sulla creazione di un Punto Franco²⁹, la cui destinazione era strettamente collegata, come vedremo, alle vicende dei Magazzini Generali³⁰.

²⁴ Art. 21 della Legge 3 luglio 1871 sui Magazzini Generali.

²⁵ Artt. 7 e 37 della legge 3 luglio 1871 n. 340. Su questo punto, Bracco, *Strumenti nuovi per gli scambi commerciali*, p. 57.

²⁶ G. Bracco, *Strumenti nuovi per gli scambi commerciali in Italia*.

²⁷ G. Curti, *I magazzini generali nello arsenale marittimo di Napoli*, Napoli 1870; Id., *Docks, Magazzini Generali e arsenale di Napoli*, Napoli 1871; A. Betocchi, *I magazzini generali di Napoli: abbozzi pratici ad uso de' nostri proprietari*, Napoli 1877; Società Meridionale dei Magazzini Generali (sede di Napoli), Napoli 1877; Sir Only, *I magazzini generali di Napoli*, "La Rassegna agraria, industriale, commerciale, politica", I (1892), pp. 239-248.

²⁸ Per i dati sulla Società dei Magazzini Generali sono stati consultati i bilanci presenti in Archivio di Stato di Napoli, *Tribunale Civile di Napoli, Bilanci ed altri Atti di Società*, buste 2-11 (anni 1884-1893).

²⁹ Sull'istituzione del Punto Franco: A. Betocchi, *I Porti Franchi e i magazzini generali*, Napoli 1876; Commissione speciale della Camera di Commercio e del Municipio sull'istituzione del Porto Franco, Napoli 1876; *Relazione sul progetto per l'impianto del Punto Franco e locali d'esportazione sul molo S. Gennaro in Napoli col collegamento alla ferrovia (contraddistinto col motto Est modus in rebus)*, Napoli 1877.

³⁰ Il presente intervento riprende e sviluppa alcuni argomenti trattati in S. Potito, "Nuovi orizzonti commerciali nella Napoli postunitaria: la nascita dei Magazzini Generali", *Storia Economica*, anno XIV (2011), n. 1, pp. 131-153.

Dagli Atti del Consiglio comunale e da diversi documenti dell'epoca, si apprende che a Napoli si iniziò a discutere dell'importanza di uno strumento commerciale simile ai *docks* già al momento dell'Unità, in occasione dei progetti di riordino ed ampliamento delle strutture portuali: il 10 luglio 1861 una commissione nominata per presentare un progetto sul nuovo porto mercantile mostrava l'urgenza della costruzione di Magazzini generali, ritenuti essenziali per un moderno sviluppo commerciale.

Al momento dell'unificazione, il porto di Napoli –sebbene ancora inadeguato strutturalmente a confrontarsi con le nuove esigenze economiche e con l'evoluzione dei trasporti marittimi³¹– era un'importante infrastruttura³², in cui confluiva una quota notevole di prodotti³³, e numerosi progetti di ampliamento –negli anni '60 dell'800– intendevano valorizzarne le potenzialità commerciali³⁴.

Sicché, nel periodo di attuazione del liberismo, non apparivano ancora i segni del ristagno economico napoletano. Le spese ordinarie di manutenzione del porto erano notevoli, così come quelle per il prolungamento di moli e per la costruzione di opere straordinarie –il cui onere era sostenuto in gran parte dallo Stato e in misura minore da Provincia e Comune–, e numerose erano le compagnie di navigazione con sede o rappresentanza nella città, a confermare un'espansione ancora netta e decisa nei traffici commerciali napoletani³⁵.

Il clima risentiva delle aspettative per l'imminente apertura del canale di Suez (1869): la possibilità di un ritorno nel Mediterraneo delle rotte commerciali per l'Oriente accendeva

³¹ P. Frascani, "Strutture e traffici del porto di Napoli: 1860-1960", *Memoria e ricerca*, 11 (2002), pp. 41-62: su questo punto, in particolare, p. 42. Sull'organizzazione del porto di Napoli in quegli anni, anche G. Moricola, "Gli uomini che muovono i beni: facchini e organizzazione del porto a Napoli dopo l'Unità", *Società e Storia*, 97 (2002), pp. 517-539.

³² Sul porto di Napoli e i dati relativi al peso del suo traffico commerciale: A. Betocchi, *Forze produttive della provincia di Napoli*, II, Napoli 1874; per maggiori dati sul tonnello: F.S. Nitti-A. Witting, *Il porto e la città di Napoli ai primi del novecento*, (a cura di F. Barbagallo e E. Mazzetti), Napoli 1984. Sulle condizioni del porto al momento dell'unificazione anche: Ministero dei Lavori Pubblici, *Relazione generale sui cenni monografici dei singoli servizi dipendenti dal Ministero dei Lavori Pubblici compilati in occasione dell'Esposizione generale di Parigi nell'anno 1878*, Roma 1878, p. 25.

³³ In quegli anni i principali prodotti di esportazione erano olio, seta grezza e lavorata, grano, liquirizia, robbia, canapa e lana. Il porto di Napoli era fondamentale per l'esportazione dei prodotti del Mezzogiorno e l'importazione di manufatti ed altri generi, "Relazione della Camera di Commercio e d'Arti di Napoli, sopra le condizioni economiche della provincia nell'anno 1864", *Bollettino Industriale del Regno d'Italia*, a cura del Ministero di Agricoltura Industria e Commercio, Roma 1865. Sulle principali case commerciali e bancarie che si occupavano della commercializzazione dei prodotti cfr. L. De Matteo, "Imprenditori a Napoli nell'Ottocento", *Storia economica*, IX, 2-3 (2006), pp. 305-338.

³⁴ D. Cervati, *Sui vantaggi della costruzione del porto di Napoli alla riva dei Granili con Dock-Entrepôt e tutti gli altri stabilimenti marittimi*, Napoli 1862; G. Riegler, *Progetto del Porto mercantile di Napoli*, ivi 1863; G. Fiocca, *Progetto del Porto di Napoli*, ivi 1863; F. Giordano in Camera di Commercio, *Progetto di ingrandimento del porto mercantile di Napoli colla fondazione di docks e Magazzini generali*, Napoli 1866.

³⁵ G. Aliberti, "Profilo dell'economia napoletana dall'Unità al fascismo", *Storia di Napoli*, Napoli 1971, vol. X, pp. 403-468. Su questo punto, in particolare, pp. 417-418.

molte speranze per lo sviluppo del commercio marittimo partenopeo. La centralità del porto di Napoli, sia a livello nazionale –anche per la vicinanza con Roma, appena divenuta capitale–, sia per la sua posizione lungo le rotte del Mediterraneo, come punto intermedio dei commerci fra l'Europa e l'Asia, richiedeva un adeguamento strutturale idoneo ad affrontare la concorrenza straniera –più intensa dopo l'apertura delle frontiere e in seguito ai trattati commerciali stipulati dal nuovo Regno.

Tuttavia, in quegli anni –seppure di non immediata percezione per i contemporanei– il sistema di scambi commerciali tra Napoli e il resto del mondo stava mutando, e già tra la Restaurazione e la fine del Regno erano cresciuti altri porti del Mezzogiorno –tra cui quelli limitrofi della penisola sorrentina– che avevano creato nuovi flussi di esportazioni ed importazioni, o spiccavano nell'armamento marittimo³⁶. Infatti, nonostante l'andamento positivo dei traffici marittimi, le condizioni della marina mercantile napoletana erano tutt'altro che prospere, e molti cantieri navali cessavano la propria attività.

Negli stessi anni in cui si discuteva dell'opportunità della creazione dei *docks*, la riorganizzazione dell'assetto strategico militare unitario prevedeva il trasferimento a Taranto dell'arsenale militare dal porto di Napoli³⁷, che avrebbe potuto così ingrandire la sua dimensione mercantile e commerciale³⁸. Sia il Municipio che la Camera di Commercio vedevano i vantaggi di tale conversione, che secondo una commissione incaricata dalla Camera di commercio avrebbe comportato una spesa modica³⁹ e tempi veloci, senza dilazionare l'impianto dei *docks* come sarebbe avvenuto invece assecondando le direttive dei progetti di rifacimento del porto, che richiedevano ingenti somme e tempi indefiniti :

Aspettare la grande opera di un porto futuro promesso alla città di Napoli, per provvedere ai bisogni urgenti del nostro commercio, vale quanto il differire le cose a tempo lontano, condannando quello al decadimento ed alla rovina⁴⁰.

