

ATTI

DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

NUOVA SERIE

XLII

(CXVI) FASC. II



GENOVA MMII
NELLA SEDE DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
PALAZZO DUCALE - PIAZZA MATTEOTTI, 5

MARIA STELLA ROLLANDI

Lavorare sul mare

Economia e organizzazione del lavoro marittimo
fra Otto e Novecento

Pubblicazione realizzata con il finanziamento dell'Università degli Studi di Genova.

Premessa

Nel periodo postunitario la marina mercantile italiana, caratterizzata da una lunga coesistenza della vela e del vapore, percorsa al contempo dal dibattito sul protezionismo e dalle scelte sul sostegno statale, vive una lenta evoluzione in un contesto europeo contrassegnato da un aumento della competitività delle altre flotte.

Perduta, per motivi diversi, ma tutti concorrenti, la possibilità di giocare un ruolo significativo nelle vie di traffico apertesesi con Suez, il divario con i paesi in crescita si fa sempre più ampio.

Nel nostro Paese la scarsità di capitali e la propensione al sostegno statale fanno anzi allontanare dal mare gli investimenti, come ha bene dimostrato Giorgio Doria per il caso genovese, in cui si opta per l'industria, valutata un settore più remunerativo.

Fatta eccezione per le compagnie sovvenzionate, chi continua a operare nel settore e fa parte dell'armamento libero calcola a lungo essere più conveniente non usufruire di agevolazioni e preferisce acquistare naviglio di seconda mano, soprattutto per quanto concerne le navi a vapore. Con questa flotta si percorrono le vie lasciate dalle marinerie più forti, quelle più faticose (in termini personali), più lontane, meno remunerative.

In questo ambito hanno luogo anche mutamenti per quanto concerne la gente di mare, in particolare per quella categoria che va a formare gli equipaggi.

È ben nota la ricchezza di studi su questo argomento a livello europeo e internazionale, anche con particolare attenzione al mercato del lavoro marittimo e alla sua evoluzione¹. In Italia questo aspetto ha visto fino ad ora una pubblicistica meno approfondita anche per la non facile reperibilità delle fonti necessarie a condurre questo tipo di indagini.

¹ Il recente contributo di G. HARLAFTIS, *Storia marittima e storia dei porti*, in «Memoria e ricerca», II (2002), pp. 5-21 ne ha bene presentato la ricca articolazione.

In tal senso con questa ricerca si intende presentare il primo risultato di uno studio svolto su un aspetto della storia marittima “vista dal mare”: sulla formazione degli equipaggi a bordo delle navi mercantili italiane fra Otto e Novecento, nel pieno della transizione dalla vela al vapore.

Il lento processo attraversato dalla flotta italiana, segnato da contraddizioni e incertezze, ma al contempo inserito in un contesto di mutamenti tecnologici di grande rilievo, si traduce in un analogo percorso per quanto riguarda la gente di mare, la sua formazione professionale, l’inserimento nel mercato del lavoro.

L’inadeguatezza, o la scarsa chiarezza, della legislazione, il faticoso percorso scolastico caratterizzato da una lunga coesistenza di vecchie e nuove modalità di formazione professionale si riflettono nella evoluzione dell’assetto del personale a bordo delle navi. Fra Otto e Novecento si attua la fase più netta di tale passaggio allorché si manifesta la definitiva rottura con la tradizionale formazione degli equipaggi, fino ad allora reclutati prevalentemente presso le comunità locali. La maggiore tecnicità richiesta a un ristretto gruppo di addetti, in particolare ai macchinisti, e, al contempo, la ridotta professionalità necessaria per il folto gruppo di lavoratori al vapore, quali fra gli altri i fuochisti e i carbonai, confermano l’esistenza di due diversi modi dell’andar per mare, che si coniugano con la crisi economica di fine secolo e il conseguente profondo mutamento del mercato del lavoro.

È una prima importante fase dell’evoluzione di questo aspetto dell’economia marittima, che nei decenni successivi avrebbe subito ulteriori importanti cambiamenti. La documentazione reperita ha permesso di portare un contributo, squisitamente ligure, in tale ambito. Equipaggi di velieri e piroscafi, che si formano nel porto di Genova nei primi anni del XX secolo, sono stati così esaminati alla luce delle trasformazioni in atto nella marina mercantile. Si tratta di un campione circoscritto, che tuttavia ha consentito di individuare la dinamica dei mutamenti nella formazione e nelle caratteristiche retributive, personali, professionali e regionali di questi nuclei di lavoro sul mare.

Capitolo I - I trasporti marittimi in Italia (1861-1913)

1. La formazione di una marineria nazionale

In uno scritto del dicembre 1879 sulla marina mercantile Paolo Boselli non esitava a parlare con insistenza di “decadenza” nella quale andava precipitando questo importante settore dell’economia nazionale¹. «Pochi anni or sono belle e grosse navi sorgevano nei cantieri italiani e i fidi guadagni dei bene avviati commerci e delle lontane navigazioni promettevano agli armatori e ai marinai del nostro paese liete fortune»², così commentava colui che di lì a poco sarebbe stato il relatore dell’Inchiesta sulla Marina Mercantile. Certamente tale visione, forse un po’ acriticamente positiva, delle precedenti condizioni del settore marittimo era scossa dal quadro della flotta mercantile al 1878 delineato con dovizie di particolari dall’onorevole Randaccio³. A quella data, infatti, la perdurante crisi internazionale, coniugata con le difficoltà strutturali del settore, aveva evidenziato la debolezza del comparto marittimo nazionale riguardo il quale, del resto, venivano fatti da più parte numerosi ed autorevoli richiami, che non consentivano né eufemismi né previsioni ottimistiche per il futuro⁴.

¹ P. BOSELLI, *Marina mercantile* in «Annuario delle scienze giuridiche, sociali e politiche», diretto da Carlo F. Ferrari, I (1880-81), pp. 286-319.

² *Ibidem*, p. 286.

³ C. RANDACCIO, *La marina mercantile italiana nel 1878*, in «Rivista marittima», XII (1879), pp. 73-81.

⁴ Lo stesso Boselli riportava le amare e preoccupate considerazioni svolte dalla Camera di Commercio di Genova, sempre relativamente all’andamento dell’armamento locale nel 1878: «... è vero che i nostri bastimenti a vela navigano ...e continueranno a navigare fino a tanto che i noli lasceranno un profitto anche minimo, detratte le pure spese di navigazione, e anche per la sola speranza di meglio e per non lasciare i bastimenti in porto esposti ai danni di un più rapido deperimento. Questo però – si concludeva in quella nota – non prova punto in favore della nostra marina, perché a tenerla in vita è necessario che la navigazione dia un utile netto, sufficiente a pagare l’interesse e la reintegrazione del capitale» (P. BOSELLI, *Marina* cit., p. 307).

L'«epoca d'oro della vela», che nei primi anni Sessanta aveva visto un incremento della flotta nazionale basato essenzialmente sull'aumento del tonnellaggio dei velieri, era stata un po' il canto del cigno di un settore, che, proprio in ambito internazionale, aveva sempre minori elementi di competitività⁵, peraltro emersi già al momento dell'Unità, allorché la flotta del nuovo Regno si presentava di livello inferiore rispetto a quella inglese e francese. Fin dagli anni Trenta dell'Ottocento, infatti, all'estero era stato effettuato un potenziamento delle navi a vapore, mentre il naviglio italiano appariva costituito almeno per una buona metà da imbarcazioni destinate alla pesca e al cabotaggio⁶. Il divario nel tempo era aumentato.

⁵ Per un inquadramento complessivo dell'economia marittima italiana all'indomani dell'unità si vedano: G. RONCAGLI, *L'industria dei trasporti marittimi*, in *Cinquanta anni di storia italiana*, I, Milano 1911; E. CORBINO, *Annali dell'economia italiana, (1861-1914)*, Napoli s.d.; ID., *Il protezionismo marittimo in Italia*, Roma 1922; ID., *Economia dei trasporti marittimi*, Napoli 1954; C. CIANO, *La marina mercantile nazionale dall'Unità ad oggi*, in *L'economia italiana dal 1861 al 1961*, Milano 1961, pp. 297-312; V.D. FLORE, *L'industria dei trasporti marittimi*, Roma 1966-1973; L. DE COURTEN, *La marina mercantile italiana nella politica di espansione (1860-1914). Industria, finanza e trasporti marittimi*, Roma 1989. Oltre agli atti delle inchieste parlamentari svolte su temi attinenti la marina e di cui si daranno più avanti specifiche indicazioni, per i dati quantitativi e le rilevazioni statistiche si rimanda a MINISTERO DI AGRICOLTURA INDUSTRIA E COMMERCIO poi (dal 1881) MINISTERO DELLE FINANZE, *Movimento della navigazione nei porti del Regno. Pesca del pesce e corallo. Marina mercantile e costruzioni navali* poi *Movimento della navigazione del Regno d'Italia*, Torino-Firenze-Roma 1863 e sgg.; *Sulle condizioni della Marina Mercantile italiana al 31 dicembre. Relazione del Direttore generale della Marina Mercantile a S. E. il Ministro della Marina*, Roma 1896-1914.

⁶ A. PETINO, *Il problema marittimo in Italia all'alba dell'unificazione*, in *L'economia italiana* cit., pp. 271-297. L'autore è molto netto nel delineare un quadro carente le cui possibilità di crescita, soprattutto in termini comparativi, apparivano già compromesse: « Il tonnellaggio inglese a vapore ... dal 1838 al 1860 era salito da 82.716 a 500.140 tonn.; quello francese da 9.693 a 68.025 tonn.; la nostra marina era costretta a segnare il passo con un naviglio di circa 700.000 tonn., ma comprendente circa 20.000 unità, di cui il 50% circa formato da imbarcazioni di minimo tonnellaggio destinate alla pesca ed al cabotaggio e per nulla adatte alla navigazione di lungo corso; il resto era costituito quasi interamente da navi a vela, con una cinquantina di navi a vapore, ma tutte di scarsa capacità e stazzanti in media intorno alle 40 tonnellate nei migliori armamenti del Regno di Napoli e degli Stati Sardi » (p. 277).

