

IL PENSIERO DI GIOIA, LA POLITICA DI NAPOLEONE: I PORTI FRANCHI NEL PRIMO OTTOCENTO

*Giulia Delogu**

Gioia's Thought, Napoleon's Policy: Free Ports in the Early Nineteenth Century

This article offers some preliminary results of a research on the evolving debate over free ports, the role played in them by Melchiorre Gioia, and the mutual influences between the political economist's thought and Napoleon's actions. The debate over free ports provides a useful vantage point for formulating hypotheses on Napoleon's visions of economic policy – aside from the category of exceptionality given the persistent state of war that characterized his government experience – and on their legacy during the nineteenth century. Gioia, author of *Nuovo prospetto delle scienze economiche*, is one of the fundamental figures for understanding the political debate over free trade and free ports (many of which concentrated in the Italian area), and therefore Napoleon's choices.

Keywords: Napoleon Bonaparte, Melchiorre Gioia, Free port, Nineteenth century, Political economy.

Parole chiave: Napoleone Bonaparte, Melchiorre Gioia, Porto franco, Ottocento, Economia politica.

1. *Introduzione.* Ancora negli anni Trenta del Novecento per spiegare quale fosse il «conceitto moderno di porto franco» si faceva riferimento alla definizione data da Melchiorre Gioia: «un porto in cui i mercanti di tutte le nazioni possono scaricare le loro merci e da cui possono ritirarle senza pagare alcun diritto d'entrata o d'uscita»¹. Questa definizione, che a uno

* Dipartimento di Studi linguistici e culturali comparati, Università di Venezia Ca' Foscari, Ca' Bembo, Fondamenta Tofetti, Dorsoduro 1075, 30123 Venezia; giulia.delogu@unive.it. La ricerca è stata sollecitata dalla partecipazione al seminario *Gli scritti di una stagione: libri e autori dell'età rivoluzionaria e napoleonica in Italia*, tenutosi nell'ottobre 2019 all'Università degli studi di Milano. In questo contributo vengono presentati alcuni risultati a partire dall'analisi dei testi editi gioiani e della documentazione manoscritta conservata nell'Archivio di Stato di Milano e nella Biblioteca Nazionale Braidense.

¹ B. Minoletti, *I porti franchi*, Torino, Einaudi, 1939, p. 9. Si fa riferimento a M. Gioia, *Nuovo prospetto delle scienze economiche*, vol. V, Milano, Pirotta, 1817, pp. 219-222.

sguardo novecentesco sembrava data «un po' poeticamente» ma «con sufficiente correttezza», aveva in realtà origini ben più lontane: derivava infatti dall'editto di fondazione del porto franco di Marsiglia del 1669 su cui, a sua volta, Jacques Savary si era basato per costruire la voce *port franc* del suo *Dictionnaire universel du commerce* (1723)². Tuttavia, nel dibattito economico e politico del XIX secolo era ormai soprattutto il nome di Gioia a comparire quale *auctoritas* in materia.

Questo contributo si propone di offrire alcuni risultati preliminari di una ricerca sull'evoluzione del dibattito intorno ai porti franchi, al ruolo svolto in esso da Melchiorre Gioia e alle reciproche influenze tra il pensiero in materia d'economia politica e l'agire di Napoleone Bonaparte. Il dibattito sui porti franchi sembra anche poter essere un osservatorio utile per formulare ipotesi sulle visioni di politica economica di Napoleone, al di fuori della categoria dell'eccezionalità dovuta al perdurante stato di guerra che caratterizzò la sua esperienza governativa, e alle ricadute nel corso dell'Ottocento. E proprio Gioia, le cui già ricordate definizione e disamina di porto franco furono lungamente riprese a livello europeo, appare come una delle figure fondamentali per comprendere il dibattito politico del tempo su libertà del commercio e porti franchi (molti dei quali concentrati nell'area italiana) e quindi le scelte napoleoniche.

2. *Tra politica ed economia: dalla dissertazione del 1796 al Nuovo prospetto.* Il *Nuovo prospetto delle scienze economiche* di Gioia è opera economica ma anche politica che, se riletta attraverso il *fil rouge* tematico dei porti franchi e del libero commercio, appare un fecondo punto di partenza per delineare distanze e consonanze tra il dibattito italiano (e non solo) e la concreata azione napoleonica in campo economico e nel controllo dei mari. Il primo tomo del *Nuovo prospetto* venne dato alle stampe nel 1815 (poi la pubblicazione si sarebbe conclusa nel 1817), quando l'esperienza napoleonica era ormai giunta al termine. Tuttavia, i suoi contenuti erano il frutto di una lunga elaborazione, che aveva importanti radici nei tentativi di sistematizzazione e catalogazione culminati nelle *Tavole statistiche* (1808) e nelle riflessioni sulla libera circolazione dei generi alimentari del trattato *Sul commercio dei commestibili* (1802) e, ancora più addietro, nelle idee politiche giovanili della dissertazione *Quale dei governi liberi meglio convenga alla*

² G. Delogu, *Informazione e comunicazione in età moderna: immaginare, definire, comunicare il porto franco*, in «Rivista storica italiana», CXXXI, 2019, 2, pp. 468-491.

felicità d'Italia, con la quale il piacentino aveva vinto il concorso promosso da Bonaparte nel 1796³.

Invitati dalla libertà, dalla facilità, dalla sicurezza, dalla molteplicità de' cambi i vascelli, le produzioni, le mercanzie, i negozianti di tutte le nazioni s'affolleranno ne' nostri porti [...]. Le nostre città marittime sollevando il capo in mezzo ai mari che le circondano riconoscendo più utile, più onorevole andare a ricercare le ricchezze attraverso un oceano immenso che riceverle da suoi rivali o da suoi nemici, sortiranno da quello stato di abiezione che ha fatto perdere all'Italia ogni considerazione, ogni peso, ogni movimento nella combinazione degli affari d'Europa, ed allestiranno una marina militare necessaria alla mercantile⁴.

L'interesse per il tema economico, e in particolare la riflessione sulla libertà del commercio, venne approfondito nel trattato del 1802 *Sul commercio dei commestibili*, nel quale, a fronte del rischio di carestia, Gioia propose senza mezzi termini il libero commercio dei grani, riprendendo le posizioni già espresse nel corso della seconda metà del Settecento da Beccaria e Pietro Verri⁵. Le idee espresse nel *Nuovo prospetto*, tuttavia, non si potrebbero appieno comprendere se non si tenesse conto anche della riflessione statistico-amministrativa, che fu l'altro principale campo di azione di Gioia nella piena età napoleonica. Il ruolo di Gioia nello sviluppo della statistica

³ Sul concorso si veda *Alle origini del Risorgimento: i testi di un «celebre» concorso (1796)*, a cura di A. Saitta, Roma, Istituto storico italiano per l'età moderna e contemporanea, 1964, vol. I, pp. VII-XXXV (per testo di Gioia, vol. II, pp. 1-130). Sulla figura di Gioia si veda F. Sofia, *Una scienza per l'amministrazione: statistica e pubblici apparati tra età rivoluzionaria e restaurazione*, Roma, Carucci, 1988, vol. I, pp. 313-352; Id., *Melchiorre Gioia e la statistica*, in *Melchiorre Gioia: 1767-1829: politica, società, economia tra riforme e restaurazione: atti del convegno di studi, Piacenza 5-7 aprile 1990*, Piacenza, Cassa di risparmio di Piacenza e Vigevano, 1990, pp. 249-268; Id., *I quattro volti di Melchiorre Gioia (1767-1829)*, in «Archivio storico lombardo», CXLIII, 2017, 1, pp. 199-217.

⁴ M. Gioia, *Quale dei governi liberi meglio convenga alla felicità d'Italia*, Milano, Stamperia altre volte di s. Ambrogio a s. Mattia alla Moneta, 1798, pp. 140-141.