³⁶ Frascani, *Strutture e traffici*, p. 45; A. Berrino, *I sorrentini e il mare*, in *A vela e a vapore. Economia, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, a cura di P. Frascani, Roma 2001, pp. 29-53; in particolare sul tema del cabotaggio nell'Italia di questo periodo, A. Cafarelli, "Il movimento della navigazione nei porti del Regno d'Italia (1861-1914)", *Storia Economica*, anno X (2007), n.3, pp. 299-332; G. Moricola, "Il cabotaggio in età postunitaria", *A vela e a vapore*, pp. 55-81; P. Frascani, *Il mare*, Bologna 2008, pp. 60-61.

³⁷ In seguito all'unificazione, fu riorganizzato l'assetto strategico degli arsenali e delle basi navali italiane. Poiché il porto di Napoli non rispondeva più ai requisiti necessari richiesti, si scelse Taranto come nuova ubicazione di un dipartimento militare marittimo da affiancare a quelli di La Spezia e di Ancona. Nel 1882 furono stanziati 9.300.000 di lire per l'avvio dei lavori per il trasferimento dell'arsenale, che fu inaugurato nel 1889.

³⁸ Già nel 1865 si discuteva dei vantaggi che potevano derivare dal trasferimento del porto militare e dell'eventualità per Napoli di diventare "capitale del commercio", *Atti del Consiglio Comunale di Napoli*, tornata dell'8 marzo 1865.

³⁹ In base alle rilevazioni topografiche dei locali del porto da guerra, effettuate dall'ing. Filippo Giordano, si valutò approssimativamente una spesa di circa 6 milioni di lire.

⁴⁰ *Rapporto della Commissione incaricata di avvisare ai mezzi pratici per la formazione in Napoli di Magazzini Generali e Docks*, in Camera di Commercio, *Progetto di ingrandimento del porto mercantile di Napoli colla fondazione di docks e Magazzini generali*, Napoli 1866, p. 1.

S. Potito

Il nuovo porto dunque non avrebbe tratto vantaggio da un suo ingrandimento, quanto dalla possibilità di trasformare la darsena in un *dock*, che doveva essere collocato in luogo distinto per poterne rendere agevole la sorveglianza, munito di quanto occorre a tali stabilimenti, sia per la buona amministrazione, sia per il carico e il scarico della merce ed il suo trasporto; che per quest'ultima esigenza, le sue comunicazioni con la strada ferrata offrissero economia di tempo e di spesa; che nulla togliesse al bello della città ed alla sua comodità⁴¹.

Nel novembre del 1865 il Consiglio comunale, il Consiglio provinciale e la Camera di commercio espressero voto unanime al Governo, indicando l'Arsenale marittimo di Napoli come il sito più opportuno per la costruzione dei Magazzini Generali, mostrando dunque accordo pieno e spontaneo verso il progetto.

In quanto al merito dell'intrapresa, cioè l'Istituzione in Napoli dei Docks e Magazzini Generali, sarebbe inutile far nuove rimostranze dopo tutto quello che si è fatto; certo che questo Collegio vedrà con soddisfazione e con vera gioia quel giorno che ci apportasse l'effettuazione di un'impresa tanto aspettata⁴².

Averne rinviato l'istituzione dunque dipendeva soltanto dalla mancanza dei capitali necessari e, quando la legge generale del 1871 tolse la privativa ai Municipi sulla fondazione dei Magazzini Generali⁴³, l'ingresso di una società privata che se ne assunse l'incarico sembrò risolvere definitivamente la questione.

La Società Meridionale dei Magazzini Generali di Napoli, autorizzata con Real Decreto dell'8 giugno 1874⁴⁴ –e costituita con un capitale iniziale di 2.500.000 lire (portato a 3.000.000 nel 1881)– assunse la gestione del magazzinaggio delle merci da e per l'estero in regime di monopolio; in attesa della nuova ubicazione marittima, metteva intanto a disposizione del pubblico uno stabilimento situato al Corso Garibaldi⁴⁵ con magazzini muniti di estesi piani caricatori, allacciati, per mezzo delle Ferrovie Romane, alla Stazione Centrale di Napoli, e quindi in comunicazione con tutta la rete ferroviaria italiana.

La Società assunse l'obbligo di trasformare l'Arsenale marittimo –acquistato per 5 milioni di lire– ad uso di Magazzini generali, con l'intenzione di far divenire Napoli un grande emporio di larghissimi commerci. Altri 5 milioni di lire furono versati dalla Società per

⁴¹ Camera di commercio, *Progetto di ingrandimento del porto mercantile*, p. 6.

⁴² Curti, *I magazzini generali*, pp. 5-6.

⁴³ Pochi mesi prima, con deliberazione del 25 gennaio 1871, la costruzione del porto mercantile era stata invece assegnata al Municipio, che avrebbe dovuto occuparsene a sue spese. Subito dopo l'emanazione della legge generale, fu nominata una nuova commissione per lo studio dell'abolizione dell'arsenale e della creazione dei Magazzini generali di deposito, *Atti del Consiglio Comunale di Napoli*, tornate del 19 agosto 1871 e del 4 gennaio 1872.

⁴⁴ E con regolamento del 2 gennaio 1875.

⁴⁵ L'area dello stabilimento di Corso Garibaldi era di metri quadrati 33.690, dei quali 12.490 coperti da fabbricati; la Società possedeva inoltre un recinto in contrada Poggioreale, di circa 5.000 metri quadrati di estensione, destinato a magazzini generali per gli olii minerali; le due località erano collegate tra loro da un tronco di ferrovia.

acquistare dallo Stato il cantiere di Castellammare che, oltre a intraprendere costruzioni navali in ferro e in legno, sarebbe stato utilizzato per le riparazioni dei numerosi navigli che si attendevano nel porto di Napoli, una volta trasformato in emporio di grandi commerci.

Era una Società costituitasi appositamente per la gestione dei Magazzini, e composta dall'alleanza fra capitali locali e dell'Italia settentrionale; finanziata dal Credit Mobilier, dalla Società Generale Napoletana di Credito e Costruzioni e dalla Banca Napoletana⁴⁶ –che a dispetto del nome era gestita da un gruppo di banchieri milanesi⁴⁷– e dai capitali provenienti dalle maggiori case d'affari napoletane –la Meuricoffre ed Hermann, la Minasi & Arlotta e la Cilento– che svolgevano attività eterogenee di tipo mercantile, assicurativo, creditizio, di investimenti nell'industria, negli armamenti e nei servizi⁴⁸: una tipica mancanza di specializzazione che connotava l'élite finanziaria napoletana sin dal periodo preunitario.

A parte i primi due anni, nei quali gli esercizi della Società dei Magazzini Generali si chiusero in perdita⁴⁹, in un clima di pregiudizio ancora radicato nella vecchia generazione di negozianti verso il prestito su pegno, la nuova attività presto iniziò a produrre risultati positivi, anche grazie all'appoggio delle pubbliche amministrazioni e all'apprezzamento generale per questo «stabilimento che offriva al commercio una forma doppiamente privilegiata di deposito, sia per l'esenzione dal pagamento immediato di dazi, sia per la convertibilità in danaro delle merci depositate»⁵⁰.

⁴⁶ La Banca Napoletana e la Società Generale Napoletana di Credito e Costruzioni ne detenevano la maggioranza del capitale, Archivio Centrale dello Stato (ACS), Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, Direzione Generale Credito e Previdenza, Banche, Industrie e Società, busta 211, fasc. 185, *Società dei Magazzini Generali*, Atto Costitutivo.

⁴⁷ Nel 1885 la Banca Napoletana si trasformò nella Società di Credito Meridionale, con il concorso di istituti di credito settentrionali (Banca Generale, Banca di Torino, Banca Subalpina e di Milano, Geisser ed altri minori), De Matteo, *Imprenditori a Napoli nell'Ottocento*, p. 338.