Tabella 1. *Tonnellaggio netto della marina mercantile italiana (1862-1882)*

| Anno | Navi a vela (A) | | Navi a vapore (B) | | Totale (A + B) | % B sul totale |
|----------|-----------------|--------|-------------------|--------|-------------------|-------------------|
| | Tonn. | Inc. % | Tonn. | Inc. % | | |
| 1862 | 643.946 | | 10.228 | | 654.174 | 1,56 |
| 1863 | 642.371 | -0,24 | 17.812 | 74,15 | 660.183 | 2,70 |
| 1864 | 573.242 | -10,76 | 19.837 | 11,37 | 593.079 | 3,34 |
| 1865 | 656.102 | 14,45 | 22.135 | 11,58 | 678.237 | 3,26 |
| 1866 | 741.490 | 13,01 | 22.445 | 1,40 | 763.935 | 2,94 |
| 1867 | 794.084 | 7,09 | 23.091 | 2,88 | 817.175 | 2,83 |
| 1868 | 859.732 | 8,27 | 23.442 | 1,52 | 883.174 | 2,65 |
| 1869 | 928.152 | 7,96 | 24.656 | 5,18 | 952.808 | 2,59 |
| 1870 | 980.064 | 5,59 | 32.100 | 30,19 | 1.012.164 | 3,17 |
| 1871 (1) | 993.912 | 1,41 | 37.517 | 16,88 | 1.031.429 | 3,64 |
| 1872 | 992.913 | -0,10 | 37.860 | 0,91 | 1.030.773 | 3,67 |
| 1873 | 997.866 | 0,50 | 48.573 | 28,30 | 1.046.439 | 4,64 |
| 1874 | 979.519 | -1,84 | 52.370 | 7,82 | 1.031.889 | 5,08 |
| 1875 | 987.190 | 0,78 | 57.147 | 9,12 | 1.044.337 | 5,47 |
| 1876 | 1.020.488 | 3,37 | 57.881 | 1,28 | 1.078.368 | 5,37 |
| 1877 | 1.010.130 | -1,02 | 58.319 | 0,76 | 1.068.449 | 5,46 |
| 1878 | 966.137 | -4,36 | 63.020 | 8,06 | 1.029.157 | 6,12 |
| 1879 | 933.306 | -3,40 | 72.666 | 15,31 | 1.005.972 | 7,22 |
| 1880 | 922.146 | -1,20 | 77.050 | 6,03 | 999.196 | 7,71 |
| 1881 | 895.359 | -2,90 | 93.698 | 21,61 | 989.057 | 9,47 |
| 1882 | 885.285 | -1,13 | 104.719 | 11,76 | 990.004 | 10,58 |

(1) A partire da questa data sono indicati soltanto i velieri provvisti di atto di nazionalità, ne sono perciò esclusi i bastimenti addetti al piccolo cabotaggio e alla pesca limitata.

Nostra elaborazione da E. CORBINO, *Il protezionismo marittimo* cit.

L'andamento della flotta nazionale nei primi venti anni post-unitari fu complessivamente modesto, nonostante la crescita della vela, il cui tonnellaggio passò da 643.946 tonnellate nel 1862 a 1.020.488 quattordici anni dopo, nel 1876, allorché toccò la più alta consistenza in assoluto. Ma negli anni immediatamente successivi ebbe luogo una irreversibile contrazione di questo tipo di naviglio, che nel 1882 toccava le 885.285 tonnellate e continuò ancora a diminuire⁷. Per converso la marina a vapore ebbe una crescita

⁷ Nel 1892 scese a 609.821 tonnellate e ancora a 570.403 dieci anni dopo; alla vigilia della prima guerra mondiale aveva una consistenza di 355.963 tonnellate.

continua che fece salire il suo tonnellaggio dalle 10.228 tonnellate nel 1862 a 37.860 dieci anni dopo e, ancora, a 104.719 nel 1882.

Si trattò di un incremento vistoso, dato il basso livello di partenza della flotta a vapore post-unitaria. Nel 1902, per esempio, essa era ancora salita (tonn. 448.404) e tale crescita era accompagnata da un importante aumento dei piroscafi la cui stazza era compresa fra le 1.550 e le 2.000 tonnellate nette. In quegli anni a cavallo del secolo, infatti, crebbe il numero di navi a vapore, ma anche a vela, di portata superiore al passato⁸. Nel 1913 il tonnellaggio della marina a vapore italiana toccava le 876.885 tonnellate: era un incremento ragguardevole, ma conseguito in poco più di mezzo secolo e, nel contesto europeo, la flotta mercantile italiana, sia in termini assoluti, sia per quanto concerneva il peso percentuale della componente velica nella sua composizione, risultava essere ancora modesta⁹.

Sulla base di queste considerazioni è stato bene sottolineato come, accanto alla lentezza della transizione vela/vapore, e, anzi, in un processo strettamente intrecciato, si manifestasse una crescita “precaria” proprio in un settore così importante per lo sviluppo dell’economia italiana¹⁰.

Ad un confronto internazionale, poi, certi elementi assumevano un peso ancora diverso, più problematico.

Nel 1870 la flotta mercantile italiana era al quinto posto a livello mondiale per quanto riguarda il tonnellaggio complessivo, ma considerando il dato più da vicino si osserva che i piroscafi della nostra bandiera erano poco numerosi e di stazza inferiore anche a quelli di paesi meno forti riguardo il tonnellaggio complessivo (Germania e Austria-Ungheria)¹¹.

A dieci anni dalla formazione del nuovo Regno la flotta italiana era ormai in evidente difficoltà e proprio a quella data prendeva accelerazione la sua decadenza: diminuiva il tonnellaggio delle navi nazionali, soprattutto

⁸ Fino al 1876, nella flotta a vapore italiana non c'erano navi superiori alle 1.500 tonnellate.

⁹ B.R. MITCHELL, *European Historical Statistics (1750-1950)*, New York 1980, pp. 346-347.

¹⁰ T. FANFANI, *Lo scenario generale*, in *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*, a cura di T. FANFANI, Napoli 1993, p. 10; si veda anche l'appendice statistica alle pp. 20-21 relativamente all'andamento della flotta mercantile e a vela (1861-1915) e dei maggiori cantieri nazionali (1861-1912).

¹¹ Per certi aspetti dunque la fisionomia della flotta nazionale delineata al momento dell'Unità non era migliorata.

per la contrazione del naviglio di cabotaggio¹², mentre era piuttosto scarso l'incremento dei piroscafi. Un segno di questo regresso, come già accennato, era dato dal calo della partecipazione nel nostro naviglio al movimento della navigazione internazionale nei porti della penisola passata dal 36,5% nel 1870 al 34,8% nel 1880.

Dunque mentre i rapporti mondiali fra vela e vapore andavano mutando a favore di quest'ultimo, nel caso dell'armamento italiano tale processo era penosamente lento¹³.

Eppure l'apertura del canale di Suez era stata seguita con attenzione, così come era ben chiaro a molti che per i porti del Mediterraneo si presentava l'occasione di tornare ad avere una posizione centrale nei traffici con l'Oriente. Ciò che era stato avvertito nell'immediato da chi con sensibilità economica e commerciale viveva gli avvenimenti del suo tempo avrebbe poi avuto una conferma nella evoluzione dei trasporti marittimi internazionali.

Nel 1869 Pier Luigi Barzellotti, segretario della Camera di Commercio di Firenze e membro della Società Geografica Italiana, definiva Suez « uno dei fatti più memorabili fra i molti che formeranno la meraviglia delle future generazioni »¹⁴. Tale osservazione veniva formulata dopo avere visto i lavori del canale nell'aprile 1865, su invito di Ferdinand de Lesseps e del senatore Torelli, allora ministro di Agricoltura industria e commercio, assieme a una nutrita delegazione delle camere di commercio italiane¹⁵. Era una delle tante occasioni in cui si dibatté dell'efficacia e della convenienza di passare per il canale, sottoponendo a discussione le tabelle relative alle distanze dai prin-

¹² Su questo aspetto vedi G. MORICOLA, *Il cabotaggio in età postunitaria*, in *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, a cura di P. FRASCANI, Roma 2001, pp. 55-81.

¹³ C. CIANO, *La marina mercantile nazionale* cit., pp. 297-312.

¹⁴ P.L. BARZELLOTTI, *La questione commerciale d'Oriente. L'Italia e il canale di Suez, Cenni storici e considerazioni*, Firenze 1869, p. 1.

¹⁵ *Ibidem*, p. 144, si veda l'elenco dei partecipanti, quindici dei quali stesero delle relazioni poi pubblicate. Da tempo in alcune città italiane si discuteva delle possibilità offerte dallo sviluppo dei commerci con l'Oriente. Il dibattito intorno a questi temi presso la Camera di Commercio di Genova, per esempio, ebbe luogo molto presto, non appena si cominciò a respirare un'atmosfera di maggiore libertà economica (vedi M.S. ROLLANDI, *Saperi tradizionali e saperi professionali nella formazione tecnica a Genova nella seconda metà dell'Ottocento*, in corso di stampa).

cipali porti europei e nord americani all'India, in particolare a Bombay, calcolando la distanza in miglia geografiche, in giorni impiegati dai vapori a ipotetiche dieci miglia l'ora, e così via ¹⁶.

Il Barzellotti si mostrava ottimista sugli "speciali vantaggi" che sarebbero derivati all'Italia, data la posizione della penisola, potenziale sede di un commercio diretto di importazione/esportazione e, al contempo, emporio per commercio di transito o di approvvigionamento di tutta Europa ¹⁷. Non tutti però vedevano una trasformazione repentina delle vie di traffico, anche se sulla base di analisi differenti. Il Boccardo, per esempio, forse perché consapevole della composizione prevalentemente velica della flotta mercantile italiana, sottoponeva a discussione il problema dei costi in termini di giorni di navigazione piuttosto che di miglia da coprire ¹⁸. Ancora più dubbioso si mostrava Jacopo Virgilio, che sottolineava il costo rilevante del pedaggio per il transito del canale ¹⁹.

Infine A. Betocchi, decisamente favorevole alle nuove opportunità, sottolineava che due erano le condizioni basilari per adeguarsi a tale mutamento nel commercio marittimo internazionale: la prima, che la navigazione nel canale dovesse essere effettuata su piroscafi, la seconda, strettamente collegata alla inadeguatezza della marineria italiana, che si delineasse un intervento sostenitore dello Stato, per fronteggiare tale emergenza, che,

¹⁶ P.L. BARZELLOTTI, *La questione commerciale* cit., p. 157; si veda su questo tema L. TORELLI, *Dell'avvenire del commercio europeo*, Firenze 1859, III, o G. SAPETO, *L'Italia e il canale di Suez*, Genova-Firenze 1865, che commentava: « ... sarebbe pappa a noi cotta da altri, un cibo celestiale e quotidiano venutoci come la manna dalle nuvole » (p. 5), citato anche da F. SPOONER, *The Suez Canal and the Growth of the international Economy, 1869-1914*, in *Mediterraneo e Oceano indiano*. Atti del sesto Colloquio internazionale di Storia marittima (Venezia 20-29 settembre 1962), a cura di M. CORTELLAZZO, Firenze 1970, pp. 393-418.

¹⁷ Si prefiguravano traffici, aumenti della navigazione di cabotaggio e della pesca in Mar Rosso, che avrebbero potuto compensare la concorrenza francese sulle coste italiane e non si escludeva il trasporto dei pellegrini: « essendo che il Mar Rosso ed il Golfo Persico si prestino ottimamente alla mezzana navigazione, nella quale i nostri potranno, offrendo patti discreti, ottenere i trasporti delle merci che dagli empori d'Arabia vanno in Egitto, ed imbarcare anco i pellegrini che si recano alla Mecca » (P.L. BARZELLOTTI, *La questione commerciale* cit., p. 181).