⁵ F. Momigliano, *Un pubblicista, economista e filosofico del periodo napoleonico. Melchiorre Gioia*, Torino, Flli Bocca, 1904, p. 95. Gioia stesso cita questi tre autori in più luoghi: Beccaria alle pp. 64, 99, 118-119, 226 e Verri alle pp. 61, 64, 80, 226; mentre non fa alcuna menzione di Ferdinando Galiani, che invece si trova ampiamente citato nei suoi appunti manoscritti, risalenti però agli anni Venti dell'Ottocento. Gli appunti sono conservati presso la Biblioteca Nazionale Braidense, e in particolare qui si fa riferimento a ms. AF XIII VII, n. 3, in cui, a partire dalla critica di Say, Gioia riflette ancora una volta sulla questione dei monopoli; sulla conoscenza di Gioia del pensiero illuminista si veda V. Agosti, *Le fonti illuministiche del pensiero economico di Melchiorre Gioia*, in *Cultura piacentina tra Sette e Novecento. Studi in onore di Giovanni Forlini*, Piacenza, Cassa di risparmio di Piacenza, 1978, pp. 67-76.

come strumento funzionale a dare vita ad una «nuova prassi politica» e ad attuare una «concreta giustizia nell'amministrazione» è stato dettagliatamente investigato, così come già è stato sottolineato l'inscindibile legame delle due anime di Gioia – l'economista e lo statistico – nella architettura del *Nuovo prospetto*⁶. Nominato direttore del neonato Ufficio di Statistica alle dipendenze del ministero dell'Interno, proprio mentre attendeva alla compilazione delle sue *Tavole statistiche*, che avrebbero dovuto essere la base su cui poi si sarebbero condotte le statistiche in tutto il Regno d'Italia, Gioia concepiva anche il primo scheletro del *Nuovo prospetto* sotto il titolo di *Sistema storico-teorico d'amministrazione privata e pubblica*. Il progetto, datato giugno 1807, si proponeva di dar vita ad un trattato in più volumi:

Riunire in un'opera tutte le teorie economiche, tutte le leggi dei Governi, tutte le consuetudini de' popoli, relative all'amministrazione pubblica e privata. [...] L'amministrazione privata conterrà l'amministrazione domestica, agraria, industriale, commerciale [...]. L'amministrazione pubblica comincerà dalla teoria generale dei funzionari pubblici, o, se è lecito spiegarmi così, dalla fabbrica delle leggi e dei decreti; s'applicherà quindi alla Popolazione, Polizia, Giustizia, Istruzione, Beneficenza, Religione, Forza armata, Finanza e finirà col Codice del Merito e delle Ricompense⁷.

Dalla dichiarazione di intenti del *Sistema storico-teorico* è evidente la visione di Gioia, non distante da quella napoleonica, nella quale gli aspetti privati dell'economia sono comunque complementari all'amministrazione pubblica che sovraintende ad ogni aspetto del vivere civile. Già un anno prima, nel 1806, dando alle stampe i *Cenni morali e politici sull'Inghilterra*, Gioia aveva mostrato di non essere affatto alieno da una visione *integrata* nella quale le scelte in campo economico dovevano essere funzionali alla politica generale della nazione. Qui, il pensatore piacentino aveva mostrato un'aperta adesione al blocco continentale napoleonico, superando le concezioni liberiste del 1802⁸. L'intervento statale in campo economico – il blocco appunto – era pienamente giustificato da una situazione internazionale nella

⁶ Sofia, *Melchiorre Gioia e la statistica*, cit., pp. 250 e 263; si veda anche Id., *Una scienza per l'amministrazione*, cit.

⁷ Copia a stampa del progetto fu inviata da Gioia al ministro dell'Interno il 4 giugno 1807: Archivio di Stato di Milano (d'ora in poi ASMi), *Autografi*, b. 175, carte non numerate; cfr. anche A. Macchioro, *La «philosophia naturalis» gioiana dell'economia*, in *Melchiorre Gioia: 1767-1829*, cit., pp. 269-302: 299-300.

⁸ E.A. Albertoni, *Aspetti del pensiero politico di Melchiorre Gioia*, in *Melchiorre Gioia: 1767-1829*, cit., p. 41.

quale l'Inghilterra era «nemica di qualunque popolo vuol fabbricare come essa, o comparire sui mercati de' quali si è resa o vuol rendersi dispotica»⁹. Nello stesso periodo Matteo Galdi, allora agente diplomatico in Olanda, componeva le sue *Memorie sul Mediterraneo*, in cui pure proponeva misure e soluzioni per una nuova egemonia (politica ed economica) sui mari di segno franco-italiana, sempre in funzione anti-inglese, nella quale un ruolo centrale doveva essere assunto dall'Italia e soprattutto dal Mezzogiorno¹⁰. D'altra parte, il blocco stesso era solamente l'ultima mossa all'interno di una competizione economica e politica tra Inghilterra e Francia iniziata già nei decenni precedenti con il trattato di Eden-Rayneval. Lo scontro era proseguito nella guerra economica con la Gran Bretagna, a partire dal 1793, e nei provvedimenti, tra cui la legge del 10 brumaio anno V (31 ottobre 1796), che avevano avuto il fine di assicurare la sussistenza della Francia ma al contempo difenderne le manifatture¹¹. A questi provvedimenti dell'età rivoluzionaria erano poi seguite le missive con le quali Napoleone nel maggio-giugno 1803 aveva invitato le corti di Madrid, Firenze e Napoli a chiudere i rispettivi porti al commercio britannico. Questa azione, a sua volta, faceva seguito al fallimento della pace di Amiens che aveva chiarito, agli occhi di Napoleone, l'impossibilità di perseguire una politica dell'equilibrio e della mediazione con l'Inghilterra¹². In tal senso, il vero e proprio blocco del 1806 non era una misura di guerra ma «una logica estensione delle funzioni attribuite allo Stato [...] un completamento economico del ruolo che l'amministrazione si era assegnata nella modernizzazione dello società»¹³. A differenza dei provvedimenti precedenti, però, il blocco aveva

⁹ M. Gioia, *Cenni morali e politici sull'Inghilterra estratti dagli scrittori inglesi*, Milano, Pirotta e Maspero, 1806, pp. 45-46.

¹⁰ Cfr. A. Tuccillo, *Introduzione*, in M. Galdi, *Memorie diplomatiche*, a cura di A. Tuccillo, Napoli, Guida, 2008, pp. 5-75: 44-64.

¹¹ R. Dufraisse, *Politique douanière française, blocus et système continental en Allemagne*, in «Revue d'histoire économique et sociale», XLIV, 1966, 4, pp. 518-543; sul blocco si veda anche F. Crouzet, *Wars, Blockade and Economic Change in Europe, 1792-1815*, in «The Journal of Economic History», XXIV, 1964, 4, pp. 567-588. Sul contesto delle origini del blocco e della competizione commerciale anglo-francese si vedano da ultimo P. Dupuy, *French Representation of the 1786 Franco-British Commercial Treaty* e M. Belissa, *What Trade for a Republican People? French Revolutionary Debates about Commercial Treaties (1792-1799)*, entrambi in *The Politics of Commercial Treaties in the Eighteenth Century: Balance of Power, Balance of Trade*, ed. by A. Alimento, K. Stapelbroek, Cham, Palgrave Macmillan, 2017, rispettivamente alle pp. 371-400 e 421-438.

¹² L. Mascilli Migliorini, *Napoleone*, Roma, Salerno editrice, 2001, p. 225.

