

# Formazione e finanza al servizio della marineria. Il caso di Procida nell'Ottocento.

Raffaella SALVEMINI<sup>a,1</sup> and Paola AVALLONE<sup>b</sup>

<sup>a</sup>*primo ricercatore, Istituto sul Mediterraneo-CNR Napoli*

<sup>b</sup>*dirigente di ricerca, Istituto sul Mediterraneo-CNR Napoli*

**Abstract.** Con il nostro contributo su Procida ci si propone di studiare l'impegno di una comunità che, a partire dall'arrivo Carlo di Borbone nel 1734, si afferma nel settore della marineria, della navigazione e della finanza dentro e fuori del regno di Napoli.

**Keywords.** istruzione, finanza, storia, navigazione, Mezzogiorno

## 1. Introduction

Con il nostro contributo su Procida ci si propone di studiare l'impegno di una comunità che, a partire dall'arrivo Carlo di Borbone nel 1734, si afferma nel settore della marineria, della navigazione e della finanza dentro e fuori del regno di Napoli.

## 2. Parte I

### 2.1. *La formazione del capitale umano per la navigazione al tempo dei francesi (1806-1815)*

Il piano per l'istruzione pubblica tecnico-nautica aveva conquistato un suo spazio nel dibattito illuministico sulla formazione della popolazione delle città di mare. Per una crescita del commercio via mare era fondamentale lo sviluppo di queste scuole che avrebbero favorito un miglioramento delle tecniche di navigazione e di costruzione del naviglio. Se questa fiducia in un sistema scolastico pubblico rivolto alla formazione di personale marittimo qualificato accomunò i vari stati della penisola, al contempo va detto che fino all'Unità d'Italia si trattò di progetti molto diversi in rapporto all'offerta formativa; alla spesa per il mantenimento della scuola e degli insegnanti; ai locali; all'età degli alunni; al censo.

Per il Regno di Napoli il primo tassello di un nuovo corso va ricercato nel Decennio francese (1806-1815) quando le scuole del Regno delle Due Sicilie passarono sotto il controllo del Ministero degli Interni. Decreti a sostegno delle scuole nautiche di Napoli, Sorrento e Procida furono emanati sia al tempo di Giuseppe Bonaparte nel 1807, che di Gioacchino Murat (1809-1815). Nel 1809 si promulgò il *Piano* sulla riorganizzazione

---

<sup>1</sup> Corresponding Author, Corresponding author, Department, Institution, Address, Country; E-mail: e@mail.

delle scuole nautiche di Meta e Carotto. Il governo accolse l'idea di creare una rete di scuole nautiche. Nel 1811 fu redatto un primo progetto per l'organizzazione della pubblica istruzione che prevedeva *scuole speciali di navigazione* in vari comuni marittimi tra cui Torre del Greco, Sorrento, Maratea, Tropea, Cotrone, Taranto, Manfredonia, Ortona. Per molti di essi, come Capri, Vico, Torre del Greco, la richiesta fu tuttavia respinta a causa di una deficienza di fondi e di una mancata corrispondenza tra domanda e offerta.

Nel frattempo anche nella Sicilia le scuole nautiche registravano significativi progressi. Subito dopo la Restaurazione del 1815 la condizione delle scuole nautiche risentiva di una deficienza di fondi a disposizione delle casse comunali. Il grave stato di abbandono per una scuola come quella della penisola sorrentina, che aveva formato alcuni dei migliori piloti per la Reale Marina, indusse la Commissione di Istruzione Pubblica a fare un'indagine su quanto stava accadendo. Per Meta e Carotto fu decisa una prima riorganizzazione nel 1817 che portò alla promulgazione di un nuovo ordinamento nel 1818. Ma la rete delle scuole era insufficiente e per coinvolgere i comuni *al di quà* e *al di là del faro* fu pubblicato il primo maggio del 1818 un Reale Rescritto.

Secondo il nuovo indirizzo sarebbero nate due diverse tipologie di scuole: di prima classe con l'insegnamento dei primi rudimenti della grammatica italiana, delle matematiche elementari e la navigazione teorico-pratica; di seconda classe con l'insegnamento del pilotaggio. Per le due scuole di prima classe della penisola sorrentina di Meta e Carotto la condizione logistica rimaneva immutata. Il controllo sull'attività svolta dalle scuole esistenti e da quelle di nuova costituzione passava al ministero della Marina da cui dipendeva l'ispezione sul corretto funzionamento delle scuole oltre che la nomina del direttore, scelto tra gli ufficiali di marina o tra "le persone abili e distinte" tutti residenti nel comune.