¹⁸ G. BOCCARDO, *Il canale attraverso l'istmo di Suez e gli interessi commerciali dell'Italia*, Genova-Firenze 1865 e, dello stesso, *Il Bosforo di Suez in relazione col commercio del mondo e segnatamente col commercio dell'Italia. Cenni ed osservazioni*, Forlì 1869.

¹⁹ J. VIRGILIO, *Il commercio indoeuropeo e la marina mercantile italiana*, Genova 1869.

se superata positivamente, avrebbe portato l'Italia a competere con altre nazioni²⁰.

Certo è che, nonostante le perplessità, ma anche le numerose aspettative, per l'Italia l'apertura del canale non ebbe le stesse conseguenze positive di altri paesi²¹. Anzi, come si è già detto, fu l'inizio di un aumento del divario rispetto alle marinerie concorrenti, proprio perché Suez giocò un ruolo importante nella creazione di un grande mercato internazionale, all'interno del quale per la sua lentezza evolutiva, la flotta italiana fu eliminata, e per lungo tempo, dalla competizione mondiale. La nostra marina mercantile perse quei mercati che, ancora a metà dell'Ottocento, l'avevano vista, se non protagonista, certo in ruolo di rilievo. Ma, soprattutto, all'apertura di Suez fece seguito una crescente rapida produttività delle navi a vapore, che comportò anche la caduta dei noli, conseguita con l'applicazione di nuova tecnologia²², che, a partire dagli anni Ottanta, a sua volta trasformò una competizione fino allora abbastanza equilibrata fra vela e vapore in una accelerazione di divario²³.

²⁰ « Quando anche noi avessimo molti velieri, non avremmo quello che ci occorre; perché – osservava il Betocchi – è oramai ammesso, senza gran discutere, che solo la navigazione a vapore è utile, quando s'intraprendono viaggi attraverso il canale ... »; ma descrivendo la flotta a vapore, senza considerare i piroscafi con capacità inferiore alle trecento tonnellate, risultava che il naviglio a vapore era costituito da sette navi in legno e quarantaquattro in ferro, per la complessiva capacità di 24.265 tonnellate. Concludeva perciò che l'aridità delle cifre era « eloquentissima e scoraggiante! » (A. BETOCCHI, *La marina mercantile italiana e il canale di Suez*, in « Rivista marittima », V, 1972, pp. 477-492; 756-769).

²¹ U. SPADONI, *Il canale di Suez e l'inizio della crisi della marina mercantile italiana*, in « Nuova rivista storica », LIV (1970), pp. 651-702.

²² « Col tempo si perfezionano le macchine. Nella seconda metà del secolo la macchina alternativa a duplice espansione, e quella a triplice e quadruplici espansione, danno una soddisfacente soluzione al problema del consumo del carbone per la navigazione e dell'ingombro a bordo, ampliando altresì il raggio di autonomia della nave. Fino a che, tra la fine del secolo e l'inizio del 1900, arriverà la turbina. Mentre, principalmente per iniziativa britannica, si realizza una consistente rete di stazione di bunkeraggio (carbone) » (U. MARCHESE, *Economia dei trasporti marittimi, argomenti e problemi*, I, Genova 2001, p. 71).

²³ D. NORTH, *Ocean Freight Rates and Economic Development 1750-1913*, in « The Journal of Economic History », XVIII (1958), pp. 537-555; vedi anche M.E. FLETCHER, *The Suez Canal and World Shipping 1869-1914*, *Ibidem*, pp. 556-573, il quale sottolinea la inferiorità della flotta italiana. Questa condizione, al pari di quella austro-ungarica, russa e spagnola, è confermata dal fatto che, a fronte di una successiva diminuzione del traffico inglese per Suez,

2. Un'inchiesta e una lunga protezione

Sui nodi dell'economia marittima si incrociavano molteplici commenti e interpretazioni, ma coloro che intervenivano non comprendevano appieno i termini entro i quali si svolgeva il confronto fra le economie nazionali né il peso giocato dalla flotta mercantile all'interno dello sviluppo del paese. Soprattutto, poi, il dibattito sulle ragioni della crisi, e sulle misure da adottare per superarla, evidenziava l'esistenza di "diagnosi" e "cure" di contrastante orientamento, non di rado espresso con asprezza e ferocia²⁴.

L'avvocato Jacopo Virgilio, per esempio, attribuiva il malessere della marina all'eccessivo onere delle numerose tasse imposte (di ancoraggio, sanitarie, marittime, consolari ecc.)²⁵, mentre una simile spiegazione era definita semplicistica e inadeguata da Alessandro Rossi, sostenitore invece di una più profonda ragione della crisi, comune all'industria e alla navigazione²⁶. La decadenza della marina mercantile, a parere dell'industriale, aveva « stretti nessi colla povertà delle nostre industrie e del nostro commercio interno », per questo motivo non era possibile che si sviluppessero « città marittime senza avere dietro a sé città manifatturiere »²⁷. Le proposte di Virgilio, e di altri come lui, parevano dunque al Rossi richieste sostanzialmente miopi, che, se accolte dal governo, certo non sarebbero bastate a superare una crisi di tale portata. Anche in questa occasione si manifestava la sua generale visione in materia di politica economica, contraria a quell'« esagerato liberismo economico » voluto dai genovesi che avevano portato « una delle più nobili regioni d'Italia ... a ricorrere al soccorso di

fu la Germania a occupare il posto lasciato libero (p. 565). In particolare, sulle conseguenze dell'introduzione di nuove tecnologie nella marina mercantile tedesca vedi R. KNAUERHASE, *The Compound Steam Engine and Productivity Changes in the German Merchant Fleet 1871-1887*, *Ibidem*, XXVIII (1968), pp. 390-403. Su questo importante momento della storia delle relazioni economiche internazionali si veda anche D. A. FARNIE, *East and West of Suez. The Suez Canal in History 1854-1956*, Oxford 1969.

²⁴ T. FANFANI, *Lo scenario generale* cit. p. 11.

²⁵ *Le tasse marittime, Memoria del prof. Jacopo Virgilio*, Roma 1879.

²⁶ A. ROSSI, *Dell'odierna crisi della nostra marina mercantile*, in « Nuova antologia », s. II, fasc. XXII (15 novembre 1879), pp. 326-375.

²⁷ *Ibidem*, pp. 253, 262. « ... l'Italia si vide sopraffatta così nelle industrie di mare come di terra dai rapidi e giganteschi progressi degli altri popoli; a ciò deve se è impotente alla lotta con essi, se la sua marineria mercantile è agonizzante ... » (p. 356).

Stato »²⁸. Proprio sul terreno del liberismo economico venivano a scontrarsi Rossi e Gerolamo Boccardo, nonostante avessero alcuni elementi di lettura comune per quanto atteneva la valutazione dell'economia marittima italiana e della marina mercantile in particolare. Il Boccardo si affiancava alla posizione di coloro che erano orientati verso una modernizzazione della flotta italiana e, più in generale, molto attento ai problemi della crescita economica (compreso appunto il ruolo dell'economia marittima)²⁹, vedeva proprio nel mancato adeguamento tecnologico della flotta la causa di una inarrestabile perdita di competitività³⁰. Dalle sue considerazioni appariva come tale crisi fosse anche strettamente correlata alla inadeguatezza dell'apparato industriale italiano, motivo per cui, per esempio, negli anni Sessanta nel porto di Genova era aumentato il numero di velieri in uscita senza carico mentre al momento di una sia pur debole ripresa negli anni Settanta erano ormai le navi straniere a dominare i traffici in entrata e uscita³¹. Ma il contrasto con Alessandro Rossi, che si "consumò" sulle pagine della «Nuova antologia»³² riguardava in primo luogo il ruolo dello Stato per favorire la ripresa della marina. Dall'economista genovese non veniva alcuna posizione aprioristi-

²⁸ «...l'esasperato liberismo economico persuase i Genovesi che i punti franchi fossero un progresso, ma non sono buoni amici dei Genovesi (vedi il Virgilio, ndr) coloro che oggi ancora usano siffatto liberismo economico a far credere che lo sgravio di due milioni di tasse basti a fare risorgere l'industria marinara italiana» (*Ibidem*, p. 375).

²⁹ In altra sede si è ricordata la posizione assunta all'indomani dell'Unità da Nino Bixio riguardo la necessità di passare al vapore visto che a suo parere «la marina italiana [era] condannata a perire» (vedi M.S. ROLLANDI, *Imparare a navigare. Istruzione e marina mercantile dalla legge Casati al primo dopoguerra*, in *A vela e a vapore* cit., p. 149).

³⁰ G. BOCCARDO, *Il problema della marina mercantile italiana*, in «Nuova antologia», s. II, fasc. VI (15 marzo 1880), pp. 195-232 e, dello stesso, *Nota sulla trasformazione della Marina Mercantile e sulla migliore organizzazione del commercio marittimo italiano*, in «Rivista marittima», XIV (1881), pp. 353-366 (apparso l'anno precedente su «Archivio di statistica»).

³¹ Vedi G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico a Genova*, I, *Le premesse (1815-1882)*, Milano 1969, p. 214 e sgg., e le considerazioni di M. DORIA, *La marina mercantile a vela in Liguria dalla metà dell'Ottocento alla prima guerra mondiale*, in *A vela e a vapore* cit., in particolare pp. 95-98. Sul movimento nel porto di Genova in questo periodo si rimanda a U. MARCHESE, *Il porto di Genova dal 1815 al 1890*, in «Archivio Economico dell'Unificazione Italiana», IX (1959), 2, pp. 3-114, M.E. BIANCHI TONIZZI, *Traffici e strutture del porto di Genova (1815-1950)*, in «Miscellanea storica ligure», XVII, (1985 ma 1989); e, della stessa, *Merci, strutture e lavoro nel porto di Genova, tra '800 e '900*, Milano 2000.

³² La redazione della rivista aveva precisato di non concordare con le idee esposte dall'industriale veneto, ma di ritenere opportuno pubblicarne ugualmente l'intervento.

camente contraria ad una cooperazione da parte governativa per iniziative e servizi quasi pubblici come quelli svolti dalle compagnie di navigazione postale o, ancora, riguardo eventuali interventi del governo in opere portuali, o di controllo e vigilanza sulle assicurazioni marittime, o, infine, nel miglioramento dell'istruzione nautica. E questo per citare solo alcuni dei numerosi esempi portati dal Boccardo, il quale, però, vedeva negativamente un maggiore intervento dello Stato nei termini invocati dal Rossi. Questi, che imputava alla libera concorrenza la causa principe della crisi della marineria italiana, veniva definito dal genovese « un leale, ma risoluto avversario » dei principii della scienza economica³³.