¹³ S.J. Woolf, *Napoleone e la conquista dell'Europa*, Roma-Bari, Laterza, 1990, p. 167.

un più ampio obiettivo spaziale: di fatto mirava a estendere le politiche tariffarie e doganali applicate dalla Francia rivoluzionaria a tutta l'Europa. Era, dunque, anche la prima misura volta a creare, da un punto di vista istituzionale, politico, sociale ed economico, un sistema continentale europeo sotto il controllo di Napoleone¹⁴. I *Cenni morali* erano un'opera rivelatrice di una prima riconfigurazione del pensiero di Gioia, con l'abbandono del liberismo classico in favore dell'intervento diretto e regolatore dello Stato, tanto più in una situazione di eccezione che altrimenti avrebbe visto gli inglesi «soli padroni dispotici dei mari»¹⁵. Il testo di Gioia naturalmente venne apprezzato dai vertici napoleonici, tanto che il viceré Eugenio diede ordine al ministro Di Breme di acquistarne copie e darne massima diffusione¹⁶.

Sono note le travagliate vicende biografiche di Gioia, legate alle sue posizioni critiche nei confronti della classe politica cisalpina e le numerose polemiche con l'amministrazione napoleonica e con il sistema della censura preventiva¹⁷, che finirono col posporre la compilazione del *Sistema storico-teorico* fino a farlo diventare il *Nuovo prospetto* nel 1815: «Intraprendo a ridurre in sistema ragionato quanto sulla pubblica e privata economia pensarono gli Scrittori, sancirono i Governi, costumarono i Popoli. [...] Io non annuncio una raccolta d'autori di economia [...] annuncio la raccolta di tutte le idee relative a questa scienza»¹⁸. L'opera era stata scritta con un fine dichiaratamente didattico – voleva infatti fugare il mito della difficoltà delle scienze matematiche necessarie alla comprensione dell'economia – e

¹⁴ E. Tarlé, *L'Union économique du continent européen sous Napoléon. Idées et réalisations*, in «Revue Historique», CLXI, 1931, pp. 239-255; Mascilli Migliorini, *Napoleone*, cit., pp. 252-254, parla di un «disegno dell'Europa» nato dopo le battaglie di Austerlitz e Presburgo, in cui la pace continentale sembrava possibile e in particolare fa riferimento al discorso in Senato del 1º gennaio 1806 in cui Napoleone usò l'espressione «états fédératifs de l'Empire français».

¹⁵ Gioia, *Cenni morali*, cit., p. 136.

¹⁶ ASMi, *Autografi*, b. 175, dove è conservata la missiva con cui il ministro Di Breme diede l'ordine d'acquisto alla Ragionatoria Generale il 23 dicembre 1806, nonché le risposte di avvenuta ricezione delle copie da parte del ministro della Guerra, che aveva fatto distribuire 30 esemplari tra i suoi impiegati, e da parte dei prefetti dipartimentali; ASMi, *Registri di verbali e di atti di governo*, b. 652, che conserva la lettera del 20 dicembre 1806 in cui il principe Eugenio «esprime soddisfazione» per l'opuscolo di Gioia e ne ordina «l'acquisto, e la profusione».

¹⁷ F. Sofia, *Melchiorre Gioia*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. LV, Roma, Istituto della Encyclopædia italiana, 2001, *ad vocem*.

¹⁸ M. Gioia, *Nuovo prospetto delle scienze economiche*, Milano, Perrotta, 1815, vol. I, p. V.

si indirizzava al «maggior numero possibile di lettori». Al contempo non era un semplice compendio delle teorie altrui. Era piuttosto l'occasione per Gioia di condurre una vera e propria «discussione filosofica» in cui esporre la propria visione, dopo aver «stabilito le verità» e «dissipato gli errori» (da cui non erano immuni nemmeno Beccaria e Smith).

Gli obiettivi delle scienze economiche, secondo il *Nuovo prospetto*, erano «Ridurre gli sforzi al grado minimo; Portare l'utilità al grado massimo; Produrre con forze addizionali ciò che sarebbe impossibile all'uomo privo di esse»¹⁹. L'ottica di Gioia, benché sempre attenta alle ricadute locali dei movimenti economici, teneva conto della dimensione pienamente globale dei traffici – «le lane della Spagna vanno a maritarsi in Sedan coi colori dell'America, il ferro della Svezia scende nel mare per essere cambiato in acciaio a Birmingham, la seta d'Italia trasportata tra i ghiacci della Russia adorna il trono dell' Czar»²⁰ – e assegnava agli «imprenditori» un ruolo centrale nella promozione dei commerci. A fianco della libera iniziativa imprenditoriale, però, doveva sempre esserci un'attenta e accurata raccolta di dati e informazioni, con gli strumenti della statistica, da parte dell'amministrazione pubblica²¹. L'unione di questi due aspetti – imprenditorialità privata e conoscenza pubblica – era vista come la base necessaria per riforme e sviluppo. Gioia, insomma propugnava una «visione promozionale del diritto», per cui allo Stato erano assegnate funzioni di controllo e di «incoraggiamento»²². Fin dalla bozza del 1807, Gioia aveva indicato un ventaglio assai ampio di ambiti per l'agire dell'amministrazione pubblica. Nel *Nuovo prospetto* queste concezioni erano state riprese e poi avrebbero trovato ampia trattazione in quel filone etico-civile – si pensi a *Del merito e delle ricompense* e al *Nuovo Galateo* – nel quale Gioia avrebbe approfondito la questione del «Codice del Merito e delle Ricompense» inserita, appunto nel 1807, tra gli ambiti dell'amministrazione pubblica.

Le visioni economiche del *Nuovo prospetto* – da intendersi quindi come summa del pensiero gioiano – appaiono fortemente influenzate dalle politiche napoleoniche. Gioia era ormai divenuto sostenitore di una maggiore incidenza dell'azione governativa in campo economico, sia perché la considerava un antidoto all'«ignoranza» del popolo²³; sia perché ne vedeva

¹⁹ Ivi, p. 64.

²⁰ Gioia, *Nuovo prospetto delle scienze economiche*, cit., vol. III, p. 215.

²¹ Sofia, *I quattro volti di Melchiorre Gioia*, cit., pp. 205-206.

²² Ivi, p. 215.

²³ Cfr. *Indole, estensione, vantaggi della statistica. Confutazione dell'opuscolo che ha per titolo:*

ragioni positive come nel caso del blocco anti-inglese, documentato dalle posizioni prese nei *Cenni morali e politici sull'Inghilterra*; sia perché assisteva al concreto sviluppo dell'economia lombarda sotto Napoleone²⁴, grazie soprattutto all'aumento del consumo interno e a politiche daziarie che finivano per proteggere il mercato interno e quindi i lavoratori trasformandoli a loro volta in «consumatori», secondo un termine usato dallo stesso Gioia in più punti della sua opera²⁵. Benché quindi pubblicato al principio della Restaurazione, il *Nuovo prospetto* appare «pienamente intonato alla funzione dell'economia politica in età napoleonica»²⁶. In esso, infatti, Gioia propugnava un attento equilibrio tra politiche di liberalizzazioni interne (con abolizione di privilegi e corpi intermedi che soffocavano le forze produttive), protezione doganale per la difesa di manifatture e lavoratori interni, e interventi statali a stimolo della produttività (ad esempio, concessione di capitali ed esenzioni fiscali). In ultima analisi, era non tanto alla produzione

Del fine delle statistiche. Risposta alle obbiezioni fatte alle Tavole statistiche di Melchiorre Gioja, Milano, Pirota e Maspero, 1809.