## 2.2. 2. *L'istruzione nautica dopo la Restaurazione.*

L'ammodernamento del comparto scolastico marittimo interessò anche il resto della penisola. Nel nord-est, sotto l'egida dell'Impero austro-ungarico, nasceva a Trieste l'Accademia Reale di Nautica (in seguito anche di Commercio); nel nord-ovest, sotto casa Savoia, era invece giunto il momento del polo ligure. Al primo regolamento del 1816, da cui la nascita a Genova, Nizza e Cagliari di una scuola nautica, ne seguì uno nel 1827 e un altro del 12 dicembre 1840 destinato a influenzare il funzionamento della rete ligure e delle scuole del centro Italia. In esso si contemplavano le materie, gli orari delle lezioni, il numero dei maestri e la spesa necessaria al mantenimento della scuola. Nel 1823, su sollecitazione della camera di Commercio, toccò alla scuola comunale d'Ancona. Com'era già accaduto alla cattedra di nautica di Pesaro, chiusa nel 1814, i risultati raggiunti non furono entusiasmanti.

Diversamente si registrò in Sicilia dove negli anni Venti, sulla scia del sostegno alla cantieristica e alla navigazione, i padroni di mare del piccolo polo mercantile di Riposto (1820) aprirono, su autorizzazione del ministro di Marina, una scuola di navigazione il cui lettore fu Ferdinando Coco. Nel 1823 anche Reggio, sebbene mancasse di un porto, ebbe una scuola comunale per l'istruzione nautica di seconda classe. Essa funzionò fino al 1830, quando fu chiusa per 3 anni e fu riaperta nuovamente nel 1833, con corsi regolari in cui si insegnava, aritmetica, trigonometria, navigazione, pilotaggio. Nel 1831 Meta e Carotto passano sotto il controllo della Marina Mercantile e la gestione della scuola come già anticipato nel reale decreto del 1818 fu affidata a un primo pilota. Il finanziamento pari a 1.160 ducati fu a carico del comune e della Real Tesoreria.

Relativamente alle scuole siciliane nel 1831, a Trapani, su proposta del Ministro di Guerra e Marina, fu adottato un nuovo regolamento che prevedeva l'iscrizione di alunni di età non inferiore ai 12 anni, per un numero massimo di 25, tutti di Trapani e già in grado di leggere e scrivere. Punta di eccellenza in questa ricca ma sempre più confusa e scollegata offerta formativa del Mezzogiorno rimaneva Palermo. La marina siciliana, infatti, continuò ad avvalersi soprattutto delle innovazioni e degli studi avviati nel suo seminario dove insegnava quel Giovanni Fileti che suggerì nel 1835 la rotta di andata e ritorno meno rischiosa per il Nord-America e consigliò di foderare gli scafi con il rame e non con lo zinco. Nel 1832 nella scuola di Meta e Carotto fu introdotto un nuovo regolamento di 26 punti e, nello stesso anno, i piloti delle scuole nautiche di Sorrento, unitamente a quelli di Palermo, Messina, Reggio e Trapani furono ammessi a concorrere ai posti superiori della Marina Regia. Identica opportunità fu offerta l'anno successivo agli alunni di Siracusa e di Riposto. Come previsto già per Trapani, anche per Riposto e Catania, nata nel 1843, fondamentale si rivelò il contributo dei padroni di bastimento. Gli armatori, i capitani e più in generale il mondo degli affari legato alla navigazione e al commercio marittimo aveva ormai ben chiaro il rapporto tra istruzione, formazione e competitività.

### *2.3. 3. Dalla crisi alla rinascita dell'istruzione nautica a Procida. Sinergia pubblico e privato.*

Un esempio del rapporto tra capitani, padroni di bastimento e sviluppo dell'istruzione pubblica tecnico nautica si registrò nell'isola di Procida. Già nel 1788 nell'ambito del nuovo piano per le *Scuole Normali*, l'Università di Procida unitamente ai padroni di bastimento della Bussola delle Tartane aveva proposto, per una spesa di 300 ducati annui, l'apertura di una classe di nautica. All'arrivo dei francesi nel 1806 la cattedra di nautica era attiva così come quella della scuola primaria.