Quanto riferito fin qui è per ricordare come non tutti, all'epoca, avessero sull'argomento concordanza di idee o come, spesso, all'interno di un principio comune, valutassero con accenti diversi il problema marittimo, i rimedi da apportare e il ruolo dello Stato. Era ben difficile e raro, infatti, che le analisi della congiuntura in atto portassero a decretare la inequivocabile superiorità del vapore e la conseguente necessità di potenziare la costruzione e l'attività di trasporto via mare con mezzi più moderni. Era anche una questione non semplice da dirimere, data l'antica tradizione velica italiana e la presenza nei porti nazionali di una cospicua flotta a vela, oltre al fatto che questa continuava a fare affari trasportando le grandi quantità di cereali esportate dalla Russia³⁴. Da un lato, quindi, c'era il « culto del veliero »³⁵, che genuinamente vincolava molti armatori italiani, e, dall'altro, permaneva la convinzione che la duttilità della vela, la sua « libertà » rispetto alla necessità

³³ G. BOCCARDO, *Il problema* cit., p. 230. Nella stessa occasione egli faceva proprie alcune osservazioni del Virgilio: « ... che cosa c'entra l'autorità e la società negli interessi personali dei produttori e dei consumatori? Vegga il governo di non disturbare, di non inceppare, di non opprimere questi interessi; ma nel resto lasci che ciascuno attenda liberamente ai propri affari, senza mischiarsi degli interessi dei produttori e dei consumatori. Povero governo! Non ci mancherebbe altro! Non può neppure fare convenientemente quello che dovrebbe (come garantire la pubblica sicurezza, per cui principalmente si paga l'imposta), e lo si vorrebbe ancora incaricare di occuparsi di ciò che non deve, spingendolo ad accrescere vincoli e pastoie quasi che non se ne avessero anche di troppo! » (*Ibidem*, p. 231).

³⁴ Vedi in proposito E. CORBINO, *Economia dei trasporti marittimi* cit., p. 22; V.D. FLORE, *L'economia dei trasporti marittimi in Italia*, Roma 1973, p. 134.

³⁵ Rispetto a questa mentalità, invece, si mostrò più autonomo Raffaele Rubattino, che ebbe perciò un approccio dinamico e lungimirante nei confronti della navigazione a vapore (G. DORIA, *Debiti e navi. La compagnia di Rubattino. 1839-1881*, Genova 1990).

di approvvigionamento di carburante che condizionava il vapore, avrebbe portato a ritagliare per i mezzi spinti dal vento una nicchia di competitività³⁶.

Il quadro composito e non univoco su tale argomento risulta evidente anche dai lavori dell'Inchiesta sulla Marina Mercantile, decisa con la legge 24 marzo 1881. La commissione diede inizio al suo operato il 21 giugno successivo. Per quattro mesi si svolsero indagini nelle varie regioni marittime italiane, dove ebbero luogo incontri e furono raccolte deposizioni scritte e orali. Il tema affrontato era sostanzialmente quello relativo all'individuazione delle cause della crisi della marina mercantile italiana e delle misure da prendere per risolverla. Dall'ottobre 1881 al maggio 1882 vennero dati alle stampe i risultati dell'inchiesta orale e scritta; successivamente i lavori procedettero per la messa a punto delle deliberazioni della Commissione stessa. Infine, il testo riassuntivo dei lavori vide la luce nell'aprile 1883³⁷.

Le indicazioni statistiche relative a tutte le attività marittime svolte nel Paese, comprese quelle dell'industria cantieristica, insieme con i pareri espressi in materia da persone che a vario titolo operavano in tale ambito, concorrevano a delineare in termini quantitativi e qualitativi lo stato della marina mercantile italiana all'inizio degli anni Ottanta dell'Ottocento, proprio nel momento in cui, come si è visto, le analisi relative alle caratteristiche del trasporto marittimo internazionale evidenziano l'esistenza di un *turning point* nell'evoluzione del settore.

Comunque vi era consapevolezza della gravità della crisi in atto: dai lavori della commissione emerse, infatti, che, senza un "mutamento di rotta", i problemi e le difficoltà dell'economia marittima italiana sarebbero solo peggiorati. Né, almeno nella definizione dei temi principali, vi era una sotto-

³⁶ « Sarà sempre del bastimento a vela di fare scalo dove e come vuole, di correre i mari per tre o quattro anni senza tornare al suo porto di armamento, laddove il piroscalo è obbligato ad arrivi e partenze a data fissa, non può che per eccezione rara uscire dai limiti de' suoi itinerari, e risponde generalmente a movimenti, a necessità commerciali regolari e permanenti, mentre che la vela risponde a movimenti, a necessità irregolari, intermittenti ... » (C. RANDACCIO, *La marina mercantile* cit.).

³⁷ L'ampiezza dei lavori spiega il motivo della pubblicazione in sette corposi volumi, in tempi differenti: *Inchiesta parlamentare sulla marina mercantile (1881-1882)*, I-IV. *Riassunti dell'inchiesta orale e scritta*, Roma 1882; V. *Aggiunte e correzioni ai riassunti dell'inchiesta orale e scritta. Notizie e memorie speciali*, Roma 1882; VI. *Verbali delle adunanze della commissione d'inchiesta*, Roma 1882; VII. *Relazione della commissione d'inchiesta (Relatore, Dep. P. Boselli)*, Roma 1883.

valutazione che i nodi più complessi riguardassero specificamente la marina velica. « Il fenomeno che si incontra nel commercio marittimo italiano è ... di doppio carattere. Concorrenza del vapore alla nave a vela; concorrenza, quindi, della nave forestiera alla nave italiana », con queste parole quasi esordiva la relazione finale³⁸. Il che non negava l'esistenza di problemi fra i vapori per i quali l'adozione di nuove tecnologie costituiva un elemento concorrenziale di primaria importanza. Riguardo questi temi, in buona sostanza, i pareri risultavano convergere: necessità di aumentare la costruzione di piroscafi lasciando alla vela i traffici per i quali fosse preferibile l'economia del trasporto rispetto alla velocità³⁹.

I dati di riferimento intorno ai quali lavorarono i commissari possono essere sinteticamente riportati riproducendo la stessa tabella presentata negli atti della commissione, in cui si evidenzia lo stato di difficoltà in cui versava la marina mercantile italiana nell'anno 1880-81. Sono elementi tratti dal *Bureau Veritas* e quindi di significato internazionale. Su sedici nazioni prese in esame, la flotta italiana a vapore era al quattordicesimo posto sia per la proporzione del numero dei vapori sul totale, sia per quella delle tonnellate dei vapori stessi sul totale. Pertanto stava dietro alla marina portoghese e, riguardo il rapporto delle tonnellate dei vapori sul totale, dietro la marina turca. Va da sé che le marine degli altri paesi presi in considerazione, sotto questo specifico aspetto, erano in posizione migliore. Tale basso profilo rifletteva peraltro quanto risultava dalla descrizione dello stato delle principali flotte mondiali, che evidenziava soprattutto lo scarso tonnellaggio a vapore del nostro naviglio.

Per tonnellaggio netto a vapore l'Italia, paese di antica tradizione marinara, era all'ottavo posto, dopo la marina olandese, quella russa e anche dopo la flotta a vapore spagnola. Il divario rispetto al tonnellaggio netto dei bastimenti inglesi, americani, e degli stessi francesi, era molto alto. Soprattutto con i primi si rimarcava una distanza enorme: il tonnellaggio netto dei bastimenti a vapore battenti bandiera inglese era di 2.773.082 tonnellate, quello degli italiani di 72.813 tonnellate, il 2,63%.

³⁸ *Inchiesta parlamentare* cit., VII, p. 2.

³⁹ « La navigazione a vela sembra poter sostenersi *per un tempo non determinabile* (il corsivo è nostro) solo in quei lunghi viaggi in cui lo spirare dei venti regolari, la mancanza o l'alto costo del carbone nei punti di approdo, la qualità delle merci da trasportare elidono gli speciali vantaggi che, in altre condizioni, il piroscafo offre al commercio » (*Ibidem*).

Tabella 2. *Statistica per bandiere in ragione del numero dei bastimenti e del tonnellaggio, che comprende soltanto navi oltre le 50 tonnellate, secondo i dati del Bureau Veritas (anno 1880-81)*

| Bandiere | Numero dei bastimenti | | | Tonnellaggio netto | | |
|-----------------|-----------------------|----------|--------|--------------------|-----------|-----------|
| | A vela | A vapore | Totale | A vela | A vapore | Totale |
| inglese | 18.352 | 3.787 | 22.139 | 5.486.666 | 2.773.082 | 8.259.748 |
| americana | 5.958 | 548 | 6.506 | 2.048.975 | 389.937 | 2.438.912 |
| norvegese | 4.160 | 148 | 4.308 | 1.371.721 | 49.067 | 1.420.788 |
| tedesca | 3.113 | 277 | 3.390 | 953.856 | 203.322 | 1.157.178 |
| italiana | 2.936 | 103 | 3.039 | 913.782 | 72.813 | 986.595 |
| francese | 2.772 | 335 | 3.107 | 541.853 | 277.781 | 819.634 |
| rusa | 1.875 | 166 | 2.041 | 426.226 | 82.834 | 509.060 |
| svedese | 1.979 | 258 | 2.237 | 399.237 | 69.292 | 468.529 |
| spagnola | 1.578 | 226 | 1.804 | 325.036 | 135.814 | 460.850 |
| olandese | 1.112 | 111 | 1.223 | 332.750 | 80.632 | 413.382 |
| greca | 1.672 | 20 | 1.692 | 321.777 | 9.526 | 331.303 |
| austro-ungarica | 599 | 82 | 681 | 237.790 | 62.114 | 299.904 |
| danese | 1.172 | 109 | 1.281 | 177.839 | 47.844 | 225.683 |
| portoghese | 424 | 17 | 441 | 99.572 | 10.946 | 110.518 |
| turca | 374 | 10 | 384 | 61.738 | 5.579 | 67.317 |
| belga | 29 | 40 | 69 | 13.067 | 44.747 | 57.814 |

Fonte: *Inchiesta sulla marina mercantile*, I, Roma 1882, p. 106.

Le “scansioni” che avevano accompagnato la storia della marineria italiana dal 1800 al 1880 – crescita, sviluppo, crisi – erano a tutti note. In una prima fase vi era stato lo sviluppo del piccolo e grande cabotaggio: il primo per il trasporto di prodotti agricoli e alimentari (vino, formaggio), legname, materiale da costruzione, il secondo per il trasporto di grani dal Levante e dal Mar Nero, da un lato, e di ferro e carbone inglesi, dall’altro. Successivamente aveva preso a crescere anche la navigazione di lungo corso per il trasporto transoceanico: grano dal Pacifico, riso, legnami e anche grano dagli Stati Uniti. La guerra di Crimea, era chiaro a tutti, aveva offerto al naviglio italiano, e in primo luogo a quello camogliano⁴⁰, una opportunità di traffici

⁴⁰ Sulla marineria di Camogli c’è una bella e vasta bibliografia. Fra le ultime pubblicazioni si veda G.B.R. FIGARI - S. BAGNATO BONUCCELLI, *La marina mercantile camogliese dalla guerra*

per i quali erano stati costruiti nuovi velieri e di grande portata. La ripresa della domanda di velieri, favorita anche da una momentanea salita del prezzo del ferro e del carbone, non aveva forse facilitato una corretta analisi della congiuntura. Certo la crisi partita nei primi anni Settanta non aveva lasciato dubbi sulla irreversibilità del processo. « Ci trovammo allora con un materiale abbondante, mentre scemavano rapidamente le occasioni di impiego lucroso. E la crisi si aggravava ognor più, quanto più si sviluppava all'estero, e specialmente in Inghilterra, la marina a vapore »⁴¹.