⁴⁸ Sulla realtà imprenditoriale napoletana ottocentesca si veda anche J. Davis, *Società e imprenditori nel regno borbonico, 1815-1860*, Roma-Bari 1979; De Matteo, *Imprenditori a Napoli nell'Ottocento*, e, in particolare sulle figure del commercio nell'economia portuale napoletana, Frascani, *Strutture e traffici del porto*, p. 49 e segg.

⁴⁹ Nel primo anno (anno sociale 1874-75) si ebbe una perdita di oltre 5.000 lire e nel secondo di circa 15.000 lire. A partire dal terzo anno si riuscirono a colmare queste deficienze, a reintegrare il capitale sociale e a ottenere bilanci sempre attivi negli anni sociali seguenti. Per i dati sul quantitativo di merci in entrata e in uscita e la composizione merceologica dei magazzini generali, si vedano i prospetti mensili pubblicati nel «Bollettino di notizie commerciali», edito dal Ministero dell'Agricoltura, Industria e Commercio, a partire dal 1878; per i dati che le amministrazioni dei magazzini generali delle varie città italiane erano tenute a trasmettere alla Camera di commercio e al Ministero dell'Agricoltura (raccolti presso l'Archivio Centrale dello Stato di Roma), si rimanda a Bracco, *Strumenti nuovi per gli scambi commerciali*. Inoltre, considerando il ruolo importantissimo che ebbe il Banco di Napoli nel consentire il risconto su larga scala delle note di pegno dei Magazzini Generali, un'ulteriore indagine potrebbe essere compiuta sulle scritture relative alle fedi emesse e ai warrants scontati.

⁵⁰ Sir Only, *I magazzini generali di Napoli*, p. 242.

Già nel 1877 spiccava sugli altri magazzini italiani, per la quantità dei depositi, per il movimento di entrata e uscita, per il numero di fedi di deposito immesse in circolazione. Anche confrontando le situazioni delle merci depositate al 30 aprile di quell'anno, le cifre dei Magazzini di Napoli (la cui specializzazione era nel ferro, seguito da grano e petrolio) superavano di molto quelle degli altri magazzini italiani, sia per la quantità, sia per la media del movimento quotidiano.

Tabella I. Quantità di merci depositate nei Magazzini in data 30.04.1877

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

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

Un'espansione avvenuta celermente e, citando le parole del Betocchi,

con un rapido impulso. Ciò ha potuto dipendere da cause che si riferiscono a speciali condizioni politiche ed economiche; ma ciò è dipeso altresì dallo essersi data alla direzione un impulso unico ed energico, dall'aver dato al servizio del facchinaggio, che offriva occasione a frequenti e vivi reclami, tale una forma che essa riesce oramai a contentare tutti i clienti⁵¹.

3. La Società Meridionale dei Magazzini Generali e il Deposito Franco a Napoli

Negli stessi anni in cui si diffondevano i Magazzini generali sul territorio italiano, fu presentata una proposta di legge per la creazione di depositi franchi nelle principali piazze marittime del Regno⁵², con l'obiettivo di potenziare il commercio marittimo con l'estero e l'attività dei porti negli scambi internazionali. In origine, doveva essere un provvedimento per favorire il porto di Genova, ma una volta divenuto legge, esso offriva un'opportunità per tutte le città marittime italiane; guardando, come sempre, all'esempio straniero, si sperava che esso giovasse anche all'espansione dell'economia napoletana:

⁵¹ Betocchi, *I magazzini generali di Napoli: abbozzi pratici*, p. 22.

⁵² Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, XII legislatura, Discussioni, seduta del 16 marzo 1875, proposta di legge n. 108, *Istituzione di depositi franchi nelle principali piazze marittime del regno*, (Relazione e testo dei proponenti del 12 marzo 1875). La proposta, presentata dal deputato genovese Lazzaro Negrotto Cambiaso, fu aspramente dibattuta alla Camera e al Senato, venne poi approvata nella seduta del 5 giugno 1876, per divenire infine Legge dello Stato il 6 agosto 1876.

In quasi tutte quelle città (Marsiglia, Londra, Parigi, Anversa, etc.) il commercio è sì attivo, che le vaste aree assegnate pe' *docks-entrepôts* sono sempre riboccanti di merci, e le enormi spese erogate per l'impianto ed esercizio di essi sono largamente compensate dai beneficii che si ricavano dalla prosperità della vita commerciale⁵³.

Benché la situazione napoletana avesse forti limiti strutturali –se paragonata, ad esempio a Marsiglia, in cui l'area occupata dagli *entrepôts* misurava da sola m.q. 76.681– la necessità di istituire un Punto Franco appariva urgente: «Napoli ha un porto ristretto e insicuro, difetto di agevolezze degli approdi, assenza di macchine, scarsità di edifici per le operazioni doganali, difficoltà regolamentari, eppure [...] vi è stato un accrescimento nel movimento del porto dal 1860»⁵⁴. Appariva un'occasione da cogliere al volo, anche perché Napoli, a differenza di altre città italiane, non aveva ancora sperimentato un precedente simile:

Era interesse dei commercianti a profittare del beneficio di un magazzino in porto franco ove deporre le proprie mercanzie, senza neppure essere tormentato da controlli, con facilità a spedirle ove meglio convenga, e per di più con facoltà a pignorarle per ottenere anticipazioni sino a che convenga venderle o riesportarle⁵⁵.

Strutture come i *docks* o i depositi franchi, che in Inghilterra o in Francia erano sorte per supportare uno sviluppo industriale già sostenuto, erano, al contrario, in Italia considerate esse stesse causa di espansione produttiva, favorendo l'incremento del traffici commerciali.

Nonostante gran parte della classe industriale napoletana si opponesse all'istituzione di un Punto Franco –pericolosa via d'accesso per la temutissima concorrenza straniera (soprattutto nel ramo tessile)–, la Camera di Commercio e il Municipio, riuniti in una Commissione speciale, portarono avanti con decisione la loro proposta, ottenendo dal Governo nel 1879 la concessione del Punto Franco per il porto napoletano. La licenza aveva la durata di novantanove anni ed era sottoposta al pagamento di un canone annuo di una lira: essa imponeva inoltre l'obbligo di riservare una zona determinata al servizio di esportazione, costruendovi i magazzini ed uffici doganali, il fabbricato per il macchinario ed una grande tettoia.

Il Molo S. Gennaro, con opportuni miglioramenti⁵⁶, appariva la soluzione migliore –se non forse l'unica– nella scelta del luogo più idoneo a far sorgere gli edifici del Punto

⁵³ *Relazione sul progetto per l'impianto del Punto Franco e locali d'esportazione*, pp. 5-6.

⁵⁴ *Atti del Consiglio Comunale di Napoli, Relazione per la istituzione di un deposito franco in Napoli*, tornata del 18 novembre 1876, sessione straordinaria.

⁵⁵ Ivi, tornata del 30 ottobre 1877, sessione autunnale.

⁵⁶ Era comunque necessario ampliarne la banchina, prolungando il lato orientale, in modo da proteggere meglio il molo dell'Immacolatella: la Commissione incaricata avviò quindi una serie di pratiche per l'autorizzazione del progetto, sia con il ministro delle Finanze che con quello dei Lavori Pubblici. Secondo i progetti, il Molo San Gennaro avrebbe dovuto raggiungere una lunghezza di 300 mt e una larghezza di 90, per una superficie totale di 27.000 mq, di cui 19.000 sarebbero divenuti punto franco. La spesa fu valutata inizialmente di circa 500.000 lire e rientrava nel progetto generale del porto di Napoli già

Franco, così come pochi mesi prima era stato stimato come migliore ubicazione per la nuova sede dei Magazzini Generali. Le alternative presentavano troppi inconvenienti: il molo di Levante avrebbe richiesto anni di lavori, i Granili erano umidi e con una spiaggia arenosa non adatta all'approdo dei bastimenti, la Dogana Grande era ubicata troppo internamente, il Mandracchio era raggiungibile solo via mare e aveva un bacino assai angusto ed infine, il Molo Angioino non era sicuro per la presenza del porto militare.