Alla fine del Decennio Francese (1806-1815) la triste condizione delle finanze statali non risparmiò il comparto dell'istruzione e, come accadde alle scuole nautiche di Meta e Carotto, a Procida con la morte del maestro di nautica fu soppresso l'insegnamento. Con la Restaurazione si apre una nuova pagina con un impegno e una partecipazione alle vicende dell'istruzione nautica da parte degli armatori. Nel novembre del 1815 il segretario di Stato Ministro dell'Interno scrive all'Intendente di Napoli segnalando la richiesta di 59 sottoscrittori tra proprietari, capitani e marinai di bastimenti di Procida, di riaprire un insegnamento di nautica.

La proposta il 15 maggio del 1816 fu rifiutata per deficienza di fondi e assenza di un regolamento. La vicenda della marineria a vela procidana, della formazione della gente di mare e delle costruzioni navali di grandi e piccoli bastimenti come tartane e paranzelli, va naturalmente inserita in un quadro più ampio di politica economica e commerciale del Regno delle Due Sicilie. Sul piano del commercio i primi cinque anni della Restaurazione si caratterizzarono per nuovi accordi sui traffici import/export tra il Regno delle Due Sicilie e le nazioni confinanti: Inghilterra, Francia e Spagna. Furono cancellati i privilegi di bandiera e di esenzione di visita a bordo per uomini, merci e navi nei porti e domini di S. Maestà Siciliana; il 20 aprile 1818 fu introdotta una nuova tariffa doganale; il 30 luglio premi alla costruzione di navi "mattate a coffa" superiori alle 200 tonnellate pari a due ducati a tonnellata.

Queste misure ebbero ripercussioni negative sia sull'esportazione di alcuni prodotti nazionali sia sullo stato della marina mercantile, danneggiata e depressa dalla mancanza

di noli. Per rimediare il governo borbonico introdusse nel 1823-24 tariffe doganali protezionistiche in linea con quelle delle nazioni “privilegiate”.

Ma cosa accadde a Procida in quegli anni? Prima ancora che fosse introdotta la tariffa protezionistica nel maggio del 1822 il Consiglio provinciale di Napoli ritornò sull’ipotesi di una scuola nautica a Procida e chiese al comune di fare un preventivo di spesa. Il comune di Procida era in crisi e per soddisfare la richiesta di aprire una scuola nautica ipotizzava un contributo dei bastimenti da traffico e commercio di stazza superiore alle 80 tonnellate in ragione di 20 ducati. Ma la legislazione ammetteva una partecipazione mista pubblico-privato solo se “volontariamente” offerta dal settore privato. Naturalmente questa burocratizzazione del sistema fu contestata dai proprietari, capitani e marinai di bastimento dell’isola nel sollecitare l’attuazione del progetto, manifestavano il proprio disappunto verso una classe politica insensibile ai bisogni della marineria e del commercio.

Nel frattempo rimaneva l’incognita dell’ammontare complessivo della spesa da sostenere per aprire una scuola atta *alla navigazione di semplice cabotaggio*. Fu così interpellato il comando generale della Reale Accademia di Marina che, valutate le necessità, consigliò un solo insegnante per 30 ducati mensili, unitamente a 100 ducati per l’acquisto di bussole, sfera armillare, carte, compassi, strumenti di osservazione. Inoltre andavano aggiunti 40 ducati annui per la manutenzione e le piccole spese. I ragazzi ammessi a frequentare dovevano dimostrare di saper già leggere, scrivere e far di conto visto che il professore avrebbe dovuto unicamente impegnarsi a istruirli in tutte le teorie matematiche e nautiche adattandosi ai “talenti e alla diversa età degli alunni”. Ma dove reperire questi soldi? Il comune pensò al fitto dell’isola di Bivaro (Vivara) acquisita nel 1818. Purtroppo le oggettive difficoltà per un utile sfruttamento dell’isola non consentivano di determinare alcuna rendita annuale sufficiente e stabile per il mantenimento della scuola. Il comune di Procida pensò ad uno storno di denaro per la scuola dalle somme assegnate per la *riattazione* delle strade interne.