Se si poteva registrare una concordanza nella descrizione e nei tempi della crisi del settore, i cui elementi peraltro erano sotto gli occhi di tutti⁴², quanto alle analisi delle cause del fenomeno in atto si registravano opinioni differenti fra loro, che manifestavano talvolta anche una certa ostilità o, quanto meno, una disistima nei confronti degli armatori italiani. Questi ultimi, infatti, venivano accusati da molti di palese inadeguatezza e di incapacità valutativa del settore in cui avevano fino ad allora operato. Costantino Garavaglia fu molto netto in proposito: « Quando i nostri armatori avvertirono il movimento che all'estero si faceva nei vapori erano già troppo impegnati nei velieri, quindi si bandirono ostilità contro i piroscafi, sperando che ogni vapore di meno, fatto in Italia, sarebbe stato un guadagno per la vela », ma si trattò di una miope furbizia dal momento che « ciò che non si fece in Italia si compié all'estero e particolarmente in Inghilterra »⁴³. In questo modo veniva adombrata una faziosa incapacità di valutazione da parte almeno di una componente degli imprenditori marittimi. Negli anni precedenti si erano insomma verificati errori di comprensione o si erano forse manifestate, indirettamente, inadeguatezze tecnico-imprenditoriali-finanziarie o, ancora, vi era stato un "escamotage" messo in atto dagli armatori italiani per potere ulteriormente rimandare un rinnovamento della flotta nella speranza, infondata, di avere ancora spazio nell'ambito dell'"arretrata" navigazione

di Crimea all'inchiesta parlamentare Boselli: 1855-1882, Genova 1983; M. DORIA, *La marina mercantile a vela* cit.; da ultimo PRO SCHIAFFINO, *I viaggi transoceanici di Capitan Schiaffino*, Genova 2002.

⁴¹ *Inchiesta parlamentare* cit., VII, p. 4.

⁴² I dati cui si rifacevano gli intervenuti erano costituiti, fra gli altri, oltre che dalle stime comunicate dal *Bureau Veritas*, dalle statistiche elaborate da A.N. KIAER - T. SALVESEN, *Navigation maritime*, Christiania 1876-1881.

⁴³ *Inchiesta parlamentare* cit., I, pp. 104-105.

nazionale. Ne era da ciò derivata una profonda incomprensione della natura del mercato dei trasporti via mare divenuto ormai irreversibilmente internazionale o, per lo meno, europeo⁴⁴. Le osservazioni in proposito non potevano che essere registrate e rigorosamente riportate negli atti, rivelando uno scontro deciso e, nello stesso tempo, l'esistenza di un modello di sviluppo subalterno a quello di altri paesi, che durerà lungamente. Il continuo innovazione tecnologico della flotta mercantile anglosassone avrebbe messo sul mercato dell'usato le navi dismesse dagli inglesi che, a loro volta, le avrebbero vendute agli italiani, e ai greci, che, concludeva Garavaglia, parevano « disposti a liberare l'Inghilterra da quegli scarti, perpetuando così l'inferiorità delle proprio marine »⁴⁵. Era facile così prevedere che i grandi piroscafi avrebbero determinato il corso dei noli e che ai velieri non sarebbe rimasto che subirli.

Parevano talvolta in minoranza gli armatori italiani poiché non venivano loro riconosciute ragioni sufficienti a giustificare lo stato degradato della flotta, né si lesinava loro la definizione di "imprevidenti", oltre che poco prudenti e certo non "arditi"⁴⁶. A maggior ragione quindi, da parte di alcuni non si vedevano giustificati motivi per concedere loro dei premi⁴⁷.

⁴⁴ Vedere G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale*, II, (1883-1914), Milano 1973, in particolare sull'armamento ligure e la scelta di spostare gli investimenti verso altri settori di impiego.

⁴⁵ *Inchiesta parlamentare* cit., VII, p. 4; I, p. 104. Ciò che avverrà con il piano Marshall, nel secondo dopoguerra, con l'arrivo delle "Liberty", sarà l'ultimo episodio di un processo da lungo tempo in atto.

⁴⁶ *Inchiesta parlamentare* cit., I, dichiarazioni di Giovanni Laganà, direttore della Società Florio, pp. 202-208, 214-222.

⁴⁷ Ecco per esempio quanto si attribuiva a Giuseppe De Rossi riguardo i premi alle costruzioni e alla navigazione: « Gli armatori italiani, specie i liguri, sono trovati colpevoli. Perciò non si trova giusto che si concedano ad essi i premi, che oltre ad essere immeritati, vizierebbero anche maggiormente la marina italiana » (*Ibidem*, p. 157). In verità il De Rossi, "capitano armatore", come egli stesso si definiva, non era stato direttamente contattato dalla commissione, ma le sue affermazioni, comparse su « Nuova antologia » nell'agosto del 1881 (e ristampate durante i lavori dell'Inchiesta, G. DE ROSSI, *La marina mercantile italiana*, Roma 1881) vennero riportate espressamente quali oggetto di critica da parte di David Viale che, durante l'inchiesta svolta a Camogli nell'agosto dello stesso anno, presentò una memoria intitolata *La marina mercantile italiana ed il capitano armatore Giuseppe De Rossi* (riportata negli atti della Commissione (I, pp. 149-165), pubblicata anche come opuscolo autonomo).

Tuttavia, come si è accennato in precedenza, in buona parte gli intervenuti parevano fautori della politica del doppio binario e sovente prevaleva la visione di una lunga coesistenza della vela con il vapore. Per tale motivo era anche sottolineata l'opportunità del ricorso a tutti i miglioramenti possibili per la vela, dallo scafo in ferro alle alberature, in nome della ottimizzazione della resa di un mezzo che avrebbe ancora avuto larga parte nei trasporti⁴⁸. Non era infine neppure di poco conto che buona parte delle persone consultate in città come Genova, Napoli o Palermo si mostrassero favorevoli al mantenimento di una flotta molto composita. Le sfumature che si registrano negli interventi di personaggi quali ad esempio Giacomo Millo, presidente della Camera di Commercio del capoluogo ligure, erano emblematiche della obiettiva difficoltà al cambiamento⁴⁹. Si può ricordare in questa sede con più attenzione la posizione assunta da Giovanni Laganà, direttore della Società Florio, intervistato a Palermo nell'ottobre del 1881⁵⁰, che proprio con l'intenzione di chiarire sue precedenti affermazioni, in parte distorte, precisava le linee guida che il governo avrebbe dovuto seguire. «Credo che la vela abbia fatto il suo tempo», così esordiva il dirigente siciliano e non vedeva proprio alcun mezzo che avrebbe portato a un possibile sviluppo di quel tipo di navigazione⁵¹. Ma, data la condizione della flotta nazionale, da buon manager di una società da tempo sovvenzionata, egli non esitava a ipotizzare un atteggiamento governativo per affrontare nell'immediato le difficoltà del settore, senza peraltro mettere in atto scelte di sostegno e incoraggiamento

⁴⁸ Si vedano le dichiarazioni del cav. Edoardo Berlingieri, a Genova: «Se si riformeranno gli scafi delle navi in legno, se si vigilerà perché sieno costruite di sano legname, se si renderanno più solide, lasciandole all'interno con rigide lamiere di ferro, anziché con opere di legno, se si semplificheranno le alberature, la navigazione a vela potrà essere un utile ausiliare del commercio in quei trasporti marittimi nei quali non è richiesta né la grande velocità, né l'assoluta periodicità dei viaggi» (*Ibidem*, p. 80). Nello stesso volume è riportata una accurata relazione dei fratelli Cadenaccio sulla importanza della costruzione degli scafi in ferro dei velieri (*Rapporto tecnico commerciale fra i velieri in ferro ed i velieri in legno*, pp. 318-325). A questo proposito si veda anche G. CAROSIO, *La costruzione navale ligure nell'Ottocento: solo tradizione?*, in *Dal Mediterraneo all'Atlantico. La mariniera ligure nei mari del mondo*, Genova 1993, pp. 303-320.

⁴⁹ *Inchiesta parlamentare cit.*, I, pp. 77-80.

⁵⁰ *Ibidem*, pp. 202-208, 214-222.

⁵¹ «Io non ho fede né ai piccoli né ai grandi velieri, siano costruiti in legno o in ferro; essi non sono più adatti né alla piccola né alla grande navigazione» (p. 203). Dunque, una posizione senza ombre né possibilismi.

verso un tipo di navigazione destinata a scomparire e, come più volte ricordato, a non essere competitiva. «Che si possa aiutare la vela non è dubbio ... anzi, dobbiamo aiutarla; ma altro è l'aiuto, altro è lo incoraggiamento»⁵². E allora sarebbe bastato, a suo parere, che, sfrondato il tutto di farraginose proposte e sostenuti gli armatori della vela con premi che li mettessero in grado di competere con la marina francese, già “premiata”, senza alcuna esitazione si sarebbe dovuta potenziare la marina a vapore. Ciò doveva essere fatto avendo ben chiaro che «tutto ciò che non progredisce è destinato a morire» e quindi il futuro nella marina mercantile sarebbe stato, comunque, il vapore.

Come diverrà più evidente negli anni successivi, la questione marittima si farà sempre più intricata e si inserirà nel più generale problema dell'andamento dei trasporti via mare, divenuti così importanti nel corso della seconda metà del XIX secolo⁵³.

Se è vero che l'apertura del Canale di Suez suscitò speranze e ipotesi di aumento dei traffici, cui il temporaneo incremento del movimento nei porti della penisola e del naviglio italiano all'estero aveva dato sostegno, ben presto seguì un forte ridimensionamento del fenomeno, proprio a scapito della flotta mercantile italiana e, fatto ancora più importante, emerse come i progressi tecnologici applicati ai piroscafi (nei motori, nelle attrezzature, nella costruzione degli scafi) avrebbero segnato sempre più il distacco fra vela e vapore e, nel nostro caso, fra l'Italia e gli altri paesi (compresi gli Stati Uniti).

3. *Una marineria di “veterani del mare”*

Le conclusioni cui pervenne la commissione al termine dei lavori riflettevano dunque la complessità dei problemi affrontati e la molteplicità delle proposte avanzate nel corso dell'indagine. Fra l'altro si invitava il governo a dare premi di costruzione ai piroscafi, sia per quelli in ferro e acciaio costruiti in Italia, sia per la costruzione delle macchine marine, e anche premi di navigazione al vapore e alla vela⁵⁴.