²⁴ Cfr. E. Tarlé, *Le blocus continental et le Royaume d'Italie: la situation économique de l'Italie sous Napoléon I: d'après des documents inédits*, Paris, Librairie F. Alcan, 1928; A. De Francesco, *L'Italia di Bonaparte. Politica, statualità e nazione nella penisola tra due rivoluzioni, 1796-1821*, Torino, Utet, 2011, pp. 89-90, dove si ricorda come il dominio napoleonico avesse creato «le condizioni giuridiche favorevoli alla proprietà e al commercio» che, unite all'inserimento in un mercato più ampio, avrebbero originato una «spinta propulsiva» soprattutto in Lombardia. Gioia, fin dal 1805, aveva espresso un giudizio positivo dell'impatto del dominio francese sull'economia lombarda; tali posizioni poi vennero riprese anche da Vincenzo Dandolo e invece avversate da Giuseppe Pecchio. Per un quadro completo della situazione economica in Lombardia nel primo Ottocento, cfr. M. Romani, *L'economia milanese in età napoleonica, in Aspetti e problemi di storia economica lombarda nei secoli XVIII e XIX: scritti riediti in memoria*, Milano, Vita e Pensiero, 1977, pp. 225-273; A. Cova, *Aspetti dell'economia agricola lombarda dal 1796 al 1814: il valore dei terreni, le produzioni e il mercato*, Milano, Vita e Pensiero, 1977; Id., *Tradizione e innovazione nel mutato contesto politico e territoriale dell'età francese*, in *Storia dell'industria lombarda*, vol. I, *Un sistema manifatturiero aperto al mercato: dal Settecento all'unità politica*, a cura di A. Moioli, Milano, Il Polifilo, 1988, pp. 105-163; A. Moioli, *L'agricoltura lombarda e le sue trasformazioni*, in *Lo Stato e l'economia tra Restaurazione e Rivoluzione*, a cura di I. Zilli, Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 1997, vol. I, *L'agricoltura (1815-1848)*, pp. 225-289; S. Zaninelli, *Stato e industria nel Regno Lombardo-Veneto*, in *Lo Stato e l'economia tra Restaurazione e Rivoluzione*, cit., vol. II, *L'industria, la finanza e i servizi (1815-1848)*, pp. 183-202; A. Carera, *Efficienze adattive nel Lombardo-Veneto della Restaurazione: i servizi e le comunicazioni*, ivi, pp. 321-362.

²⁵ Cfr. anche F. Catalano, *Melchiorre Gioia e il passaggio economico-sociale dal Settecento all'Ottocento*, in «Belfagor», V, 1950, 6, pp. 636-656: 649.

²⁶ R. Romani, *Un popolo da disciplinare: l'economia politica di Melchiorre Gioia come sapere amministrativo*, in *Melchiorre Gioia: 1767-1829*, cit., pp. 303-330: 328.

quanto all'«amministrazione pubblica» che veniva assegnato un ruolo da protagonista nell'economia politica. L'evoluzione del pensiero di Gioia e quella delle politiche economiche di Napoleone sembrano quasi seguire due percorsi conseguenti: un iniziale maggiore interesse di stampo fisiocratico verso la produzione agricola, a cui sarebbe poi subentrata la centralità delle manifatture industriali, e quindi di politiche protezioniste ed interventiste a tutela tanto dello sviluppo dell'industria quanto dei lavoratori.

3. *Le funzioni dell'economia politica in età napoleonica: i porti franchi.* All'interno dei tanti temi di «amministrazione pubblica» trattati da Gioia, particolarmente rivelatori delle funzioni dell'economia politica in età napoleonica sono il commercio e il ruolo delle città-porto e soprattutto quello dei porti franchi. Nello specifico, Napoleone aveva sempre rifiutato di concedere nuovamente a Marsiglia lo statuto di porto franco, abolito dal governo rivoluzionario nel 1794, benché molte fossero state le petizioni presentate dalle élites cittadine per riottenere il privilegio secentesco²⁷. Eppure nel 1806 aveva creato a Venezia, nell'Isola di San Giorgio, un embrione di porto franco destinato ad influenzare profondamente i successivi sviluppi della laguna, e al contempo aveva deciso di conservare (almeno inizialmente) i porti franchi di Ancona e Genova. Le scelte di Napoleone circa i porti franchi, dunque, sembrano ben distanti dalle prese di posizione ideologiche che ne avevano decretato l'abolizione completa nella Francia rivoluzionaria e che avrebbero portato alle medesime conseguenze nell'Italia postunitaria²⁸.

²⁷ A. Iodice, *L'istituzione del porto franco in un Mediterraneo senza frontiere*, in «Politics. Rivista di studi politici», V, 2016, 1, pp. 19-33; D. Faget, *Marseille et la mer. Hommes et environnement maritime (XVIII^e-XX^e siècle)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2011. Sul fondamento e lo sviluppo storico in epoca prepapoleonica delle franchigie rivendicate da Marsiglia, cfr. J.T. Takeda, *Between Crown and Commerce: Marseille and the Early Modern Mediterranean*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2011.

²⁸ Cfr. G. Boccardo, *Dizionario della Economia politica e del Commercio così teorico come pratico, utile non solo allo scienziato ed al pubblico amministratore, ma ezandio al commerciante, al banchiere, all'agricoltore e al capitalista. Opera originale italiana*, Torino, Sebastiano Franco e Figli e Comp. Editori, 1861, vol. IV, p. 127: «Parlando dei porti franchi propriamente detti, cioè delle città godenti franchigia, osserveremo che si è soltanto sotto un Governo politicamente dispotico od economicamente mal consigliato, che puossi ammettere il principio di accordare a certi porti un privilegio così enorme, una esenzione così strana di pubblici aggravi». Un'altra condanna senza appello si trova in G. Biundi, *La economia esposta né suoi principi razionali*, Milano, Maisner, 1864, pp. 35-36: «L'abolizione de' porti franchi in Dunkerque, Bajonna, Marsiglia ed Odessa è un altro passo fatto dal nostro secolo [...] verso la libertà commerciale. Creati questi porti collo scopo di vantaggiare il commercio [...] non

Nella concezione di Gioia, che qui particolarmente interessa per comprendere il successivo dibattito ottocentesco, i porti franchi erano porti nei quali i mercanti potevano caricare, scaricare e depositare tutte le mercanzie, senza il pagamento di tasse. Inoltre i commercianti, di qualunque nazionalità fossero, potevano stabilirvisi con la propria famiglia e praticare liberamente il proprio culto. Il primo porto franco era stato creato a Livorno alla fine del XVI secolo. Aveva avuto tanto successo che soluzioni simili (con franchigie più o meno estese) erano state replicate a Genova e Marsiglia e poi a Trieste, Fiume, Messina, Ancona, Dunkerque. Salutati inizialmente come misura per promuovere il commercio, a metà del Settecento iniziarono a essere attaccati in quanto pericolo per lo sviluppo manifatturiero interno. Questo, tuttavia, non ne frenò la diffusione quali strumenti utili per lo sviluppo economico e per tessere relazioni internazionali, soprattutto sull'Atlantico (ad esempio, a Bayonne e Lorient, all'interno dei trattati franco-americani del 1778, una misura poi messa in pratica con un *arrêt* del 14 maggio 1784) e al di fuori dell'Europa. Fu solo durante la Rivoluzione che in Francia si decise per la loro totale cancellazione. Il provvedimento, però, era motivato non tanto da ragioni economiche quanto piuttosto da una astratta volontà di uniformità ed egualianza.