Pertanto, con un rapido cambio di destinazione d'uso, fu avviata una gara pubblica per il progetto del Punto Franco⁵⁷, e il D.M. del 10 ottobre 1879 stabilì che le spese per l'ampliamento fossero anticipate dal Comune e dalla Camera di Commercio⁵⁸, con il diritto di trasferire la concessione ad una Società regolarmente costituita, pur rimanendo essi responsabili verso l'Amministrazione finanziaria per l'esecuzione delle condizioni previste dalla licenza.

Aggiudicataria della concessione, per la durata di 49 anni⁵⁹, fu proprio la Società Meridionale dei Magazzini Generali⁶⁰, presentando un disegno di modifiche al progetto già approvato. Giunta e Camera di Commercio ne accolsero alcune correzioni che prevedevano un'area più estesa di quella progettata, con una distribuzione più ordinata delle parti –con un accrescimento di spesa di circa mezzo milione di lire, senza oneri per Municipio e Camera di commercio; l'edificazione di quattro fabbricati per i magazzini– anziché sei –raggruppando in due isolati i quattro fabbricati esterni; la costruzione della palazzina per l'amministrazione di fronte all'ufficio doganale⁶¹.

Nel marzo 1883, consegnati i suoli alla Società, iniziarono i lavori per la realizzazione del Punto Franco che, oltre alle modifiche delle strutture portuali e agli impianti dei fabbricati, comprendevano anche i lavori di allacciamento fra la stazione ferroviaria centrale ed il porto, attraverso raccordi ferroviari, in base a una convenzione stipulata con la Società delle Ferrovie Romane⁶². Veniva così superato l'unico limite di un sito

approvato dal Parlamento, pertanto non avrebbe rappresentato una spesa *ex novo*. Approvato dai ministri competenti, il progetto su sottoposto anche alla Direzione dei Porti e dei Fari. *Atti del Consiglio Comunale di Napoli*, tornata del 14 settembre 1877.

⁵⁷ Il progetto che era stato scelto con deliberazione del 24 gennaio 1878 portava la firma di Carlo Ciappa, Gaetano Bruno, Luigi Ferrara e Alfonso Guerra, e portava il motto *Est modus in rebus*, *Atti del Consiglio Comunale di Napoli*, tornata del 23 febbraio 1878.

⁵⁸ «L'esecuzione poteva farsi in economia o per appalto, ma nessuno di questi modi era possibile o conveniente, mancando ai due enti morali il denaro per quell'opera». Ivi, tornata del 16 dicembre 1880.

⁵⁹ I 49 anni sarebbero poi iniziati a decorrere formalmente a partire dal 1° luglio 1888, ivi, tornata del 1° giugno 1888.

⁶⁰ La gara era stata avviata il 14 luglio 1881, ivi, tornata del 22 aprile 1882.

⁶¹ Ivi, tornate del 22 aprile 1882 e del 7 ottobre 1882, *Rapporto del Commissariato tecnico*, 12 marzo 1882.

⁶² Molto particolareggiata era stata la definizione progettuale dei collegamenti fra porto e stazione ferroviaria, in *Relazione sul progetto per l'impianto del punto franco*, pp. 35-46. I verbali della convenzione con la Società delle Ferrovie Romane furono approvati con deliberazione del Consiglio comunale nella tornata del 23 settembre 1882 e in seguito nella tornata del 20 marzo 1885.

strategicamente attiguo a uffici doganali, a banche, alla Borsa, alla Posta e in generale, al cuore del commercio cittadino.

Una questione controversa era stata sollevata dall'art.6 del summenzionato D.M. del 1879, con cui si attribuiva ai concessionari la facoltà di convertire tutto il Deposito Franco –o una parte di esso– in magazzini generali per le merci estere: in conflitto con quanto definito sia dalla Legge generale sui Magazzini Generali del 1871, sia dal Testo Unico R.D. 17 dicembre 1882, n. 1154, che non operavano alcuna esclusione, asserendo espressamente che i Magazzini avevano “per oggetto di provvedere alla custodia ed alla conservazione delle merci e derrate di qualsivoglia provenienza e destinazione”.

Limitare l'attività solo alle merci estere rispondeva probabilmente all'esigenza di venire incontro a specifici interessi in gioco. Dalle carte della Commissione per l'incremento industriale di Napoli –la cui terza Sotto-Commissione valutava l'ipotesi di una zona franca⁶³– sembrerebbe che la questione fosse legata alla salvaguardia dell'attività degli spedizionieri e dei facchini doganali che, non avendo diritto di svolgere le loro mansioni all'interno dei Magazzini Generali, avrebbero visto venir meno gran parte delle loro operazioni qualora i magazzini avessero accolto ingenti quantità di merci di svariata provenienza⁶⁴.

Intanto, la Società dei MG, nel decennio seguente alla concessione del Punto Franco, otteneva risultati di bilancio sempre positivi, raggiungendo proprio in quegli anni l'apice della sua attività –come evidenziato dalla Tabella 2.

Appare evidente un naturale decremento dell'attività nel 1888, quando si avvertirono i contraccolpi della crisi economica e dell'interruzione dei trattati commerciali con l'estero, con i dazi aumentati, la ristrettezza di denaro sui diversi mercati. Il movimento delle merci ne risultava condizionato sia negli acquisti dall'estero, sia nella vendita dei prodotti locali e, soprattutto, erano diminuite le quantità di grano importato –da cui l'esercizio provvisorio del Punto franco traeva il suo principale alimento.

⁶³ La terza Sotto-Commissione -presieduta dal Comm. Solinas-Cossu e composta dai Comm. Salmoiraghi, Pirelli, Augusto Witting e dal Cav. Ludovico Lucioli- ebbe l'incarico di studiare le questioni attinenti alle facilitazioni doganali, compresa la possibile istituzione in Napoli di una zona franca, ed il regime dei dazi di consumo. A questa Sotto-Commissione si aggiunse, per speciale designazione del suo Presidente, il Cav. Luigi Marotta, Direttore della Dogana di Napoli, relatore della parte relativa ai Magazzini Generali e Punto franco. I problemi relativi alle condizioni del porto, le opere necessarie al suo miglioramento ed i trasporti marittimi e ferroviari furono invece affidati al lavoro della quarta Sotto-Commissione, presieduta dal Comm. Witting e composta dai Comm. Nicola Miraglia e Francesco Ciampa e dal Cav. Lucioli.

⁶⁴ *Relazione della Reale Commissione per l'incremento industriale di Napoli*, pp. 123-124. Nel DM la concessione era stata data al Municipio e alla Camera di Commercio alla maniera che si potesse “sempre convertire tutto il deposito franco o una parte di esso in magazzini generali”; invece, nell'atto di subconcessione alla Società dei MG, venne trasferita la concessione di “consacrare una parte dei fabbricati in magazzini generali”.

Tabella 2. Risultati di bilancio della *Società Meridionale dei Magazzini Generali di Napoli* nel decennio 1884-1893:

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

Fonte: Archivio di Stato di Napoli, Tribunale Civile di Napoli, Bilanci ed altri Atti di Società, buste 2-II.

Intanto, i lavori di costruzione degli edifici da adibire al Deposito Franco –che secondo il D.M. che ne regolamentava la concessione si sarebbero dovuti concludere entro il 1884– si protrassero invece fino al 1889⁶⁵, imponendo un notevole ridimensionamento dell’attività dei Magazzini napoletani e del tanto desiderato Deposito Franco: ai fabbricati iniziali di Corso Garibaldi, si erano aggiunti alcuni depositi provvisori a Poggioreale e solo una porzione dell’area del molo San Gennaro era stata adibita –con opportuni turnover– all’imbarco e sbarco delle merci.

Terminati i lavori, i locali destinati al Punto franco furono invece impiegati, con saltuarie concessioni, ad uso di depositi doganali di cereali; la parte originariamente destinata all’exportazione fu effettivamente utilizzata a tale fine. Secondo le carte della Commissione per l’incremento industriale di Napoli, la Società dei MG addusse come giustificazione alcuni problemi di carattere logistico, come la ridotta estensione e capacità del fabbricato doganale, le difficoltà legate al caricamento di carri e vagoni.