Un’accelerazione nel piano per la scuola si ebbe nel 1830 quando viene accolta la “spontanea obbligazione” alla scuola avanzata dagli armatori. In misura diversa in rapporto al tonnellaggio, con l’esclusione delle piccole barche da trasporto e traffico e di coloro che avevano perso il bastimento, 78 padroni di bastimento mettevano a disposizione 425 ducati annui. Per le 10 imbarcazioni di tonnellaggio minore si parlava di *marticane* e *paranzelle*. I proprietari stessi chiedevano una legge che vincolasse ogni armatore al mantenimento della scuola e in cambio del finanziamento reclamavano una partecipazione all’amministrazione della scuola affidata a una commissione composta anche dai rappresentanti della categoria. Del resto essi s’impegnavano a devolvere alla scuola ulteriori fondi se mai ci fosse stato un incremento sia del commercio sia del numero dei bastimenti. Al comune toccava il reperimento dei locali. Fu così approvato un preventivo di spesa per locali di proprietà del comune stesso denominati *Cameroni* composti di 4 stanze e loggia e ubicati *nell’avanzata del Castello*. La lunga battaglia per la scuola nautica ebbe un esito positivo e il 21 marzo del 1833 nacque la Regia Scuola Nautica Comunale di Procida. Le fonti ritrovate non dicono più nulla dell’impegno finanziario sottoscritto dal capitale privato. Certo è che a partire dal 1834 negli Stati Discussi Comunali per l’isola di Procida ci sono insieme agli stipendi per le maestre e i maestri della scuola primaria, lo stipendio di annui duc. 180 per il maestro di nautica e il canone di fitto della casa per 31 ducati annui.

L’istruzione nautica era ormai una realtà. Nella scuola di Procida, l’unica aperta a ragazzi che partivano dall’età di 8 anni, c’erano tre insegnanti: Giuseppe Scotto per la Scuola Normale; Giovanni Scotto per la grammatica Italiana e latina e Arcangelo Scotto

Lachianca per matematica, nautica e diritto marittimo, cui si affiancò, Ferdinando Scarpato che vi rimase fino al 1843. Nella scuola nautica di Castellammare di Stabia, aperta nel 1843 gli insegnamenti erano quattro: il primo per la lingua italiana, francese, geografia, e calligrafia; il secondo per la matematica; il terzo per la navigazione e il catechismo di pilotaggio; il quarto per la lingua inglese. Il corso della durata di 3 anni, e diretto ai ragazzi di età non inferiore ai 13 anni, incluse poi, con il riordino del 1852, il diritto marittimo sacrificando l'inglese. Un contributo alla nuova scuola fu dato da Lachianca che ne diventò direttore nel 1852. Al suo posto al nautico di Procida, nel 1850, arriva Bernardo Scotto Galletta che aveva maturato la sua esperienza nel Collegio napoletano dei pilotini e si era occupato della Scuola di Castellammare. Negli undici anni della sua permanenza, rimase infatti fino al 1861, fu adottato un nuovo regolamento nel 1855, nel quale le classi passavano a quattro ma non mutava l'età degli alunni accolti a partire da 8 anni. Sulla permanenza di Bernardo Scotto Galletta interessanti sono i termini del conflitto insorto con il ministero di Guerra di Marina che gli costerà la revoca dell'incarico.

Procida in quegli anni costruisce una nuova flotta mercantile e investe in infrastrutture. Nel 1833 viene dato in fitto a titolo enfiteutico un terreno di proprietà di Giacinto Scotti per costruirvi un cantiere comunale nella zona de *le Grotte*. Il grande fermento di quegli anni appare chiaramente nel 1833 quando il sindaco Michele di Martino compila per l'Intendente e il Ministro dell'Interno un elenco sullo stato dei bastimenti addetti al cabotaggio e al commercio esterno. Si contavano complessive 220 barche di cui 52 erano brigantini e il restante numero con un tonnellaggio compreso tra 1 e 19 palmi era composto da paranzelli (152) e feluche (16) per un tonnellaggio di stazza lordo pari a 27.615 complessivi.

Superate le resistenze verso la scuola, era ormai diffusa la convinzione che l'indirizzo nautico avrebbe contribuito all'evoluzione e ai progressi della navigazione di una delle più fiorenti comunità marittime del Mezzogiorno. Positiva, a proposito dello stretto rapporto tra l'evoluzione del commercio marittimo e la formazione di capitani esperti e consapevoli, è non solo il giudizio di Lachianca, ma anche quello del Ministro degli Interni Nicola e degli armatori che si erano battuti affinché sull'isola si formassero uomini capaci di condurre a destinazione le loro navi.