⁵² Continuava Laganà, a questo proposito: «che si faccia al materiale esistente una posizione più tollerabile io lo comprendo, ma ritengo che sarebbe un errore gravissimo, gravido delle più esiziali conseguenze quello d'incoraggiarlo» (p. 203).

⁵³ Un elemento ulteriore di conferma di quanto affermato sarà dato dalla centralità dello scontro navale durante la prima guerra mondiale.

⁵⁴ *Ibidem*, VII, pp. 449-460.

Le linee di intervento deliberate dalla commissione stessa si tradussero nella legge sui premi del 1885⁵⁵ e in quella del 1896⁵⁶, che rafforzarono i legami fra trasporti marittimi, industria siderurgica e cantieristica⁵⁷. D'altro canto la volontà di non scontentare nessuno, così come la difficoltà ad esprimere giudizi sulle scelte da fare, sia a livello pubblico che privato, avevano rappresentato una costante frequente negli atti dell'inchiesta. Nel 1932 l'ingegnere Napoleone Albini commentava gli interventi legislativi in materia osservando che i legislatori « protessero tutti e male » e che tale criterio di intervento fece sì che « gli armatori liberi, pur di non essere vincolati ai cantieri, preferivano rinunciare al premio di navigazione e si rivolsero all'estero », in un complesso meccanismo di deformazione dei prezzi di costruzione, che sottrassero la cantieristica italiana, e buona parte dell'armamento, alla competizione internazionale⁵⁸. Ebbene, come si

⁵⁵ Seguendo la legge francese del 29 gennaio 1881, in seguito criticata dai francesi stessi (vedi Corbino), che accordava premi alla navigazione e alla costruzione di navi a vela e a vapore.

⁵⁶ Con la legge del 23 luglio 1896 venivano rinnovate buona parte delle disposizioni contenute nel provvedimento precedente, ma non veniva indicato il limite massimo di spesa, che nella legge del 1885 era di 53 milioni in dieci anni, a carico dello stato. Epicarmo Corbino commentava in proposito che lo stato sbagliò di nuovo, « ma questa volta per difetto, perché la legge coincise con una fase di grande sviluppo della flotta mondiale, e quindi anche della nostra, e il concorso delle navi e dei cantieri ai premi ed ai compensi andò tanto oltre il previsto da porre Parlamento e Governo nella necessità di ritornare a fissare un ben determinato limite di spesa, ciò che fu fatto con i vari decreti-legge, convertiti poi nella legge del 21 maggio 1901 » (*L'economia italiana dal 1860 al 1960*, Bologna 1962, p. 136).

⁵⁷ *Ibidem*, p. 135. Per indicazioni dettagliate sulla politica protezionista in ambito marittimo si rimanda a T. FANFANI, *Il difficile sviluppo di un settore protetto: la marina mercantile italiana dal 1861 al 1914*, in « Studi e informazioni », 2 (1990), pp. 145-165, in particolare p. 152 e sgg. Si veda dello stesso autore *Per una storia della cantieristica in Italia: dallo "Squero San Marco" all'Italcantieri*, in « L'industria », IX (1988), pp. 313-333, in cui viene descritto il risultato felice di un intervento del governo austriaco per sostenere la produzione cantieristica e navalmeccanica dopo la depressione del 1873.

⁵⁸ N. ALBINI, *Il problema dei cantieri navali. I. Le premesse economiche e storiche*, in « La Riforma sociale », XXXIX (1932), vol. 43, pp. 445-459. La citazione è riportata anche da L. DE COURTEN, *La marina mercantile* cit., p. 27. Sulla figura di Napoleone Albini, colonnello del Genio Navale, divenuto direttore de « La marina italiana » e chiamato da Attilio Cabiati a insegnare « Economia della navigazione » nel corso di specializzazione in « Aziende marittime ed assicuratrici » presso l'Istituto Superiore di Commercio di Genova, dal 1925-26 al 1931-32 vedi M.S. ROLLANDI, *L'insegnamento della storia economica a Genova nei primi decenni del Novecento*, in « Bollettino dell'Archivio per la storia del movimento sociale cattolico in Italia », XXXVI, maggio-agosto 2001, pp. 281-282.

è detto, tale atteggiamento “di mezzo” fu ricorrente in occasione dell’inchiesta; solo raramente si levarono voci decisamente e univocamente a favore del vapore e contro il sostegno dello Stato⁵⁹. Il tentativo, da parte governativa, di favorire la formazione di una industria di base siderurgica e meccanica, che costruisse scafi in ferro e piroscafi per la marina mercantile nazionale, ebbe a lungo risultati molto modesti⁶⁰, che non sorpresero alcuni economisti coevi, contrari alla politica dei premi⁶¹.

⁵⁹ Il già citato Giuseppe De Rossi (vedi nota 47) aveva espresso giudizi di notevole durezza proprio nei confronti di coloro che fino ad allora erano stati, sotto aspetti diversi, responsabili del settore marittimo e che, in buona parte, rappresentavano gli interlocutori dei commissari. Egli considerava la trasformazione tecnica del naviglio come una condizione essenziale per la realizzazione di una potente marina mercantile. Era perciò favorevole ai grandi mutamenti. In sintonia con Gerolamo Boccardo, di cui conosceva la competenza anche per la consuetudine con il figlio, ingegnere navale, il De Rossi invitava a impiantare cantieri stabili e organizzati dove fossero costruiti bastimenti secondo le indicazioni di un tecnico che concorresse a sostituire « alla costruzione povera ed empirica, la costruzione ricca ed intelligente ». Ma una simile profonda e necessaria trasformazione non poteva più essere di competenza, o esserne fortemente condizionata e indirizzata, da parte di coloro che avevano grandi responsabilità per la grande crisi in cui versava la marineria nazionale. Su questo punto egli era molto severo: « ... stabilito che gli uomini attuali, colle loro antiche e funeste abitudini, coi loro inveterati sistemi, colla loro inflessibilità di mente, mal saprebbero associarsi ai progressi della scienza; ragion vuole se ne deduca che i sussidi ed i premi, rimettendo le sorti della marina nelle mani di cotesti medesimi uomini e rendendoli arbitri dell’avvenire, ci farebbero più lungamente perseverare nelle misere condizioni presenti e non risponderebbero allo scopo né ai voti della nazione. Con questi mezzi (vale a dire con premi e con sussidi) non si farebbe rinascere la fiducia nel pubblico e si favorirebbe soltanto l’interesse di pochi individui; ... colpa, e colpa grave, si aggraverebbe sopra il governo e sopra il parlamento, quando essi si ostinassero a voler intristire viepiù la nostra marina mercantile, *somministrando ai medesimi armatori il mezzo di continuare a costruire coi medesimi sistemi i medesimi bastimenti* » (il corsivo è nostro) (G. DE ROSSI, *La marina mercantile* cit., p. 15).

⁶⁰ Per alcune considerazioni generali in proposito si rimanda a E. CORBINO, *Il protezionismo* cit.; vedi anche T. FANFANI, *The Troublesome Development of a protected Industry: Italian Shipping from 1861 to 1914*, in *Shipping and Trade. 1750-1950*, Pontifract 1990, pp. 261-282; dello stesso autore si rimanda a *Intervento pubblico e marina mercantile tra l’Unità e la fine dell’800: dalla “tenda dell’arabo” alla ripresa produttiva*, in *Tra spazio e tempo, Studi in onore di Luigi De Rosa*, Napoli 1998, II, pp. 394-410. Sul ruolo dello stato in rapporto all’economia marittima vedi G. BARONE, *Sviluppo capitalistico e politica finanziaria in Italia nel decennio 1880-1890*, in « Studi storici », XIII (1972), pp. 568-599 e, dello stesso, *Lo Stato e la marina mercantile in Italia (1881-1894)*, *Ibidem*, XV (1974), pp. 624-659. Sulla marina militare si rimanda alle numerose pubblicazioni curate dall’Ufficio storico della Marina Militare. Più specificamente per quanto concerne il rapporto fra protezionismo, industria cantieristica, marina

Tabella 3. *Tonnellaggio netto delle principali flotte mercantili (1870-1900) **

| Paesi | 1870 | | 1880 | | 1890 | | 1900 | |
|----------------------|-------------------|-------|-------------------|-------|-------------------|-------|-------------------|-------|
| | Totale ve + va | % va | Totale ve + va | % va | Totale ve + va | % va | Totale ve + va | % va |
| Inghilterra | 7.149.134 | 20,21 | 8.447.171 | 34,91 | 9.688.088 | 55,88 | 10.751.392 | 71,98 |
| Germania | 982.355 | 8,34 | 1.181.525 | 18,26 | 1.433.413 | 50,48 | 1.941.645 | 69,41 |
| Norvegia | 1.022.515 | 1,34 | 1.518.658 | 3,82 | 1.705.699 | 11,90 | 1.508.118 | 33,51 |
| Francia | 1.072.048 | 14,40 | 919.298 | 30,23 | 944.013 | 52,95 | 1.037.726 | 50,83 |
| Italia | 1.012.164 | 3,17 | 999.196 | 7,71 | 820.716 | 22,73 | 945.008 | 39,87 |
| Danimarca | 178.646 | 5,85 | 249.466 | 20,82 | 302.194 | 37,32 | 408.440 | 61,24 |
| Olanda | 389.614 | 4,99 | 328.281 | 19,61 | 255.711 | 50,25 | 346.923 | 77,37 |
| Austria- Ungheria | 329.377 | 15,17 | 223.824 | 28,83 | 204.999 | 46,35 | 258.420 | 92,61 |
| Belgio | 30.149 | 31,51 | 75.666 | 86,19 | 75.946 | 94,21 | 113.259 | 99,34 |

* Non sono state riportate le cifre relative agli Stati Uniti perché riferite solo alle navi impiegate nel traffico internazionale.

Elaborazione da ATTI DELLA COMMISSIONE REALE PEI SERVIZI MARITTIMI, *Indagini comparative sulla marina mercantile dei principali stati con speciale riguardo ai servizi sovvenzionati*, IV, Roma 1907, quadro 12, pp. 80-81.

I dati relativi alla flotta inglese ne indicavano in modo chiaro la vitalità e la supremazia: costante crescita del tonnellaggio complessivo e progressivo incremento dell'incidenza della componente a vapore. Partendo da un livello incomparabilmente inferiore la flotta tedesca mostrava però la capacità

mercantile, oltre ad alcune osservazioni di G. MORI, *La politica industriale dello Stato e l'Ansaldo*, in *Storia dell'Ansaldo. 2. La costruzione di una grande impresa 1883-1902*, a cura di G. MORI, Roma - Bari 1995, pp. 1-26, si rimanda ai saggi specifici di U. SPADONI, *L'Ansaldo e la politica navale italiana*, *Ibidem*, pp. 67-88 e di E. BAGNASCO - A. RASTELLI, *L'attività e la produzione cantieristica*, *Ibidem*, pp. 89-109.