Come già accennato, quando Napoleone assunse il potere, in particolare negli anni dell'Impero, fu a lui che i marsigliesi rivolsero le loro petizioni per il ripristino del porto franco, senza però alcun successo. Rifiutando un'ultima volta nel 1815, durante i Cento Giorni, le richieste dei marsigliesi, Napoleone spiegava che il modello da adottare era piuttosto quello di Genova, nel quale le franchigie non erano estese a tutta la città o a tutto il porto, ma solo a un *entrepôt* (un'area specifica all'interno del porto stesso). Si trattava insomma di quello che oggi viene definito un punto franco o zona franca²⁹. Tali scelte facevano parte di un progetto commerciale su larga scala, non limitato alle singole aree o città. Era un tentativo di controllo politico ed economico dei mari a livello globale, cui, non a caso, l'Inghilterra rispose occupando il Capo di Buona Speranza e la Sicilia, e i russi le Bocche di Cattaro. Questo si riverberava anche nell'im-

hanno fatto che generare male all'interno»; l'autore pure nota criticamente che «Gioia, Sismondi e Foramiti li han levati al cielo» e propone piuttosto di far ricorso alle «scale franche» o «*entrepôts*», non dissimilmente, come si vedrà, da quanto aveva fatto Napoleone.

²⁹ N. Bonaparte, *Note dictée dans la séance du conseil des ministres du 12 avril 1815*, in *Lettres et notes de Napoléon Bonaparte à Carnot son ministre de l'intérieur pendant les Cent Jours*, Bruxelles, F.-J. de Mat, 1819, pp. 20-23.

pulso dato alla ricognizione geografica delle coste e dei porti, a partire da quelli adriatici, di cui fu incaricato, proprio nel 1806, Charles-François Beaumtemps-Beaupré³⁰, che poi avrebbe condotto una spedizione analoga nel Mare del Nord. La raccolta di informazioni e la costruzione di un bagaglio di conoscenze geografiche erano alcuni degli strumenti della sfida con l'Inghilterra, che si combatteva a livello globale³¹. Al contempo, veniva promulgato anche il nuovo Codice di commercio terrestre e marittimo con il quale, oltre che a normare il diritto commerciale, Napoleone mirava a «legare alla corona i gruppi mercantili» e a «favorir[ne] l'ascesa»³². Si trattava del Codice entrato in vigore nel 1807, la cui parte marittima era stata stesa da Domenico Alberto Azuni, giurista originario di Sassari, che era stato costretto all'esilio da Nizza per accuse di giacobinismo e che negli anni Novanta aveva peregrinato tra Firenze, Venezia e Trieste, città nella quale, influenzato dall'istituzione del porto franco, aveva riedito il suo *Sistema universale dei principi del diritto marittimo*³³. Venivano eliminati statuti di privilegio ed eccezionalità come i porti franchi *tout court* sul modello di Marsiglia, ma si prevedeva la creazione di un sistema di *entrepot*s (zone franche) sul modello di Genova, all'interno di una serie di porti che dal Mediterraneo avrebbero dovuto abbracciare poi l'Atlantico e in particolare i Caraibi. I nuovi porti franchi erano pensati quasi come contraltare del blocco sia per rivitalizzare il commercio dell'Adriatico, sia all'interno di un più ampio disegno di equilibri politici e commerciali con una forte proiezione verso l'Atlantico³⁴. Idealmente da questi provvedimenti sarebbero dovuti risultare un territorio uniforme, con le

³⁰ Si fa riferimento a *Reconnaissance hydrographique des ports du Royaume d'Italie situés sur les côtes du Golphe de Venise: commence en 1806 par ordre de sa majesté Napoleon* [sic], manoscritto conservato presso la Biblioteca nazionale di Zagabria, consultabile nelle collezioni digitali al link: <https://digitalna.nsk.hr/pb/?object=list&cmr%5B502804%5D=a>.

³¹ Ad esempio, i francesi rivendicavano la «superiorità della loro conoscenza» riguardo la scoperta della Tasmania, per cui cfr. N. Starbuck, *Baudin, Napoleon and the Exploration of Australia*, London-New York, Routledge, 2013, p. 77.

³² De Francesco, *L'Italia di Bonaparte*, cit., p. 87.

³³ La prima edizione uscì a Firenze nel 1795-1796, la seconda a Trieste nel 1796-1797; l'opera fu poi tradotta in francese nel 1797 e riedita nel 1805 in versione ampliata. Su Azuni, cfr. L. Berlinguer, *Sui progetti di codice di commercio del Regno d'Italia*, Milano, Giuffrè, 1970; S. Sechi, *I codici di commercio del regno d'Italia*, in «Studi Storici», XIII, 1972, 3, pp. 639-642.

³⁴ Una fonte particolarmente chiara che rivela questa proiezione atlantica, verso la penisola iberica e l'America centro-meridionale, sono le *Mémoires diplomatiques 1805-1819* compilate da Jean-Gabriel-Maurice Roques de Montgaillard (éd. 1896), su cui cfr. Mascilli Migliorini, *Napoleone*, cit., p. 543.

medesime leggi e istituzioni, e mari liberi, vale a dire sotto il predominio francese e non piú inglese.

In questo contesto si riconfigurava anche il destino del porto franco di Livorno che tanto era servito da modello nel secolo precedente. La città, che aveva goduto di una sorta di neutralità sotto Maria Luisa di Spagna fino al 1808, con l'occupazione napoleonica conobbe una certa crescita beneficiando di un'estensione delle franchigie, ma fu una delle realtà che maggiormente soffrirono del blocco continentale³⁵. Il disegno napoleonico perciò non vide mai compiutamente la luce, travolto dal fallimento del blocco³⁶, dalla continua situazione di conflitto e poi dalla caduta nel 1815. All'indomani della Restaurazione, la cornice entro la quale si ragionava sui porti franchi era profondamente mutata e l'attenzione veniva spostata sulle città portuali, che apparivano ancora suscettibili di sviluppo nel nuovo contesto internazionale, mentre altre realtà venivano relegate a semplici modelli storici. Come avrebbe scritto Mauro Luigi Rotondo, collaboratore degli «Annali universali di statistica» – citando proprio Gioia –, chi definiva Livorno un porto franco guardava unicamente alle ordinanze che anticamente lo avevano stabilito, mentre chi analizzava i regolamenti di Marsiglia, di Trieste e di Messina poteva farsi un'idea di che cosa fosse e dovesse essere nella realtà un porto con franchigie³⁷.

Questo spiega l'assenza di Livorno da gran parte del dibattito degli economisti italiani dell'Ottocento, se non come esempio storico, e lo spostamento dell'attenzione verso altri porti franchi. L'incontro di libertà dei commerci e interventismo statale – con la creazione di istituzioni pensate *ad hoc* quali appunto gli *entrepôts* capaci di rispondere a queste dupliche esigenze – che lo aveva generato, tuttavia trovava eco proprio nelle visioni di Gioia. Nel tomo V del *Nuovo prospetto*, l'autore sottolineava il ruolo positivo svolto dai porti franchi non solo, come si era sempre creduto, per lo sviluppo del commercio internazionale, ma anche per l'afflusso di capitali stranieri e per

³⁵ J.-P. Filippini, *Il porto di Livorno e la Toscana (1676-1814)*, Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 1998, pp. 171-175.

³⁶ S. Marzagalli, *Port Cities in the French Wars: The Responses of Merchants in Bordeaux, Hamburg and Livorno to Napoleon's Continental Blockade, 1806-1813*, in «The Northern Mariner/Le Marin du nord», IV, 1996, 4, pp. 65-73; Id., *Les boulevards de la fraude. Le négoce maritime et le Blocus continental, 1806-1813: Bordeaux, Hambourg, Livourne*, Villeneuve D'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 1999.

³⁷ M.L. Rotondo, *Memorie e riflessioni economiche su la scala franca e sui lazzaretti*, Napoli, Tipografia del Gallo, 1838, p. 10.

l'incremento del lavoro e, grazie a questi due ultimi aspetti, per la rivitalizzazione del mercato interno³⁸. In quanto istituzioni statali, i porti franchi avevano un'importanza fondamentale anche per altri aspetti dell'«amministrazione pubblica» e in particolare per il controllo delle epidemie. Gioia, esaltandone le qualità, conduceva anche un'attenta disamina delle tante obiezioni che venivano sollevate contro di loro, in particolare in area inglese (dove istituzioni simili non erano mai state create), concludendo che erano la soluzione migliore e più rispondente alla sua visione economico-politica tanto per lo sviluppo di un commercio libero internazionale quanto delle economie nazionali.