In realtà, le vere cause circa il mancato esercizio del Deposito franco sarebbero da individuare nella volontà di sottrarsi all’azione della carovana doganale dei facchini, che per legge era chiamata a prestare la sua opera nei locali del Deposito franco⁶⁶: anche restringere l’attività della carovana ai solo spazi doganali non avrebbe rappresentato una

⁶⁵ Dalle discussioni della Giunta comunale emerge un’irrisolutezza nella gestione dei lavori portuali: non era semplice neppure determinare da chi dipendessero alcuni ritardi, come ad esempio nel caso dell’impianto dell’ufficio doganale, che nel 1888 ancora non era stato eretto. *Atti del Consiglio Comunale di Napoli*, tornata del 1° giugno 1888.

⁶⁶ La Carovana dei facchini si mostrava attenta a salvaguardare i suoi spazi doganali: nel 1877, approvato il progetto di legge sull’istituzione del Porto Franco, con grande tempestività aveva chiesto che il lavoro al suo interno fosse affidato unicamente alla Carovana. Moricola, *Gli uomini che muovono i beni*, p. 533.

soluzione, perché la coesistenza di due associazioni di facchini nello stesso stabilimento avrebbe comportato non poche difficoltà⁶⁷.

In uno scritto di un consigliere della Camera di Commercio, la Società non avrebbe avuto in realtà sin dall'inizio l'intenzione di impiantare un Deposito franco, ma si sarebbe valse della nuova ubicazione del Molo San Gennaro, più proficua e meglio ubicata della vecchia sede di Piazza Garibaldi⁶⁸.

Quel Punto Franco che avrebbe dovuto modificare l'assetto delle tratte commerciali per l'Oriente, alla fine divenne un deposito per grandi quantità di grano, cotone ed altre merci estere importate, riconducendosi alla categoria di Magazzini Generali: e infatti la Società dei MG nel 1891 richiese –ed ottenne– la trasformazione dei locali adibiti a Punto Franco in Magazzini Generali⁶⁹, generando una situazione di malcontento tra i commercianti locali, che vedevano arbitrariamente escluse dal deposito le merci nazionali, in particolare i prodotti dell'agricoltura meridionale.

Quando la Commissione per l'incremento industriale si trovò a discutere delle occasioni mancate e dei benefici che potevano derivare alla città dalla trasformazione dei Magazzini Generali in Punto Franco –come naturale ubicazione per favorire il commercio napoletano– la questione verteva essenzialmente sulla provenienza delle merci da accogliere in deposito⁷⁰: nell'interesse del commercio napoletano e dei bisogni dei trafficanti del commercio internazionale, il Deposito franco rispondeva meglio dei Magazzini Generali per le merci provenienti dall'estero, ma la situazione si invertiva nel caso delle merci nazionali. Eventuali obiezioni sull'aspetto creditizio e sui benefici recati al commercio erano state risolte dalla Legge 6 agosto 1893, n.457, che estendeva anche ai Depositi franchi le disposizioni del Codice di Commercio relative alle fedi di deposito e alle note di pegno sulle merci custodite nei Magazzini Generali.

Da una parte, la Commissione per l'incremento industriale si raccomandava di consentire ai Magazzini Generali marittimi di accogliere anche le merci nazionali da esportare, dall'altra essa auspicava la creazione di un Deposito franco, ritenuto di grande vantaggio

⁶⁷ *Relazione della Reale Commissione per l'incremento industriale di Napoli*, p. 124.

⁶⁸ F. Dresda, *Sulla necessità di riscattare la subconcessione data al Molo S. Gennaro alla SMG, Napoli 1912*, pp. 9-10. Su questo punto, anche Marmo, *L'economia napoletana alla svolta dell'Inchiesta Saredo*, pp. 974-975.

⁶⁹ *Deliberazione della Giunta Comunale sulla trasformazione degli attuali edifici destinati al Punto Franco in Magazzini Generali*, Napoli 1892. In data 10 agosto 1889, la Società Meridionale dei Magazzini Generali richiese la trasformazione dei tre quarti dei locali; in seguito, ottenendo approvazione favorevole da parte della Commissione di vigilanza –composta da delegati municipali e della Camera di commercio– in data 20 novembre 1891, chiese la conversione degli interi locali del Deposito franco in Magazzini Generali. Al punto 7 della delibera, la Giunta chiedeva come specifica condizione che la Società ottenesse dal Governo la revoca della clausola del Decreto Ministeriale 10 ottobre 1879, che limitava l'introduzione delle sole merci estere ai Magazzini Generali, in aperto contrasto con la Legge generale che non stabiliva invece alcuna limitazione.

⁷⁰ *Relazione della Reale Commissione per l'incremento industriale di Napoli*, p. 127 e ss.

per gli interessi commerciali ed industriali della città⁷¹. La proposta di indirizzare anche le merci nazionali all'interno dei Magazzini Generali veniva inoltre ostacolata proprio dai principali esportatori –detentori di una posizione di prestigio all'interno della Camera di Commercio– che non intendevano cedere i propri locali alla Società dei MG, loro concorrente⁷².

Alla vigilia della Legge su Napoli, mentre i lavori per l'ampliamento del porto erano paralizzati dal mancato stanziamento dei fondi da parte del governo, continuavano irrisolte le liti tra Comune, Camera di Commercio e Società dei MG per la mancata osservazione dell'obbligo contrattuale di impiantare il Deposito franco, in una situazione compromessa dai conflitti di interesse in seno alla Camera di Commercio e dai forti scontri politici in cui era coinvolto il Comune⁷³.

Intanto, il *boom* delle infrastrutture di fine secolo, con la costruzione e l'ampliamento di strade, porti, ferrovie, e lo sviluppo di nuovi mezzi di comunicazione, come il telegrafo o i servizi postali, favoriva i contatti commerciali fra consumatori e produttori⁷⁴, accorciando le distanze, riducendo i tempi e, di conseguenza, rendendo obsoleto il sistema dei depositi delle merci, e ridimensionando la funzione dei Magazzini⁷⁵.

Nel progetto nittiano, la zona doganale franca non era intesa nell'accezione di deposito franco, ma di zona franca a scopo industriale, in cui fosse possibile elevare fabbriche, sul modello del *Freihafen* di Amburgo. Un paragone azzardato, in quanto la fortuna dei grandi porti tedeschi dipendeva dallo sviluppo industriale che essi avevano alle spalle e dalla intensa attività economica dell'Impero germanico, e non dalla capacità dei soli *Freihafen*⁷⁶. Secondo Nitti, bisognava dunque determinare tali condizioni per cui vi sia

⁷¹ Con la creazione di un Deposito franco si veniva incontro anche agli interessi degli spedizionieri e dei facchini di dogana, compensandoli dello scapito derivante dall'ammissione delle merci nazionali nei Magazzini generali.

⁷² In particolare si trattava degli esportatori di nocelle e fichi secchi (Ramaglia), di canape (Carpì) e di tessuti (Wenner). Marmo, *L'economia napoletana alla svolta dell'Inchiesta Saredo*, p. 1010.

⁷³ All'interno della Camera di Commercio l'avversione degli esportatori veniva temperata dall'opera di mediazione del Presidente Petriccione; mentre gravi denunce furono mosse contro l'amministratore della Società dei MG, Enrico Arlotta, che, divenuto consigliere comunale, limitò eventuali interventi da parte del Comune contro il comportamento della Società dei MG. Marmo, *L'economia napoletana alla svolta dell'Inchiesta Saredo*, p. 1010.

⁷⁴ I produttori cominciarono a stendere una propria rete commerciale sul territorio: gli scambi iniziavano a dipendere anche da nuovi operatori –e non tutti dediti ai prodotti nazionali– come i commessi viaggiatori di case estere. Su questo anche Bracco, *Strumenti nuovi per gli scambi commerciali*, p. 58.