⁶¹ « I premi non hanno la virtù di far crescere il capitale esistente in un dato luogo; essi si limitano a distogliere i capitali da certe industrie, le quali trovano in paese le condizioni favorevoli al loro sviluppo, per farli affluire in questa industria, che è diventata proficua a causa del premio e che senza di esso non avrebbe potuto prosperare ... Mentre poi – prosegue l'autore – agli armatori non interessa nulla di far costruire le navi in paese, essi le vanno ad acquistare dove le trovano a meno ». Camillo Supino faceva queste considerazioni nel 1890 e aveva dinnanzi elementi sufficienti per valutare negativamente gli scarsi successi della politica adottata (C. SUPINO, *La navigazione dal punto di vista economico*, Roma 1890, p. 101, estratto dalla « Rivista marittima », XXIII, 1890, febbraio-giugno).

di associare al potenziamento del naviglio in termini quantitativi (in trenta anni quasi raddoppiato), un forte incremento della flotta a vapore. Elemento, questo, che accomunava le marine considerate, dal momento che la transizione al vapore era ormai ineluttabile, anche se con ritmo e vigore differenti da paese a paese. Fra i casi più vistosi non si può fare a meno di notare quello del Belgio, che, pur con una flotta di ben piccolo tonnellaggio complessivo, che nel 1870 era di 30.149 tonnellate (pari allo 0,42% del tonnellaggio inglese) aveva comunque la più alta percentuale di tonnellaggio a vapore e aveva mantenuto il livello così elevato per tutto il periodo in esame: nel 1900, la sua flotta, per complessive 113.259 tonnellate, era composta al 99,34% di naviglio a vapore⁶².

In Italia, nel corso di tre decenni, il tonnellaggio complessivo passò da 1.012.164 a 945.008 tonnellate, ma, nonostante questo calo assoluto (-6,63%), nel 1900 si registrò già una ripresa rispetto all'ancora più consistente contrazione del 1890 allorché, rispetto al 1870, il tonnellaggio totale della flotta mercantile italiana era sceso del 18,9%. In questo periodo l'incidenza percentuale del naviglio a vapore rispetto al totale, che passò da 3,17 a 39,87 nell'arco dei trent'anni, non riuscì tuttavia a compensare la contrazione complessiva della flotta. È un altro indicatore della lentezza nell'ammmodernamento del naviglio italiano, avvenuto in termini più vistosi rispetto ad altri paesi, dotati magari di una marina più modesta in termini quantitativi, ma più evoluta tecnologicamente. Altri paesi soffrivano le stesse difficoltà e oscillazioni nella consistenza del naviglio: era per esempio il caso della Francia negli anni Ottanta e Novanta, ma la percentuale del tonnellaggio a vapore rispetto al totale era sempre più consistente di quella italiana.

Il sostegno statale, concepito come strumento di miglioramento tecnologico della marina italiana, ma che, per almeno un decennio, non raggiunse tale obiettivo, si affiancava al sistema delle convenzioni in atto da tempo. I servizi sovvenzionati nelle marine preunitarie, prime fra tutte quelle napoletana e sarda, erano stati confermati al momento della nascita del nuovo Regno e definitivamente regolati fin dal 1877⁶³. Il sistema di fatto

⁶² Se questo poteva essere considerato un indicatore del livello tecnologico del paese non si può che riscontrare, proprio nel caso del Belgio, una ulteriore conferma del suo livello di sviluppo.

⁶³ Era molto sintetico in proposito Giovanni Roncagli allorché delineava il meccanismo attraverso il quale le società di navigazione organizzarono il trasporto regolare di merci e viag-

non venne mai abbandonato⁶⁴ anche se, successivamente, le sovvenzioni alle linee interne, alle quali si erano affiancati i trasporti ferroviari, vennero molto ridotte, mentre rimasero quelle alle linee internazionali⁶⁵.

Se da parte governativa si era più volte dichiarato di volere sostenere il settore marittimo nelle sue varie componenti, per permettere di affrontare la concorrenza internazionale, non si può negare che il bilancio di tali interventi riceveva critiche numerose, e non solo di parte privata. Per quanto riguardava l'effetto dei privilegi elargiti ai servizi sovvenzionati, questo, nella maggior parte dei casi, si tradusse in una scadente manutenzione dei mezzi adibiti a quei servizi, a favore di altri settori di attività svolte dalle medesime compagnie. A nessuno era per esempio sfuggita la politica della Navigazione Generale Italiana, detentrica di una condizione di vero e proprio monopolio, che potenziava il trasporto di passeggeri ed emigranti oltre Oceano⁶⁶. Tale criterio di gestione aziendale aveva portato a un veloce invecchiamento della flotta sovvenzionata, nonostante altre convenzioni stipulate nel 1893 sulle quali si inserirono delle varianti⁶⁷.

giatori e, successivamente, si sostituirono allo Stato nel trasporto della posta: « Si ebbero così le prime forme di quei contratti fra Stati ed armatori privati o Compagnie, che anche oggi [nel 1910] vanno sotto il titolo di “convenzioni marittime”; loro sostanza – specificava l'autore – è il pagamento da parte dello stato di una specie di nolo *à forfait* o commisurato alla percorrenza, sempre però più elevato del nolo corrente di mercato, in considerazione dei vincoli degli oneri speciali derivanti dal servizio postale ». Mi preme sottolineare anche come Roncagli, correttamente, collocasse in tale contesto la distinzione che accompagnerà a lungo la marina mercantile italiana: quella fra Marina libera e Marina sovvenzionata. « La prima, continuando, anche dopo l'adozione del vapore, nel regime di assoluta libertà che era tradizione antichissima della marineria, senz'altri vincoli che quelli imposti dalle leggi marittime generali, non obbediva che all'interesse degli armatori, provvedendo, di conseguenza, a quello del commercio nazionale, che era alla base del primo. La Marina sovvenzionata, invece, vincolata a particolari condizioni di materiale, di itinerario, di orario ecc., perduta quella indipendenza, si avviava a diventare, come divenne poi, una specie di organismo di Stato, l'economia della quale era dominata da privati, sotto la vigilanza e col sussidio dello Stato » (G. RONCAGLI, *L'industria dei trasporti marittimi* cit., pp. 4-5).

⁶⁴ Le convenzioni del 1893, per esempio, non differivano sostanzialmente da quelle del 1877.

⁶⁵ Per un quadro completo del sistema delle convenzioni marittime vigenti in Italia si veda il secondo volume dei lavori della Commissione reale pei servizi marittimi (Imola 1906).

⁶⁶ Vedi in particolare G. RONCAGLI, *L'industria dei trasporti* cit., pp. 19-20 e anche p. 26 dove afferma come la compagnia ligure-siciliana assorbisse il 75% della spesa statale per le sovvenzioni.

⁶⁷ *Ibidem*, pp. 24-26.

Un problema di questa portata venne sottoposto alla Commissione istituita nel 1902 per esaminare le convenzioni relative alla navigazione sussidiata, che sarebbero appunto scadute quattro anni dopo⁶⁸. Coloro che erano stati incaricati di elaborare analisi e relative proposte in merito dovevano constatare come nella politica delle sovvenzioni praticata fino ad allora vi fosse stata una evidente, assoluta e completa mancanza di unità di indirizzo. Nonostante l'ingente spesa statale elargita negli anni dal 1862 al 1905 a favore del settore sia con le citate sovvenzioni per i servizi marittimi (£. 379.250.193), sia poi come premi e compensi a favore della marina mercantile dal 1886 al 1905 (£. 99.766.291) per un totale di poco inferiore ai 480 milioni di lire, la collocazione della flotta italiana nel contesto internazionale rimaneva problematica.

Studiando questo settore colpiva il fatto che esso nel corso degli anni continuava ad essere in una pesante condizione di criticità, nonostante i ripetuti interventi di sostegno appena ricordati. Nel 1906, l'ennesima commissione di inchiesta siglava la relazione finale constatando come «... la nostra marina resta[sse] ancora in condizioni depresse, in confronto alle marine dei principali paesi esteri»⁶⁹. Pareva non fossero passati più di venti anni dalle considerazioni svolte dalla commissione Boselli. Nemmeno figurava mutato un altro aspetto significativo: quello dello scadente livello tecnico della flotta nazionale. Insomma, il sistema marittimo era superato, e sotto molteplici punti di vista, dal momento che molta parte del movimento in-

⁶⁸ La Commissione Reale per i Servizi Marittimi venne istituita con Decreto Reale emanato il 13 settembre 1902, n.470. In vista della scadenza delle convenzioni relative alla navigazione sussidiata era previsto che venissero svolti approfondimenti e, al contempo, che fosse esaminata l'istituzione di servizi postali con le isole, con l'estero e, più in generale, fosse affrontato il problema di relazioni commerciali sia nazionali che estere. Si veda il testo del decreto in *Atti della Commissione Reale per i Servizi Marittimi*, I, *Relazione generale* (Relatore: Deputato Pantano), Imola 1906, pp. IX-XII. Il lavoro si rivelò complesso e la commissione non riuscì a rispettare il termine dei lavori nell'ottobre 1903 e fu prorogato il mandato (con la sostituzione di più membri nel frattempo venuti a mancare per varie ragioni) fino al 31 dicembre 1905. I risultati dei lavori vennero pubblicati in cinque volumi. Oltre a quello appena citato, vedi: II. *Inchiesta sui servizi marittimi*, Roma 1906; III. *Riassunto dei verbali delle adunanze della Commissione. Fisionomia e bisogni di alcuni porti italiani. Notizie su alcuni porti esteri*, Imola 1906; IV. *Indagini comparative sulla marina mercantile dei principali stati con speciale riguardo ai servizi sovvenzionati*, Roma 1907. Si veda anche Archivio Centrale dello Stato (d'ora in poi ACS), PCM, 1905, fasc. 11.3.2/252 «Commissione Reale per i Servizi Marittimi».

⁶⁹ *Atti della Commissione reale* cit., I, p. 20.

ternazionale nei porti italiani era effettuato da naviglio straniero, superiore nella qualità e nella regolarità dei servizi ⁷⁰.

Fra le numerose inadeguatezze della marineria nazionale continuava a sussistere quella di essere formata da navi vecchie e, in misura elevata, acquistate all'estero, per lo più usate. Queste erano le scelte di tutto l'armamento italiano, non solo di quello ligure che, peraltro, presentava alcune specifiche accentuazioni di un comportamento economico collettivo ⁷¹.

Ciò si rifletteva sulla diminuzione dell'attività cantieristica: dal 1865 al 1905 il numero dei cantieri attivi era calato vistosamente (da 94 di essi attivi nel 1865 si era scesi a 32 nel 1905). La crisi di questo settore, per buona parte in correlazione con le difficoltà della marina mercantile, era fortemente sottolineata proprio dall'andamento modesto del valore complessivo delle navi costruite. Fra il 1875 e il 1880 ci fu un crollo brusco, non solo per quanto riguardava il valore delle costruzioni, che passò da £. 27.743.332 a £. 4.229.495 (una cifra pari a poco più del 15% dell'importo del 1875), ma anche per quanto concerneva il dato relativo al tonnellaggio massimo.