Sui porti franchi Gioia poteva aver guardato all'esperienza napoleonica che si svolgeva negli stessi anni durante i quali sviluppava la sua opera. Certamente, poi, faceva riferimento a una fonte specifica, vale a dire il *De la richesse commerciale* di Simonde de Sismondi, testo in cui i porti franchi erano giudicati uno dei pochi espedienti efficaci che un governo poteva applicare per favorire il commercio³⁹. Egli aveva sottolineato gli stessi aspetti ripresi poi da Gioia ed era andato anche oltre, suggerendo a chiare lettere alla Francia di creare un sistema di porti franchi in funzione anti-inglese tra Atlantico e Mediterraneo⁴⁰. Sismondi, come è noto, in quegli anni non era certo vicino ad ambienti filonapoleonici. Tuttavia, le sue idee sui porti franchi, come strumento di economia politica, presentano un'interessante consonanza con le decisioni concrete prese da Napoleone. Questa convergenza solleva una serie di domande su come le idee di Sismondi potessero essere giunte a Napoleone, su quali figure dell'entourage napoleonico potessero aver agito da tramite; su come, a partire da un terreno di conoscenze comuni, tanto Sismondi quanto Napoleone e i suoi consiglieri fossero giunti alla stessa visione dei porti franchi come strumenti politici ed economici, condivisa poi anche da Gioia⁴¹.

³⁸ Gioia, *Nuovo prospetto*, vol. V, cit., pp. 219-222.

³⁹ J.-C.-L. Simonde de Sismondi, *De la richesse commerciale*, Genève, J.J. Paschoud, 1803, vol. II, p. 419.

⁴⁰ Ivi, pp. 438-439.

⁴¹ Si fa riferimento qui a Chaptal, che propendeva per la ripresa dei trattati di commercio anglofrancesi del 1786 di stampo liberista; Collin de Sussy, che formulò la prima idea del blocco continentale; Coquebert de Montbret che, dopo aver compiuto indagini di mercato sulle manifatture tessili in Inghilterra, concepì un progetto di unione doganale europea; Montgaillard, che sosteneva l'importanza del controllo sul commercio per avere il controllo politico del continente europeo.

La questione dei porti franchi e della libertà di commercio in età napoleonica sembra poter aprire la strada anche a un altro interrogativo: se sia davvero esistita una visione politica economica napoleonica⁴² che sapesse andare al di là dello stato di guerra e di provvedimenti eccezionali come il blocco continentale⁴³. D’altro canto, Napoleone stesso avrebbe affermato, seppure in tono apologetico:

Il sistema continentale stesso nella sua estensione e nel suo rigore non era, a mio avviso, che una misura di guerra e di circostanza. Le sofferenze e l’annientamento del commercio esterno sotto il mio regno erano nella forza delle cose, negli accidenti del tempo, un momento di pace l’avrebbe subito ricondotto al suo livello naturale⁴⁴.

La costruzione dell’immagine Napoleone come padre del «commerce libre»⁴⁵ operata tra gli anni Quaranta e Cinquanta dell’Ottocento, poi, potrebbe essere riletta sì quale prodotto delle idee di Napoleone III, ma anche quale espressione del pensiero originario dello zio⁴⁶. Nel frattempo, Gioia consolidava la sua fama di *auctoritas* sui porti franchi. Nel medesimo periodo il *Nuovo prospetto*, messe da parte le aspre critiche di Say, sarebbe stato riconosciuto quale punto d’arrivo della scuola d’economia politica

⁴² A metà tra Colbert e Dupont de Nemours, come ha sostenuto B. de Jouvenel, *Napoléon et l’économie dirigée: le blocus continental*, Bruxelles, Éditions de la Toison d’or, 1942, pp. 126-127; cfr. anche A. Dragonetti de Torres, *Nuovi saggi di economia politica: Napoleone I e gli economisti*, Torino, Elli Bocca, 1927.

⁴³ M. Biard, P. Bourdin, S. Marzagalli, *Révolution, Consulat, Empire: 1789-1815*, Paris, Berlin, 2014, p. 281, sottolineano come, pur dettate dall’urgenza, le decisioni napoleoniche in materia economica hanno avuto durature conseguenze.

⁴⁴ E. de Las Cases, *Il memoriale di Sant’Elena*, a cura di L. Mascilli Migliorini, Milano, Rizzoli, 2010, vol. I, 23 giugno 1816.

⁴⁵ Il disegno napoleonico sugli *entrepôts* venne letto e ripreso proprio come volontà di «fonder la liberté des mers» tra gli anni Quaranta e Cinquanta dell’Ottocento: cfr. *Question des entrepôts et ports francs, contenant onze lettres publiées dans le Journal Le Commerce de Dunkerque et du Nord*, par M. Battur, Paris-Dunkerque, 1845. Si vedano anche i bassorilievi eseguiti da Pierre Charles Simart tra il 1846 e il 1853 per la tomba di Napoleone a Les Invalides, e in particolare quello dedicato al commercio e all’industria, dove tra i meriti dell’imperatore sono elencati proprio gli «*entrepôts*» e il «*commerce libre*».

⁴⁶ Napoleone, in effetti, negli anni di Sant’Elena si sarebbe dimostrato conoscitore di Adam Smith: cfr. E. Rothschild, *Economic Sentiments: Adam Smith, Condorcet, and the Enlightenment*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 2001. Inoltre, già in Woolf, *Napoleone e la conquista dell’Europa*, cit., pp. 298-299 è stato notato che i liberali dell’età della Restaurazione, dopo un iniziale rigetto dell’esperienza napoleonica incarnato soprattutto da Say, avevano rivalutato le politiche economiche napoleoniche.

italiana, di cui si sottolineava l'eccellenza nella riflessione proprio «sulle monete, sui porti franchi, sull'agricoltura, sui monti di pietà, sugli enti di beneficenza»⁴⁷.

4. La ripresa del dibattito nella Venezia asburgica e nel Regno delle Due Sicilie. Il pensiero di Gioia e l'agire di Napoleone erano diventati punti impre-scindibili del dibattito sui porti fin dagli anni Trenta dell'Ottocento, quando la questione delle franchigie tornò alla ribalta soprattutto nella Venezia asburgica e nel Regno delle Due Sicilie. Nel dibattito veneziano circa la possibilità di ristabilire in città il porto franco, dopo la breve esperienza del periodo napoleonico, le posizioni di Gioia furono riprese attraverso il gruppo legato agli «Annali universali di statistica», e in particolare ai cugini Defendente e Giuseppe Sacchi⁴⁸. Giuseppe citava il pensatore piacentino, quale autorità a sostegno delle sue posizioni in favore dei porti franchi, in modo esplicito in un opuscolo dato alle stampe a Milano nel 1830⁴⁹. Nel frattempo, la tipografia di Alvisopoli di Bartolomeo Gamba, che pure nelle sue lettere private si dichiarava decisamente ostile al porto franco⁵⁰, dava alle stampe quello che a sua volta sarebbe diventato uno dei testi più autorevoli e piú citati sulla questione: *I vantaggi del porto franco discorso economico del dr. F. Foramiti*. Qui Foramiti – avvocato friulano attivo a Venezia, con alle spalle un'esperienza quale docente di matematica nella Scuola militare di Pavia durante l'età napoleonica – rifacendosi dichiaratamente al testo di Gioia, elencava i tanti vantaggi del porto franco, confutava le obiezioni classiche (a partire questa volta dalle critiche di Broggia) ed elencava gli esempi di maggior successo tra cui spiccavano Livorno («quantunque al

⁴⁷ *Répertoire général d'économie politique ancienne et moderne*, par A. Sandelin, La Haye, chez P.H. Noordendorp, 1847, p. 423.