⁷⁵ Frascani, *Mercato e commercio a Napoli dopo l'Unità*, p. 218.

⁷⁶ Inoltre, secondo Nitti, "prima di tutto bisogna riconoscere in tutta lealtà che una istituzione come quella del *Freihafen* non può essere data che al porto più importante [...]. Ora è fuori dubbio che il giorno in cui Genova reclamasse una zona doganale franca, soprattutto in vista di ciò che farà Marsiglia, non si potrebbe negarle il consenso. Napoli è ben lungi da essere il primo porto d'Italia e nemmeno il secondo". F.S. Nitti, *La città di Napoli, studio e ricerche sulla situazione economica presente e le possibili trasformazioni industriali*, Napoli 1902, parte IV, *La formazione di Napoli industriale*, pp. 109-147; ora anche in *L'avvenire*

vantaggio per un industriale lavorare nella zona franca di Napoli, piuttosto che altrove. Questa convenienza non può essere determinata che da un fatto solo: il buon mercato della mano d'opera e della forza motrice o di entrambe⁷⁷.

E se il primo già esisteva, era sul buon mercato della forza motrice che Nitti scommetteva per lo sviluppo partenopeo, grazie alla disponibilità di risorse energetiche idroelettriche. Inoltre, "l'aforisma commerciale" che auspicava Napoli «grande porto per l'Oriente», grazie alla sua felice posizione geografica, era da lui ridimensionato con un certo scetticismo.

È noto a tutti che la importanza di un porto è data dall'essere situato in modo da avere alle spalle a) o un grande mercato (per l'importazione); b) o un grande centro di produzione (per l'esportazione); c) o l'una cosa e l'altra insieme. [...] I più grandi porti del continente europeo Amburgo, Brema, Stettino, Anversa, Le Havre, Marsiglia, Genova, Trieste, ecc. non sempre hanno condizioni naturali vantaggiose. Brema per esempio ne ha assai cattive. Ma la loro importanza dipende da una cosa sola: dall'aver alle spalle grandi centri di produzione e di consumo⁷⁸.

Con gli immensi progressi della navigazione, non erano più le distanze chilometriche a rappresentare un ostacolo: infatti i porti che trafficavano maggiormente con l'Oriente erano adesso nel Baltico, nel Mare del Nord, nell'Atlantico. Pertanto, ciò che mancava alla città di Napoli erano le condizioni ambientali necessarie per farne un grande mercato commerciale, nonostante rappresentasse uno scalo frequentato con una certa regolarità dalle rotte di navigazione internazionale: non c'era alle spalle un vasto continente, e le province del suo hinterland non rappresentavano né grossi centri di produzione, né di consumo.

L'inadeguatezza del porto partenopeo e del sistema delle dipendenze e gerarchie marittime che lo governavano –incapaci di muoversi sugli scenari del commercio a distanza⁷⁹–, uniti all'estrema lentezza con cui vennero compiuti i lavori di ammodernamento, non consentirono di conseguire gli stessi risultati commerciali raggiunti da Genova⁸⁰ o Venezia.

D'altronde, nonostante la politica finanziaria della Destra storica avesse destinato ingenti risorse per l'ammodernamento ed il potenziamento degli approdi marittimi, nel Mezzogiorno peninsulare si ottennero pochi e frammentari progressi: una situazione

industriale di Napoli negli scritti del primo '900, a cura di G. Russo, introduzione di G. Galasso, Napoli 2004, pp. 123-172.

⁷⁷ Ivi, p. 149 e segg.

⁷⁸ Nitti, *Napoli e la questione meridionale*, p. 101.

⁷⁹ Frascani, *Strutture e traffici*, p. 52.

⁸⁰ Genova, terminale marittimo dell'apparato manifatturiero del triangolo industriale, aveva richiesto un ammodernamento dell'infrastruttura portuale per l'intensificarsi del processo di industrializzazione, grazie all'intervento statale e all'aumento del flusso di importazioni. G. Doria, *Il ruolo del sistema portuale ligure nello sviluppo industriale delle regioni del "triangolo"*, in *La penisola italiana e il mare*, a cura di T. Fanfani, Napoli 1993, pp. 249-284; U. Marchese, *Economia marittima e sistema portuale*, in *Le regioni dall'Unità ad oggi, La Liguria*, Torino 1994, pp. 727-730; V. Zamagni, *Industrialization and the Sea, in Italy's sea. Problems and Perspectives*, Roma 1998, pp. 111-117.

scaturita dall'inopportuna scelta di concedere risorse pubbliche in compartecipazione con Comuni e Province, condannando così le zone in cui esigui erano i mezzi della finanza locale al perpetuarsi di antichi squilibri territoriali⁸¹. A questo si aggiungeva l'estraneità del capitale locale alle combinazioni finanziarie delle società di navigazione che toccavano il porto di Napoli⁸², ed un'ingiusta distribuzione delle concessioni statali per finanziare le compagnie armatoriali, che escluse dalle sovvenzioni le compagnie napoletane, nonostante fossero di buona levatura, creando così un solco incolmabile fra interessi marittimi del Nord e del Sud⁸³.

Operando, ad esempio, un confronto tra il porto napoletano e quello di Marsiglia –uno degli scali più importanti del Mediterraneo– appare evidente che profondamente diversa era la politica industriale che aveva ispirato l'istituzione dei *docks*. A Marsiglia, dopo la fine del Secondo Impero, ritiratisi gli imprenditori forestieri, la seconda fase dell'industrializzazione venne pilotata dalle grandi famiglie del ceto mercantile locale, che investivano i propri capitali in nuove imprese industriali, seguendo una strategia di diversificazione delle attività legate ai commerci internazionali e di transito. In pratica, il ciclo di sviluppo delle industrie tradizionali veniva a collegarsi strettamente con il movimento del porto, creando un'industria di trasformazione capace di adeguarsi alla tipologia di merci importate e da esportare, il cui successo era dovuto soprattutto al controllo dei mercati esteri. A ciò si aggiungeva la peculiare importanza del retroterra marsigliese: un dinamismo regionale, basato su contatti tra la città ed il suo *hinterland* che favoriva lo smercio di prodotti importati e di produzioni industriali locali⁸⁴.

Era pertanto impossibile paragonare l'economia di queste città-porto –in cui l'intera organizzazione sociale, economica ed amministrativa cittadina ruotava attorno al sistema-porto⁸⁵ in uno stretto rapporto identitario– a città come Napoli, in cui l'assetto urbano, sociale ed economico era altro dal suo insediamento portuale.

Una mancanza di connessione economica tra porto e tessuto urbano che si riproduceva materialmente anche nelle disarmonie urbaniste che rendevano assolutamente impervi e difficoltosi i collegamenti tra terra e mare, rendendo disagiata lo sbarco delle merci sulle

⁸¹ Su questo, M. Ottolino, "Navigazione commerciale e politica portuale in Italia (1861-1880)", *Mercati e consumi*, p. 409 e segg.; Moricola, *Il cabotaggio in età postunitaria*, p. 73; Frascani, *Il mare*, pp. 102-103.

⁸² Marmo, *L'economia napoletana alla svolta dell'Inchiesta Saredo*, pp. 1007-1008.

⁸³ A. Giuntini, "Le meraviglie del mondo. Il sistema internazionale delle comunicazioni nell'Ottocento", *Quaderni di Storia Postale*, n. 32, settembre 2011, p. 79.

⁸⁴ L'attività portuale marsigliese finiva per poggiarsi soprattutto sulla politica estera della Francia e sull'azione dello Stato, slegandosi dal modello dello sviluppo industriale del resto del territorio nazionale. Sul modello marsigliese: L. Pierrein, *Industries traditionnelles du port de Marseille*, Marseille 1975; M. Lescure, *Companies and Manufacturers of the First Period of Industrialisation of Marseilles*, in *The birth and Death of Companies: An Historical Perspective*, a cura di P. Jobert e M. Moss, Princeton 1990, pp. 105-120; S. Fettah, "Il porto di Marsiglia tra Ottocento e Novecento. Crescita e declino di un modello di sviluppo", *Memoria e Ricerca*, 11 (2002), pp. 63-78.