### **3. Parte II**

#### *3.1. Il capitale finanziario: le assicurazioni marittime.*

Il settore marittimo nel quale i procidani tardarono a investire fu quello assicurativo. Bisognerà attendere la nascita e la diffusione delle società di assicurazioni marittime a partire dalla Restaurazione, per capire come anche questo settore finanziario cominciasse ad interessare l'isola. Nonostante avessero una marineria forte, i procidani coinvolti nell'attività marittima, sia come padroni o capitani di navi, riguardo l'assicurazione della propria imbarcazione o dei carichi avevano fatto come tutti fino agli inizi del XIX secolo, e cioè si assicuravano con assicuratori privati, spesso mercanti, che accanto alla loro attività principale avevano affiancato quella di assicuratori per diversificare i rischi, con contratti di assicurazione a premi *ante litteram*. Questi mercanti-assicuratori, inoltre, per poter garantire la ripartizione dei rischi della navigazione, si raggruppavano per partecipare di volta in volta ad un affare o a un insieme di affari. E la loro associazione

si scioglieva ad operazione conclusa per poi ricostituirsi, eventualmente con altri nomi e per altre iniziative. Non si trattava dunque di compagnie vere e proprie.

Un primo tentativo di costituire una società di assicurazioni marittime si ebbe al tempo di Carlo di Borbone, salito al trono del Regno di Napoli nel 1734. Per rilanciare il commercio la marineria, sull'esempio di quanto era avvenuto in alcune più importanti piazze mercantili, nel 1751 fu istituita la *Real Compagnia di assicurazioni marittime* in regime di monopolio con un capitale sociale del valore di 100.000 ducati suddiviso in 500 azioni da 200 ducati ciascuna. La costituzione della Compagnia rappresentò il primo vero intervento pubblico in campo economico. L'idea che spinse il Re era quella non solo di coinvolgere nel monopolio gli ambienti commerciali interessati, ma anche di trascinare nell'operazione tutti coloro che pur avendo a disposizione piccoli capitali, avevano timore di rischiare ad investirli in un mercato libero. Con il controllo reale, invece, sarebbero stati più invogliati. Seppure buone le intenzioni, purtroppo i risultati non furono quelli sperati. Nonostante una buona parte dei sottoscrittori fossero coloro che fino a quel momento avevano affiancato alla loro abituale attività commerciale anche quella assicurativa, nella sostanza essi continuavano ad esercitarla violando la privativa o usando il contratto di cambio marittimo, oppure per tipi di assicurazioni che non rientravano nell'attività stessa. La presenza sul mercato commerciale e monetario della Compagnia anziché produrre effetti positivi ed evitare che ci si andasse ad assicurare all'estero portando fuori dai confini del Regno il denaro, questo continuò ad affluire nelle casse di assicuratori stranieri come inglesi, francesi, olandesi, genovesi, livornesi. In questi stati, infatti, essendo il mercato delle assicurazioni libero, era indubbio che il prezzo offerto era inferiore a quello praticato dalla Compagnia napoletana, e dunque era più conveniente assicurarsi all'estero sia per le merci in arrivo che in partenza dal Regno.

Compagnie di assicurazioni marittime vere e proprie cominciarono a diffondersi a partire dalla Restaurazione. Ma se la prima società di assicurazioni marittime si aprì a Napoli nel 1818, il periodo più fecondo cominciò all'indomani del ritorno al governo di Luigi de' Medici. Come ministro delle finanze elaborò un programma di risanamento finanziario al fine di gettare le basi per la ripresa economica del Regno e reinserire il Regno nei grandi circuiti commerciali del Mediterraneo. Alla base c'era l'adozione delle tariffe doganali del 1823-24, di carattere protezionistico rispetto a quelle precedenti, con l'obiettivo di incoraggiare l'esportazione dei prodotti nazionali a discapito dell'importazione dei prodotti stranieri, con effetti positivi sulla marina mercantile. Il rilancio delle attività commerciali favorì la crescita del settore assicurativo, con la nascita di numerose società e l'apertura a Napoli di rappresentanze di società estere.

### 3.2. 2. *L'assicurazione marittima sull'isola di Procida.*

In un primo tempo, però, Procida non fu caratterizzata da una propria società di assicurazione, a differenza della penisola sorrentina che vantava più società di assicurazioni, come la *Compagnia di assicurazioni e cambi marittimi del Piano di Sorrento* del 1825 (Piano di Sorrento), la *Prima compagnia metese di assicurazioni marittime* del 1826 (Meta), la *Seconda Compagnia Metese di Assicurazioni e cambi marittimi* del 1831 (Meta e Piano). La presenza dei procidani nelle società era attestata dal fatto che i proprietari delle imbarcazioni sottoscrivevano azioni di quelle che nel tempo si andavano aprendo, con l'obiettivo di avvalersi di questa o quella compagnia per assicurare i propri legni. Nella *Compagnia pe' rischi marittimi* costituitasi nel 1829, dai soli cognomi - la fonte non ci restituisce la provenienza - si riconoscono alcuni soci di

origine procidana, alcuni dei quali li ritroviamo nella *Compagnia rassicuratrice dei rischi del mare*, aperta nel 1837, dove su 64 soci, 8 erano di Procida.