⁴⁸ Su questa importante rivista si veda S. La Salvia, *Giornalismo lombardo: gli «Annali universali di statistica» (1824-1844)*, Roma, Elia, 1974.

⁴⁹ *Intorno alle dighe marmoree o murazzi alla laguna di Venezia ed alla istituzione del porto franco. Memorie di Defendente Sacchi e Giuseppe Sacchi*, Milano, presso gli Editori degli Annali Universali delle Scienze e dell'Industria, 1830, p. 55. Un anno prima, nel vol. XIX degli stessi «Annali», Giuseppe Sacchi aveva pubblicato il ricordo di Gioia, appena scomparso.

⁵⁰ «Il porto franco è un maledetto imbroglio» e ancora «Il porto franco è una nuova maledizione». Le citazioni sono tratte rispettivamente da fonti manoscritte in: Biblioteca Bertoliana di Vicenza, E, 108, Bartolomeo Gamba a Leonardo Trissino, Venezia 12 dicembre 1833, e Museo Biblioteca Archivio di Bassano del Grappa, *Epistolario Remondini*, XI.5.2825, Bartolomeo Gamba a Giambattista Roberti, Venezia marzo 1830, su cui cfr. M. Callegari, *Bartolomeo Gamba e la tipografia di Alvisopoli*, in *Una vita tra i libri. Bartolomeo Gamba*, a cura di G. Berti, G. Ericani, M. Infelise, Milano, FrancoAngeli, 2008, p. 74.

presente diminuito» e considerato un modello superato), Ancona a Trieste, sottolineando come «in generale sopra qualunque paese vicino ad un porto franco si sparge ben presto il danaro animatore dell'industria, e così anche il coltivatore della terra fino dal più remoto abituro sente gli effetti della prosperità generale»⁵¹. L'esito più immediato della discussione veneziana fu una vera e propria azione di *lobbying* della Camera di commercio che inviò, con successo, alcuni emissari presso la corte di Vienna per sostenere la propria causa in favore del ristabilimento del porto franco⁵².

Di lì a poco, nel 1832, una pubblicazione di Carlo Afan de Rivera, allora direttore generale del Corpo di Ponti e Strade del Regno delle Due Sicilie⁵³, dava avvio, anche in Meridione, a un acceso dibattito sull'opportunità di dotarsi di un porto franco nelle aree limitrofe a Napoli. L'esperienza napoleonica e le riflessioni di Gioia avevano ravvivato una discussione in realtà già più volte affrontata in ambito napoletano, dove fin dal XVI secolo si era ragionato sulla questione delle franchigie e sull'opportunità di attivare uno o più veri e propri porti franchi o *entrepôts*⁵⁴. Fin dal periodo austriaco, il giurista Alessandro Ricciardi aveva prospettato la creazione di uno porto franco a Pozzuoli e il potenziamento del lazzaretto di Nisida, similmente a quanto avrebbe poi proposto Afan de Rivera⁵⁵. Il progetto era rimasto inattuato, ma le discussioni erano proseguiti, spostando l'attenzione so-

⁵¹ *I vantaggi del porto franco* *discorso economico* del dr. F. Foramiti, Venezia, dalla tipografia di Alvisopoli, 1829, p. 17.

⁵² Tutta la documentazione circa la missione veneziana si trova in Archivio di Stato di Venezia, Archivio della Camera di Commercio, b. 59, t. 1, n. 10; b. 68, t. 1, nn. 10 e 28; b. 81, t. 1, nn. 10 e 11; cfr. M. Costantini, *Porto navi e traffici a Venezia 1700-2000*, Venezia, Marsilio, 2004; G. Delogu, *Venezia «dopo Venezia»: funzioni e immagini delle città porto tra età napoleonica e austriaca*, in *Venezia dopo Venezia. Città porto, reti commerciali e circolazione delle notizie nel bacino portuale veneziano tra Settecento e Novecento* (Trieste, Fiume, Pola e l'area istriano-dalmata), a cura di A. Trampus, Trieste, Mosetti, 2019, pp. 39-50.

⁵³ A. Giannetti, *L'ingegnere moderno nell'amministrazione borbonica: la polemica sul Corpo di Ponti e Strade*, in *Il Mezzogiorno preunitario. Economia, società e istituzioni*, a cura di A. Massafra, Bari, Dedalo, 1988, pp. 935-944.

⁵⁴ La questione è stata dettagliatamente ricostruita in A. Iodice, *Il porto franco, diffusione di un modello economico: politiche, attori, ideologie, mito. Due realtà a confronto: Genova e Marsiglia (1590-1817)*, tesi di dottorato, Napoli, Università di Napoli Federico II, 2017, pp. 289-326.

⁵⁵ Cfr. A.M. Rao, *Il Regno di Napoli nel Settecento*, Napoli, Guida, 1983, p. 32. Il testo della memoria in Riccardi espone le sue idee, databile al 1707, è stato pubblicato in G. Ricuperati, *Alessandro Ricciardi e le richieste del ceto civile all'Austria nel 1707*, in *«Rivista Storica Italiana»*, LXXXI, 1969, 4, pp. 745-777.

prattutto su Messina⁵⁶. Napoli era tornata la centro del dibattito a fine Settecento per opera di Giuseppe Zurlo e Francesco Stefano Venturi⁵⁷. In età napoleonica, per controbilanciare il blocco continentale, come accaduto già a Venezia, Napoli era stata dichiarata scala franca (1809). Tale status era stato inizialmente mantenuto anche al ritorno dei Borbone e, anzi, si erano inaugurate nuove riflessioni sulla possibilità di estendere le franchigie, riflessioni che però erano state troncate dalla rivoluzione del 1820-21⁵⁸. Nelle *Considerazioni su i mezzi da restituire il valore proprio a' doni che ha la natura largamente conceduto al Regno delle Due Sicilie* (Napoli, Stamperia del Fibreno, 1832), pur non citando mai Gioia o la sua opera in modo diretto (ma d'altra parte il testo intero non contiene comunque note o rimandi ad altri lavori), Afan de Rivera ne riprendeva le stesse argomentazioni a sostegno della sua idea che prevedeva la creazione di un porto franco a Nisida, da affiancare a una serie di magazzini di stoccaggio a Pozzuoli e a un lazzaretto a Capo Miseno.

Con questa visione sistematica, l'ingegnere partenopeo faceva sue le idee gioiane, in modo però non del tutto sovrapponibile all'uso che ne era stato fatto a Venezia. Nella città veneta si era scelto di riprendere Gioia per sottolineare in modo particolare il ruolo propulsivo per l'economia del porto franco e quindi poi di concentrarsi sulla raccolta e descrizione di esempi positivi, *in primis* Trieste, senza praticamente menzionare l'esperienza napoleonica. A Napoli, invece, un forte accento veniva messo sull'importanza del porto franco quale istituzione capace di favorire sia lo sviluppo sia il controllo statale su materie delicate quali appunto la sanità pubblica e le epidemie: a essere ripresa, quindi, non era solamente la definizione positiva del porto franco data da Gioia, ma anche la sua più ampia visione, di derivazione napoleonica, del progresso economico quale unione di liberalizzazioni economiche ed intervento statale mirato.

⁵⁶ Cfr. I. Fazio, *Magazzini, luoghi di sbarco e personale dell'annona della città di Messina in età moderna*, in «Mélanges de l'École française de Rome. Italie et Méditerranée», II, 2008, pp. 503-520.