⁸⁵ Moricola, *Gli uomini che muovono i beni*, pp. 518-519.

banchine, attraverso i percorsi labirintici dei recinti doganali, assolutamente inadatti alle nuove esigenze dei traffici commerciali.⁸⁶

Alla crescita del porto di Napoli nuoceva poi la mancanza di canali navigabili –che connotava geograficamente i maggiori porti europei, sorti quasi tutti in prossimità della foce di grandi fiumi: Amburgo, Brema, Anversa, Rotterdam, Le Havre, Marsiglia, Genova, etc.⁸⁷– oltre ad una struttura ferroviaria adeguata.

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

Agli inizi degli anni Ottanta, le comunicazioni ferroviarie che univano il Sud al Nord del Paese avevano tagliato fuori dagli scambi commerciali la città partenopea, favorendo il flusso delle derrate agricole provenienti dalle regioni meridionali direttamente lungo la linea adriatica, senza passare per Napoli. Un sistema di collegamento che si sviluppava in senso longitudinale –trascurando gli allacciamenti tra ferrovie e porti–, frutto di una politica dei trasporti di stampo liberista che aveva privilegiato gli interessi privati e le esigenze del commercio internazionale⁸⁸.

L'incremento che il porto di Napoli conobbe tra l'ultimo decennio dell'Ottocento e i primi del Novecento –quando, come porto di "velocità", si collocava ai primi posti in Europa per il tonnellaggio di navi in arrivo e in partenza– non trovava corrispondenza nel tonnellaggio di merci imbarcate e sbarcate⁸⁹.

L'aumentato traffico di navi non riusciva ad arrecare un proporzionale accrescimento di ricchezza per la città giacché, nella sua fase di sviluppo, il porto andava sempre più assumendo la fisionomia di scalo per gli emigranti –diretti in gran parte verso gli Stati Uniti– raggiungendo cifre da primato, rimanendo invece limitato ai confini regionali per il traffico di merci.

Mancavano le opere e i mezzi di penetrazione indispensabili allo sviluppo di vere e proprie operazioni di commercio: una situazione che procurava al vasto *hinterland* un arresto nelle possibilità di sviluppo o, in altri casi, lo costringeva a rivolgersi altrove, non ricevendo impulsi ed energici incoraggiamenti dal suo naturale sbocco marino.

⁸⁶ *Atti del Consiglio Comunale di Napoli, Relazione per la istituzione di un deposito franco in Napoli*, tornata del 12 gennaio 1876, anche Moricola, *Gli uomini che muovono i beni*, pp. 536-537.

⁸⁷ F.S. Nitti, *Il porto di Napoli*, in Nitti-Witting, *Il porto e la città di Napoli*, p. 119.

⁸⁸ Moricola, *Il cabotaggio in età postunitaria*, p. 68 e segg.

⁸⁹ A. Witting, *Movimento della navigazione commerciale del porto di Napoli*, e Nitti, *Il porto di Napoli*, entrambi in Nitti-Witting, *Il porto e la città di Napoli*, p. 111-112 e p. 126.

Bibliografia e fonti

- Aliberti, G. (1971). La "questione di Napoli" nell'età liberale (1861-1904). *Storia di Napoli*. Napoli.
- Aliberti, G. (1971). Profilo dell'economia napoletana dall'Unità al fascismo. *Storia di Napoli*. Napoli.
- Bairoch, P. (1992). *Le politiche commerciali in Europa dal 1815 al 1914. Storia Economica Cambridge*, VIII. Torino: Einaudi.
- Ball, M. e Sunderland, D. (2001). *An economic history of London, 1800-1904*. London: Routledge.
- Berrino, A. (2001). I sorrentini e il mare. In P. Frascani (Ed.), *A vela e a vapore. Economia, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*. Roma: Donzelli.
- Betocchi, A. (1874). *Forze produttive della provincia di Napoli*, II. Napoli: Stab. Tip. De Angelis.
- Betocchi, A. (1877). *I magazzini generali di Napoli: abbozzi pratici ad uso de' nostri proprietari*. Napoli: Tip. De Angelis e figlio.
- Betocchi, A. (1876). *I Porti Franchi e i magazzini generali*. Napoli.
- Bonelli, F. (1979). Il capitalismo italiano: linee generali di interpretazione. In *Storia d'Italia* (vol. I: *Dal feudalesimo al capitalismo*). Torino.
- Bracco, G. (1984-1986). *Strumenti nuovi per gli scambi commerciali in Italia: i Magazzini Generali nel XIX secolo*, in *Mercati e consumi: organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XII al XX secolo*, 1° Convegno Nazionale di Storia del Commercio in Italia, Reggio Emilia, 6-7 giugno 1984, Modena, 8-9 giugno 1984, Bologna 1986.
- Cafarelli, A. (2007). Il movimento della navigazione nei porti del Regno d'Italia (1861-1914). *Storia Economica*, X(3).
- Cervati, D. (1862). *Sui vantaggi della costruzione del porto di Napoli alla riva dei Granili con Dock-Entrepôt e tutti gli altri stabilimenti marittimi*. Milano: Saldini.
- Codice di Commercio (1882). Libro I, titolo XVI *Del deposito di merci e derrate nei magazzini generali*.
- Cohen, J. e Federico, G. (2001). *Lo sviluppo economico italiano 1820-1960*. Bologna: Il mulino.
- Cottrau, A. (1896). *La crisi della città di Napoli. Nuova Antologia*. Roma: Forzani.
- Curti, G. (1870). *I magazzini generali nello arsenale marittimo di Napoli*. Napoli: Tip. De Angelis.
- Curti, G. (1871). *Docks, magazzini generali e arsenale di Napoli*. Napoli.
- Davis, J. (1975). Oligarchia capitalistica e immobilismo economico a Napoli 1815-1860. *Studi storici*, XVI(2).
- Davis, J. (1979). *Società e imprenditori nel regno borbonico, 1815-1860*. Roma: Laterza.
- De Matteo, L. (2006). Imprenditori a Napoli nell'Ottocento. *Storia Economica*, IX(2-3).
- Doria, G. (1993). Il ruolo del sistema portuale ligure nello sviluppo industriale delle regioni del "triangolo". In T. Fanfani (Ed.), *La penisola italiana e il mare*. Napoli: Edizioni Scientifiche Italiane.

- Dresda, F. (1912). *Sulla necessità di riscattare la subconcessione data al Molo S. Gennaro alla SMG*. Napoli.
- Fettah, S. (2002). Il Porto di Marsiglia tra Ottocento e Novecento. Crescita e declino di un modello di sviluppo. *Memoria e Ricerca*, 11.
- Fiocca, G. (1863). *Progetto del Porto di Napoli*. Napoli.
- Fortunato, G. (1973). *La questione meridionale e la riforma tributaria* [1904], in Id., *Il Mezzogiorno e lo stato italiano*. Firenze.
- Frascani, P. (2008). *Il mare*. Bologna: Il Mulino.
- Frascani, P. (1990). Mercato e commercio a Napoli dopo l'unità. In *Storia d'Italia, Le Regioni dall'Unità ad oggi, La Campania*. Torino: Einaudi.
- Frascani, P. (2002). Strutture e traffici del porto di Napoli: 1860-1960. *Memoria e Ricerca*, 11.
- Galasso, G. (1987). Tradizione, metamorfosi ed identità di un'antica capitale. In G. Galasso (Introduzione al vol.) *Napoli di Giuseppe Galasso* (pp. XVI-XXLV). Roma: Laterza.
- Giordano, F. (1866). *Progetto di ingrandimento del porto mercantile di Napoli colla fondazione di docks e Magazzini generali*. Napoli: Camera di Commercio.
- Giuntini, A. (2011). Le meraviglie del mondo. Il sistema internazionale delle comunicazioni nell'Ottocento. *Quaderni di Storia Postale*, 32.
- Gramsci, A. (1978). *Quaderno 22. Americanismo e fordismo*. Torino: Einaudi.
- Lescure, M. (1990). Companies and manufacturers of the first period of industrialisation of Marseilles. In P. Jobert e M. Moss (Eds.), *The birth and death of companies: An historical perspective*. Carnforth: Parthenon Publishing Group.
- Loyal, G. (1908). *Des magasins généraux: opérations et régime légal*. Paris: A. Pedone.
- Marchese, U. (1994). Economia marittima e sistema portuale. In A. Gibelli e P. Rugafiori (Eds.), *Le regioni dall'unità ad oggi, La Liguria* (pp. 729-778). Torino: Einaudi.
- Marmo, M. (1969). L'economia napoletana alla svolta dell'Inchiesta Saredo e la legge dell'8 luglio 1904 per l'incremento industriale di Napoli. *Rivista Storica Italiana*, XXXI(4).
- Marmo, M. (1976). Speculazione edilizia e credito mobiliare a Napoli nella congiuntura degli anni'80. *Quaderni storici*, XXI(2).
- Mazzeti, E. (1984). *Il porto e la città di Napoli ai primi del 900*. Antologia di scritti di F.S.Nitti e A. Witting (in collaborazione con F. Barbagallo). Napoli: Civita Editore.
- Moricola, G. (2002). Gli uomini che muovono i beni: facchini e organizzazione del porto a Napoli dopo l'Unità. *Società e Storia*, 97.
- Moricola, G. (2001). Il cabotaggio in età postunitaria. In P. Frascani (Ed.), *A vela e a vapore. Economia, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento* (tomo 5). Roma: Dontelli.
- Russo, G. (Ed.) (2004). *L'avvenire industriale di Napoli negli scritti del primo '900*. Napoli: Guida.