Si dovrà attendere il 1837 per vedere la costituzione della *Camera di assicurazioni marittime Napoli-Procidana*. Ma il nome inganna: anche questa società fu caratterizzata in primo luogo dal fatto che aveva sede legale a Napoli, nella via in cui risiedevano le compagnie di assicurazione, Via del Piliero, vicino al porto; in secondo luogo la presenza dei procidani come soci non era maggioritaria. Tuttavia fu un primo passo che aprirà poi ad una compagnia di assicurazioni tutta procidana. Il contratto di costituzione della Napoli-Procidana venne sottoscritto in data 31 ottobre 1837 per notaio Giuseppe Scotto da 47 soci, tra i quali 6 ditte e solo 10 procidani, per un capitale complessivo di d. 50.000, suddiviso in 100 azioni del valore di d. 500 ciascuna. I procidani si limitarono a sottoscrivere una o due azioni al massimo ed erano tra quegli armatori che ritroviamo tra i firmatari della petizione per la scuola nautica sull'isola di Procida. I contratti di assicurazioni che riguardavano imbarcazioni procidane continuavano a farsi con società che avevano sede a Napoli ed erano gestite da napoletani e soprattutto da armatori, capitani o negozianti della costiera.

L'oggetto della società sarebbe stato non solo l'assicurazione marittima su "bastimenti, sopra mercanzie e tutto ciò che viene esposto a rischi di mare", ma anche dare cambi marittimi. Ma dal primo bilancio presentato, che fa riferimento agli ultimi tre mesi del 1837 e all'interno anno 1838, a queste operazioni si aggiunsero anche lo sconto di cambiali e degli ordini di merci (olio e cereali). Questi altri due servizi furono offerti alla stregua di quanto praticavano tutte le società di assicurazioni allora operanti a Napoli, per diversificare i rischi, in concorrenza con la Cassa di Sconto del Banco delle due Sicilie.

Ma i proprietari di legni procidani non erano rimasti indifferenti di fronte alle varie società di assicurazioni e cambi marittimi che si stavano via via aprendo, in quanto avevano ben compreso che partecipare ad un mercato, quello del credito, che in quel periodo si stava evolvendo, poteva procurare parecchi guadagni da reinvestire nell'attività marittima, attività di punta dell'isola. Inoltre non volevano più essere soggetti a istituzioni finanziarie che si stavano diffondendo sulla costa e nella capitale e soprattutto volevano uscire dalla logica della piccola iniziativa familiare, l'impresa "partecipata", che aveva dato alle popolazioni coinvolte in un'economia di mare nuove occasioni di lucro almeno fino a tutto il '700.

L'osservazione principale era che, dovendo assicurarsi fuori dall'isola, i capitali di quel settore, sotto forma di premi, uscivano dall'isola e non vi facevano più ritorno. Inoltre queste società, anche se l'oggetto principale era l'assicurazione marittima, in mancanza di un sistema creditizio specialistico, erano riuscite a penetrare in quegli interstizi del mercato creditizio lasciati vuoti dal Banco delle due Sicilie, che come banca di stato era soggetta a regole ferree, spesso non conformi a quelle del mercato. Pertanto le varie società, come la Napoli-Procidana, tra i loro servizi offerti al pubblico, come abbiamo detto, avevano affiancato ai cambi marittimi anche lo sconto delle cambiali e l'anticipazione sui titoli del debito pubblico, e le società più antiche per un lungo periodo avevano praticato anche l'anticipazione sugli stipendi e pensioni che percepivano gli impiegati statali fin quando non fu loro vietato nel 1834. I tassi richiesti erano superiori a quelli praticati dalla Cassa di Sconto annessa al Banco delle due Sicilie, ma era molto più semplice rivolgersi a queste società per avere un'anticipazione su titoli perché più snella era la procedura burocratica e soprattutto non erano richieste troppe garanzie.

Pertanto un gruppo di proprietari di bastimenti di Procida e alcuni negozianti di Napoli, tra cui l'avvocato Antonio Scotto di Galletta, procidano ma esercitante la

professione a Napoli, nel novembre del 1843 incaricarono quest'ultimo a presentare tutta la documentazione utile per avere l'approvazione della Camera consultiva di commercio ad aprire una *Società Anonima La Marina di Procida* per l'assicurazione dei rischi di marittimi. Purtroppo furono rilevate alcune incongruenze nel contratto, che fu rispedito ai richiedenti in modo che potessero apportare le modifiche e ripresentare la richiesta di autorizzazione ad aprire.