⁵⁷ Sui progetti di Venturi e Zurlo si veda Iodice, *Il porto franco*, cit., pp. 308-313. Sulla figura di Zurlo cfr. anche P. Villani, *Giuseppe Zurlo. La crisi dell'antico regime e la ricostruzione dello stato*, in Id., *Mezzogiorno tra riforme e rivoluzione*, Roma-Bari, Laterza, 1974, pp. 213-330; B. Di Salvia, *Il Regno delle Due Sicilie e l'Imperiale Regio Litorale Austriaco. Aspetti e problemi del commercio adriatico (1838-1859)*, Mercato San Severino, Edizioni del Paguro, 2005, pp. 20-27.

⁵⁸ Iodice, *Il porto franco*, cit., p. 315.

Le posizioni di Afan de Rivera si inserivano in una diffusa valutazione positiva dell'esperienza napoleonica, per quanto concerneva il legame tra l'agire della amministrazione pubblica e della legislazione e la crescita economica⁵⁹. In tal senso si era pronunciato anche Lodovico Bianchini nel suo trattato *Dell'influenza della pubblica amministrazione sulle industrie nazionali e sulla circolazione delle ricchezze*⁶⁰. Tuttavia, la proposta sui porti franchi di Afan de Rivera suscitò molte risposte critiche tra il 1833 e il 1836, delle quali le più significative furono quelle dello stesso Bianchini, di Mario Luigi Rotondo e di Matteo de Augustinis⁶¹. Tutti gli autori coinvolti, pur criticando il progetto di Afan de Rivera nello specifico e l'idea di porto franco in generale, riconoscevano l'autorevolezza di Melchiorre Gioia al quale, ad esempio, Rotondo attribuiva il merito di aver dato la definizione più esatta di porto franco⁶². De Augustinis, poi, non solo riconosceva a Gioia e a Sismondi la paternità teorica del concetto di porto franco allora corrente⁶³, ma ne attribuiva la paternità politica «al prestigio di due grandi autorità, Colbert e Napoleone»⁶⁴. In tal modo, con il richiamo anche al legame tra i porti franchi e «i decreti di Milano e di Berlino» e quindi al blocco, De Augustinis condannava il porto franco quale misura di segno squisitamente protezionista e monopolistico. Vi erano, tuttavia, due casi specifici nei quali l'istituzione del porto franco poteva essere un provvedimento positivo, capace di coniugare, come sostenuto da Afan de Rivera, controllo e sviluppo.

⁵⁹ Cfr. R. Feola, *La giurisdizione nel nuovo equilibrio dei poteri*, in *Il Mezzogiorno preunitario*, cit., pp. 487-494; 490-492; E. Di Ciommo, *Élites provinciali e potere borbonico*, ivi, pp. 965:1038: 993-994; per un quadro cfr. *L'amministrazione nella storia moderna*, vol. I, *L'Italia napoleonica. L'amministrazione come amministrazione dello stato*, a cura di E. Rotelli, Milano, Giuffrè, 1985.

⁶⁰ L. Bianchini, *Dell'influenza della pubblica amministrazione sulle industrie nazionali e sulla circolazione delle ricchezze*, Napoli, Angelo Trani, 1828, pp. 7-8.

⁶¹ Cfr. B. Di Salvia, *Matteo de Augustinis e il dibattito sui porti e porti «franchi»*, in *Matteo de Augustinis economista, educatore e giurista dell'Ottocento meridionale: atti del Convegno di studi: Salerno-Felitto, 30 settembre-1°, 2 ottobre 1999*, a cura di D. Ivone, Napoli, Editoriale Scientifica, 2000, pp. 87-114.

⁶² M.L. Rotondo, *Su la scala franca, e sui lazzaretti: riflessioni*, Napoli, dalla Tipografia Flautina, 1836, pp. 17-18; sul pensiero economico di Rotondo, cfr. L. Palumbo, B. Salvemini, *Il mercato del grano in Terra di Bari nell'Ottocento borbonico*, in *Il Mezzogiorno preunitario*, cit., pp. 201-228: 202.

⁶³ M. de Augustinis, *De' porti franchi e della influenza di essi sulla ricchezza e sulla prosperità delle nazioni*, Napoli, Tip. R. Manzi, 1833, p. 11.

⁶⁴ Id., *I porti franchi*, in «Il Progresso delle scienze, delle lettere e delle arti», XIII, 1836, pp. 236-242: 238.

Il primo caso era quando la nazione subiva grave calamità naturale e poteva quindi eccezionalmente ricorrere alla franchigia, benché l'esempio stesso di Messina, dichiarata porto franco nel 1728 e poi nuovamente nel 1783 dopo il terremoto, non si fosse mostrato particolarmente di successo⁶⁵. La seconda eccezione si aveva quando una nazione si trovava in condizioni di arretratezza e scarsità di popolazione, allora il porto franco poteva diventare un'officina di sviluppo non solamente economico, ma anche e soprattutto culturale, favorendo il progresso delle «industrie del sapere»⁶⁶. Tale era stato il caso di Odessa: «L'industria e i lumi s'insinuarono tra le steppe del Dnieper e del Dniester, ed oltre ancora, e da incolte e barbare quale erano 30 anni or sono, rivaleggiano al presente colle contrade non ultime della colta Europa»⁶⁷. La Napoli degli anni Trenta dell'Ottocento, tuttavia, a giudizio di De Augustinis, non si trovava in nessuna delle due situazioni: il porto franco, dunque, nonostante la sua nobile origine teorico-politica tra Sismondi, Gioia e Napoleone, non era la soluzione da adottare per il rilancio dell'economia del Regno.

Tanto nel Regno delle Due Sicilie quanto nella Venezia asburgica l'opera di Gioia era divenuta così un punto di partenza imprescindibile (quale *uctoritas* o quale bersaglio polemico) nel dibattito sui porti franchi e sulle funzioni dell'economia politica. Su un piano più generale, infine, l'analisi dell'evoluzione del pensiero politico ed economico di Gioia e dei suoi intrecci con l'agire di Napoleone, anche alla luce del dibattito sui porti franchi qui analizzato, sembra poter confermare l'importanza del momento napoleonico quale «laboratorio politico-istituzionale»⁶⁸ e quale filtro *plasmante* dell'eredità settecentesca nell'Ottocento.

⁶⁵ Id., *De' porti franchi e della influenza di essi*, cit., p. 70.

⁶⁶ Ivi, p. 72.

⁶⁷ *Ibidem*. Odessa aveva attirato anche l'attenzione di Giuseppe Sacchi e di Pietro Vieuxseux. Sacchi ne aveva sottolineato l'impressionante crescita demografica, da 10.000 abitanti nel 1805 a 41.000 nel 1829: *Intorno alle dighe marmoree*, cit., p. 67. Vieuxseux, invece, si era recato di persona a Odessa durante il suo viaggio d'affari del 1814-17 e da lì ne aveva inviato entusiastiche descrizioni sia allo stesso Sismondi sia alla sua ditta livornese, rappresentandola come l'incarnazione di tutti i vantaggi del porto franco così come descritti proprio da Sismondi e Gioia; cfr. *Journal-itinéraire de mon voyage en Europe, 1814-1817*, a cura di L. Tonini, Firenze, Olschki, 1998, pp. 161-162 e 188-237; sulla corrispondenza tra Vieuxseux e Sismondi, cfr. F. Sofia, *Sismondi e Vieuxseux: le stagioni di un'amicizia*, in *Giovanni Pietro Vieuxseux: pensare l'Italia guardando all'Europa: atti del Convegno di studi*, Firenze, 27-29 giugno 2011, a cura di M. Bossi, Firenze, Olschki, 2013, pp. 41-57.

⁶⁸ De Francesco, *L'Italia di Bonaparte*, cit., pp. XIII-XIV.