- Nitti, F.S. (1900). *Nord e Sud. Prime linee di una inchiesta sulla ripartizione delle entrate e delle spese dello Stato italiano*. Torino.
- Nitti, F.S. (1902). *La città di Napoli. Studio sulla situazione economica presente e sulle possibilità di risorgimento industriale*. Napoli.
- Nitti, F.S. (1902). La città di Napoli, studio e ricerche sulla situazione economica presente e le possibili trasformazioni industriali (parte IV), *La formazione di Napoli industriale*. Napoli.
- Nitti, F.S. e De Massi, D. [scritti di] (2004). *Napoli e la questione meridionale [1903-2005]*. Napoli: Guida.
- Ottolino, M. (1984). Navigazione commerciale e politica portuale in Italia (1861-1880). I° Convegno Nazionale di Storia del Commercio in Italia "Mercati e consumi: organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XII al XX secolo". Reggio Emilia, 6-7 giugno 1984, Modena, 8-9 giugno 1984, Bologna 1986.
- Pierrein, L. (1975). *Industries traditionnelles du port de Marseille*. Marseille: Institut Historique de Provence.
- Potito, S. (2011). Nuovi orizzonti commerciali nella Napoli postunitaria: la nascita dei Magazzini Generali. *Storia Economica*, XIV(1).
- Riegler, G. (1863). *Progetto del porto mercantile di Napoli*. Napoli: Stamp. del Fibreno.
- Scialoja, A. (1976). Alcuni dati sul commercio estero italiano dall'Unità agli anni Ottanta. *Quaderni storici*, XX(2).
- Sir Only (1892). I magazzini generali di Napoli. *La rassegna agraria, industriale, commerciale, politica*, I.
- Società Meridionale dei Magazzini Generali (sede di Napoli)*, Napoli 1877.
- Villari, P. (1885). *Le lettere meridionali ed altri scritti sulla questione sociale in Italia*. Torino: Fratelli Bocca.
- Villari, P. (1902). *Scritti sulla questione sociale in Italia*. Firenze: G.C. Sansoni.
- Villari, P. (1910). La questione di Napoli e le case popolari. *Nuova Antologia*, n. 229, 10 febbraio 1910, ed in *Storia, Politica ed istruzione*, saggi critici di P. Villari, Milano 1914, pp. 241-304.
- Zamagni, V. (1998). *Industrialization and the sea*, in *Italy's sea. Problems and perspectives*. Roma: Società Geografica Italiana.

Fonti

ARCHIVIO CENTRALE DELLO STATO (ACS), Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, Direzione Generale Credito e Previdenza, Banche, Industrie e Società, busta 211, fasc. 185, *Società dei Magazzini Generali*, Atto Costitutivo.

ARCHIVIO DI STATO DI NAPOLI, *Tribunale Civile di Napoli, Bilanci ed altri Atti di Società*, buste 2-11 (anni 1884-1893).

Atti del Consiglio Comunale di Napoli, tornata del 20 marzo 1885.

Atti del Consiglio Comunale di Napoli, tornata del 22 aprile 1882.

Atti del Consiglio Comunale di Napoli, tornata del 22 aprile 1882.

Atti del Consiglio Comunale di Napoli, Relazione per la istituzione di un deposito franco in Napoli, tornata del 18 novembre 1876, sessione straordinaria.

Atti del Consiglio Comunale di Napoli, Relazione per la istituzione di un deposito franco in Napoli, tornata del 30 ottobre 1877, sessione autunnale.

Atti del Consiglio Comunale di Napoli, Relazione per la istituzione di un deposito franco in Napoli, tornata del 12 gennaio 1876.

Atti del Consiglio Comunale di Napoli, tornata del 1° giugno 1888.

Atti del Consiglio Comunale di Napoli, tornata del 1° giugno 1888.

Atti del Consiglio Comunale di Napoli, tornata del 14 settembre 1877.

Atti del Consiglio Comunale di Napoli, tornata del 16 dicembre 1880.

Atti del Consiglio Comunale di Napoli, tornata del 19 agosto 1871.

Atti del Consiglio Comunale di Napoli, tornata del 23 febbraio 1878.

Atti del Consiglio Comunale di Napoli, tornata del 23 settembre 1882.

Atti del Consiglio Comunale di Napoli, tornata del 4 gennaio 1872.

Atti del Consiglio Comunale di Napoli, tornata del 7 ottobre 1882.

Atti del Consiglio Comunale di Napoli, tornata dell'8 marzo 1865.

ATTI PARLAMENTARI, Camera dei Deputati, Discussioni, VIII legislatura, seduta del 15 dicembre 1864, *Disposizioni intorno ai magazzini generali ed al pegno commerciale*.

ATTI PARLAMENTARI, Camera dei Deputati, Discussioni, VIII legislatura, seduta del 23 luglio 1863, *Convenzione col Municipio di Torino per la costruzione di edifici ad uso di dogane e magazzini generali*.

ATTI PARLAMENTARI, Camera dei Deputati, Discussioni, X legislatura, seduta del 30 marzo 1867, doc. n. 20, *Istituzione dei magazzini generali*.

ATTI PARLAMENTARI, Camera dei Deputati, XII legislatura, Discussioni, seduta del 16 marzo 1875, proposta di legge n. 108, *Istituzione di depositi franchi nelle principali piazze marittime del regno*, (Relazione e testo dei proponenti del 12 marzo 1875).

Commissione speciale della Camera di Commercio e del Municipio sull'istituzione del Porto Franco, Napoli 1876.

Deliberazione della Giunta Comunale sulla trasformazione degli attuali edifici destinati al Punto Franco in Magazzini Generali, Napoli 1892.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, *Relazione generale sui cenni monografici dei singoli servizi dipendenti dal Ministero dei Lavori Pubblici compilati in occasione dell'Esposizione generale di Parigi nell'anno 1878*, Roma 1878.

R. COMMISSIONE D'INCHIESTA PER NAPOLI PRESIDUTA DA GIUSEPPE SAREDO, *Relazione sull'amministrazione comunale*, Roma 1901.

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

S. Potito

Relazione della Camera di Commercio e d'Arti di Napoli, sopra le condizioni economiche della provincia nell'anno 1864, «Bollettino Industriale del Regno d'Italia», a cura del Ministero di Agricoltura Industria e Commercio, Roma 1865.

Relazione della Reale Commissione per l'incremento industriale di Napoli, Napoli 1903.

Relazione sul progetto per l'impianto del Punto Franco e locali d'esportazione sul molo S. Gennaro in Napoli col collegamento alla ferrovia (contraddistinto col motto Est modus in rebus), Napoli 1877.