La cosa stava andando per le lunghe. Per cui quegli stessi richiedenti, per non continuare a soggiacere alle varie società già esistenti, decisero di utilizzare i vecchi sistemi delle società partecipate e costituirono per atto del Notaio Michele Mancusi di Pozzuoli del 15 marzo 1849, una società in partecipazione avente per oggetto una mutua assicurazione che avrebbe cominciato ad operare dal 1° aprile 1849 per 9 anni salvo proroga. Questa società venne istituita proprio per dare la possibilità ai proprietari dei bastimenti di Procida di assicurare i propri bastimenti "senza uscire dall'isola", il che avrebbe dato loro due vantaggi: far ritornare nelle loro casse, e quindi nell'isola, parte di quei premi di assicurazioni che sarebbero stati anticipati ad un loro cassiere, detratte le perdite dei sinistri; essere agevolati e facilitati nel pagamento degli stessi premi. Oltre l'assicurazione dei soli legni dei soci si sarebbero potuti concedere mutui a cambio marittimo e lo sconto semplice, sempre esclusivamente agli stessi soci. Questi erano un po' più di 25, alcuni rappresentati da fratelli o da altri soci che ne avevano assunto la procura, purché proprietari di bastimenti anche se per quote. Il capitale sociale era rappresentato dall'obbligo che assumevano i soci ad assicurare i propri bastimenti per la metà del valore e ad anno fin quando non si fosse fatto lo stato della valutazione di tutti i bastimenti, e il premio annuo era fissato al 6%. Ciascuno di essi fu dunque obbligato ad indicare nel contratto i bastimenti di proprietà, brigantini o martingane, e di denunciarne il valore. Si contano 31 bastimenti, di cui 2 martingane e 29 brigantini, del valore oscillante tra quelli più grandi pari a d. 8.000 a quelli più piccoli per d. 3.000, praticamente quasi la metà delle imbarcazioni presenti nell'isola considerando che non tutti i proprietari di bastimenti di Procida divennero soci della società in questione.

La società procedette bene per cinque anni con buoni risultati. Ma ad un certo punto, nonostante la regolarità degli atti, un socio, istigato da altri, probabilmente per dissapori interni, sollevò la questione davanti al tribunale di commercio che la società così come stava operando non era legale perché aveva tutte le caratteristiche di una società anonima e come tale doveva essere soggetta ad approvazione sovrana. I soci non si persero d'animo e immediatamente presentarono richiesta di approvazione. Ma la consulta del tribunale di commercio la respinse perché come era stata formulata la richiesta e come era stata presentata la società, non aveva i requisiti previsti dalla legge per le società anonime ma per semplici società in partecipazione. E per questo tipo di società non c'era obbligo a richiedere alcuna approvazione sovrana. A questo punto i soci, che nel frattempo erano in parte cambiati perché alcuni erano morti ed erano stati sostituiti dagli eredi, altri erano usciti dalla società per aver perduto o ceduto ad altri i legni che possedevano, altri ancora erano entrati a far parte della società in virtù di successivi atti, d'accordo fra di loro, decisero di sciogliere la società e presentare al Re la richiesta di approvazione per una società anonima ex-novo. Ma anche in questo caso non fu facile ricevere la sovrana approvazione perché si doveva provare che la precedente società non esisteva più e che non c'erano carichi pendenti. E solo tra il 1853 e il 1854 si riuscì a dimostrare lo scioglimento della mutua assicurazione e finalmente la nuova società ricevette l'approvazione sovrana. Alla fine del 1854 venne stampato il contratto della "Società Anonima di assicurazioni marittime, di cambi marittimi, e di sconti commerciali,



da stabilirsi in Procida sotto il nome di Marina di Procida” con il regolamento al quale vennero apportate piccole modifiche richieste dalla Camera di Commercio.

La Società si componeva di 47 soci, dei quali solo 7 erano di Napoli ma originari di Procida, e la restante parte di Procida. L’incipit dello statuto riportava la ratio che aveva spinto tutti i soci a sottoscrivere il contratto di questa società: “garantire la loro navigazione, e provvedere essi stessi ai loro interessi, riguardanti la sicurezza de’ loro bastimenti, di minorare le loro perdite, in caso di sventure marittime, ed infine per non dipendere da altri, mentre il numero dei bastimenti di Procida è superiore a quello di qualunque città marittima del regno”. Erano tutti proprietari di bastimenti, martingane e navigli della Reale Città ed Isola di Procida, ma tra loro si distinguevano anche un notaio, un avvocato, tre religiosi, di cui due sacerdoti e un chierico, quattro donne, delle quali due vedove e due nubili. Una delle vedove aveva ereditato le quote dal marito defunto, proprietario di bastimenti. L’altra vedova interveniva nella costituzione della società perché le azioni le erano state trasferire da altra persona, e le due nubili avevano ereditato dal padre le quote. Molti erano figli o comunque parenti di quelli che avevano investito in quote anche nella società Napoli-Procidana e nella società in partecipazione. Il capitale sociale fu fissato in d. 60.000 diviso in 600 azioni del valore di d. 100 ciascuna.

#### 4. Conclusioni

Oggi sappiamo che nell’analisi di un programma di rilancio dell’economia marittima non vanno trascurati i legami funzionali tra porti, hinterland economico e sociale, sistema di trasporto marittimo-terrestre e aereo, cantieristica e capitale umano, sistemi di finanziamento e supporto alle aziende e società marittime. L’investimento in formazione del capitale umano e finanziario è dunque un elemento del bilancio complessivo dei fattori della crescita. Il coinvolgimento del capitale privato sia per la costituzione di scuole specializzate come quelle nautiche e di istituzioni finanziarie come le società di assicurazione nel settore dei trasporti e degli scambi nell’isola di Procida mostra una diversa soluzione ai problemi dello sviluppo in settori dove il “pubblico” riuscirà a penetrare interamente solo dopo l’Unità d’Italia.

#### References

Assante, F., *Il mercato delle assicurazioni marittime a Napoli nel Settecento. Storia della «Real Compagnia» 1751-1802*, Napoli, Giannini, 1979.

Idem, *Il privilegio e il rischio. Storia di un fallimento annunciato*, in “Frontiera d’Europa”, 1997.

Avallone, P., *Il credito commerciale nel Mezzogiorno. La Cassa di Sconto del Banco delle due Sicilie*, Tesi di dottorato in “Analisi e storicizzazione dei processi produttivi”, Università degli Studi di Bari, ciclo XX, 2009.

Idem, *Trasformazioni e permanenze in campo assicurativo nel Mediterraneo: il caso del Regno di Napoli tra XVI e XIX secolo*, in R. Salvemini (a cura di), *Istituzioni e traffici nel Mediterraneo tra età antica e crescita moderna*, Napoli, CNR – ISSM, 2009.

Baldasseroni, A., *L’assicurazione e il cambio marittimo nella storia del diritto italiano*, Bologna, Nicola Zanichelli, 1884.

Barba, M., Di Liello, S., Rossi, P., *Storia di Procida. Territorio, spazi urbani, tipologia edilizia*, Napoli, Electa, 1994.

*Codice per lo Regno delle due Sicilie. Leggi di eccezione per gli affari di commercio*, parte V, Napoli, nella Real Tipografia del Ministero di Stato della Cancelleria Generale, 1819.

*Collezione delle Leggi e de decreti e di altri atti riguardanti la pubblica istruzione promulgati nel già Reame di Napoli dall'anno 1806 in poi*, Vol. III, Napoli, Fibreno, 1863.

De Matteo, L., *Imprenditori a Napoli nell'Ottocento*, in "Rivista di Storia Economica", anno IX (2006), nn. 2-3

Idem, *Politica doganale e industrializzazione nel Mezzogiorno. 1845-1849*, Napoli, Lucio Pironti, 1982

Idem., *Stato e industria nel Mezzogiorno*, in I. Zilli (a cura di), *Lo stato e l'economia tra restaurazione e rivoluzione. L'industria, la finanza e i servizi (1815-1848)*, Napoli, ESI, 1997.

Di Taranto, G., *Procida nei secoli XVII-XIX: economia e popolazione*, Gèneve, Librarie Droz, 1985.

Salvemini, R., *Formazione e avviamento al lavoro nei reclusori e nei convitti del Regno di Napoli alla fine del Settecento*, in S. Zaninelli, M. Taccolini (a cura di), *Il lavoro come fattore produttivo e come risorsa nella storia economica italiana*, Milano, V& P Università, 2002.

Idem, *Le scuole nautiche nell'Italia pre-unitaria*, in M. Mafrici, C. Vassallo (a cura di), *Sguardi mediterranei tra Italia e Levante (XVII-XIX secolo), Commerce, Politics and Ideas (XVII-XIX Centuries)*, Malta, University Press, 2012.