Solo nel 1900 si poteva rimarcare un elemento di novità, non tanto per il numero dei cantieri attivi, ormai, come si è visto, rarefattisi e concentrati in minori e più grandi unità produttive, quanto per l'incremento delle tonnellate costruite e, soprattutto, del loro valore: per la prima volta dal 1875 si superava la cifra dei venti milioni, ma non sarebbe stata una ripresa veloce e lineare ⁷².

Si trattava di un bilancio ben modesto relativamente all'efficacia della legislazione di sostegno e protettiva messa in atto dal governo. Fatta eccezione

⁷⁰ È significativo il caso del porto di Genova in cui le navi in arrivo, in sempre maggior misura a vapore (dal 48% nel 1870 all'87% nel 1890), battevano bandiera estera: nel 1890 la loro percentuale sul totale toccò il 55% (M.E. TONIZZI, *Traffici e strutture nel porto di Genova* cit., tab. 2; vedi anche U. MARCHESI, *Il porto di Genova* cit., p. 85).

⁷¹ A Genova, dal 1882 al 1890, « le navi vengono messe in disarmo e demolite, il capitale è distrutto », osserva Giorgio Doria. È una brutale conseguenza dell'essere stati, più che altrove, ostinatamente legati alla vela. La flotta viene rinnovata con molta "prudenza" (G. DORIA, *Investimenti e sviluppo* cit., II, pp. 50-51).

⁷² Questi i dati relativi al valore dei bastimenti costruiti dal 1900 al 1905:

| | | | |
|------|---------------|------|---------------|
| 1900 | £. 26.765.650 | 1903 | £. 16.937.330 |
| 1901 | £. 29.770.790 | 1904 | £. 10.240.560 |
| 1902 | £. 15.568.190 | 1905 | £. 19.966.770 |

per alcune compagnie sovvenzionate, dunque, la marina mercantile aveva trovato un modo di operare senza ricorrere ai premi di navigazione e senza, sia pure indirettamente, avvalersi di quelli di costruzione. La strada seguita era quella del “basso profilo”: acquisti di naviglio vecchio, a costi inferiori, con cui percorrere rotte meno convenienti per mezzi più moderni, impiegando mano d’opera disposta a un maggiore sacrificio e a più bassi salari⁷³.

Tabella 4. *Costruzioni navali eseguite in Italia (1865-1905)*

| Anni | Bastimenti costruiti | | | | | |
|------|----------------------|-------------|------------------|------------------|--------------|---------|
| | Numero cantieri | Numero navi | Tonnellate nette | Valore (in lire) | Tonnellaggio | |
| | | | | | medio | massimo |
| 1865 | 94 | 907 | 58.140 | 17.084.045 | 64 | 1.718 |
| 1870 | 88 | 724 | 90.693 | 25.508.659 | 125 | 1.008 |
| 1875 | 58 | 337 | 87.691 | 27.743.332 | 260 | 1.854 |
| 1880 | 48 | 263 | 14.526 | 4.229.495 | 55 | 885 |
| 1885 | 39 | 197 | 9.945 | 2.933.185 | 50 | 1.102 |
| 1890 | 51 | 357 | 26.774 | 8.290.265 | 75 | 2.095 |
| 1895 | 39 | 249 | 6.750 | 5.545.800 | 27 | 662 |
| 1900 | 38 | 188 | 51.476 | 26.765.650 | 274 | 3.600 |
| 1905 | 32 | 191 | 35.702 | 19.966.770 | 186 | 3.531 |

Elaborazione da ATTI DELLA COMMISSIONE REALE PEI SERVIZI MARITTIMI, *Indagini comparative cit.*, quadro 8, p. 73⁷⁴.

Se la flotta della marina sovvenzionata offriva lo spettacolo di un « asilo di veterani », anche quella libera non veniva definita con maggiore generosità: era infatti chiamata « marina di rigattieri »⁷⁵. Nel decennio successivo

⁷³ Fra le tante cause all’origine della inferiorità della flotta italiana comunque era sempre presente quella della carenza di capitali: molto sinteticamente l’on. Fasce, interpellato in proposito durante i lavori della Commissione sui servizi marittimi, osservava che prevaleva il veliero perché nel vapore « è il capitale che prende il sopravvento », ragione per cui, egli concludeva, « La nostra marina è stata sempre tecnicamente una quindicina di anni addietro a tutte le altre » (*Atti della Commissione reale cit.*, III, pp. 10-11).

⁷⁴ Sono di grande interesse i dati riportati nei citati Atti della Commissione Reale, al quadro 9, pp. 74-75 relativamente al tonnellaggio costruito in Inghilterra dal 1865 al 1905, distinto fra costruzioni per l’Inghilterra e le colonie, da un lato, e quelle per l’estero dall’altra.

⁷⁵ G. RONCAGLI, *L’industria dei trasporti marittimi cit.*, pp. 26, 30. L’autore dimostrava la vetustà delle navi impiegate dalle compagnie sovvenzionate, e la scarsa validità anche delle

all'entrata in vigore della legge Brin⁷⁶ solo undici piroscafi, fra quelli superiori a 500 tonnellate, furono costruiti nei cantieri nazionali per complessive 19.438 tonnellate; sempre restando nello stessa classe di stazza, ne furono acquistati all'estero centosette, per una stazza complessiva di 201.522 tonnellate, superiore quindi più di dieci volte⁷⁷.

Tali osservazioni trovano peraltro riscontro in una indagine relativa ai piroscafi con bandiera italiana, nel periodo di tempo che va dal 1883 al 1901, distinti per nazionalità dei costruttori⁷⁸. Nel 1883 i piroscafi di costruzione inglese costituivano il 91,77% della flotta a vapore italiana. Solo intorno al 1891 si assisté a una leggera discesa di tale componente: se a quella data il peso delle costruzioni inglesi incideva per l'87,74%, sei anni più tardi, nel 1897, esso era sceso all'85,49%, mentre la percentuale della navi uscite dai cantieri italiani per la prima volta superò il 10,97%. Era iniziata l'inversione di tendenza: nel 1901, a fronte della presenza di piroscafi di costruzione britannica pari al 65,99%, la componente italiana era salita al 30,13%⁷⁹.

Errori di valutazione, sia economica che tecnologica, insieme con altre componenti legate alla storia del rapporto stato/economia nel processo

concessioni stipulate con il governo nel 1893, ricordando che, ancora nel 1904, su 102 navi che componevano la flotta, solo 5 erano state costruite da meno di dieci anni, mentre per la maggior parte (70,6 %) avevano da venti a più di quaranta anni di età (*Ibidem*, p. 21).

⁷⁶ Ministro della Marina, Benedetto Brin ha legato il suo nome a questa legge. Cfr. A. CAPONE, *Brin Benedetto*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, alla voce e M. GABRIELE, *Benedetto Brin*, Roma 1998.

⁷⁷ G. RONCAGLI, *L'industria dei trasporti marittimi* cit., p. 29; E. CORBINO, *Il protezionismo* cit., pp. 179-183.

⁷⁸ Si veda a cura di A. GIUNTINI, *Dati statistici*, in *Storia dell'Ansaldo*. 2 cit., pp. 230-250, in particolare pp. 235-237, le tabelle elaborate da A. M. Falchero.

⁷⁹ La debolezza della marina e della cantieristica italiana è bene evidenziata nel contesto internazionale da S. POLLARD, *British and World Shipbuilding, 1890-1914; A Study in Comparative Costs*, in «The Journal of Economic History», XVII (1957), pp. 426-444, che sottolinea come il primato della cantieristica britannica sottraesse questo settore al generalizzato climaterio dell'economia inglese di fine Ottocento. Di più egli sottolinea il ruolo del capitale britannico anche nelle vicende italiane: «The growth of modern Italian shipbuilding also remained a function of naval demand and of subsidies, particularly of the law of December 1885. Much of the naval-yard and armaments construction was undertaken with the help of British capital, as at Ansaldo and Pozzuoli (Armstrong), Pattison (Thorycroft) and Terni, Odero and Orlando (Vickers); the mercantile shipbuilding capacity remained weak» (p. 431).

dello sviluppo economico italiano giocarono a sfavore di una crescita adeguata della marina mercantile.

Non vanno però dimenticati alcuni elementi di grande peso per concludere questo quadro tra Otto e Novecento, poiché, escludendo la compagnie sostenute con le convenzioni, di fatto non erano sufficienti le leggi italiane a condizionare i settori di investimento e il movimento marittimo nel suo complesso. Giocava infatti un ruolo condizionante il problema internazionale dei noli sul quale certo lo stato non poteva esercitare alcuna pressione né operare un intervento modificativo.

Su questo mercato influirono più elementi tra i quali i rapporti fra tonnello a vela e tonnello a vapore, il costo del carbone e del ferro, le instabilità e i conflitti verificatisi nella seconda metà del XIX secolo. Nel 1869, per esempio, la depressione dei noli fu dovuta all'elevata offerta di tonnello a vapore mentre, nel 1873, il consistente aumento del prezzo del carbone permise alla vela di trarre alti profitti. Fatto, questo, che venne da molti (in primo luogo italiani) interpretato come un incentivo alla costruzione di bastimenti in legno. La negativa congiuntura internazionale, unitamente all'alta offerta di tonnello e alla contrazione del traffico marittimo, mantenne i noli molto bassi in una critica condizione internazionale. Questa fu parzialmente modificata a partire dal 1876 allorché, in conseguenza della generale discesa dei prezzi e del delinarsi di una guerra in Estremo Oriente, gli armatori iniziarono nuovamente a costruire piroscafi con soluzioni tecniche che permettevano di ridurre i costi.

« Nel 1877 – osservava il Corbino – le remunerazioni erano buone solo per le navi buone perché il loro costo di produzione era diminuito e perciò le nuove costruzioni si intensificavano »⁸⁰. Era l'inizio del tramonto mondiale della vela, che mostrò peraltro ancora qualche forma di vitalità⁸¹. Ai

⁸⁰ E. CORBINO, *Economia dei trasporti* cit., p. 200; vedi anche A. PETINO, *Il problema marittimo* cit., p. 295, che documentava il forte ribasso dei noli sofferto dalla navi italiane soprattutto sul finire degli anni Settanta.

⁸¹ Nel 1880, per esempio, a fronte di un miglioramento del mercato e di una accresciuta domanda di trasporti, crebbero anche, sia pure per un periodo breve, le costruzioni di velieri. Sempre il Corbino sottolineava la inadeguatezza dei premi previsti dalla legislazione italiana: « ... la marina mercantile era dappertutto in crisi, per effetto del forte ribasso dei noli. Capitali da investire sul mare ce n'erano pochi, ed i premi non erano sufficienti a compensare i rischi dell'investimento nelle condizioni previste dalla legge del 1885 » (E. CORBINO, *Annali dell'economia* cit., V, p. 231).

primi anni Ottanta, a causa della eccessiva offerta di navi, la remunerazione dei viaggi era molto bassa, nonostante il grande traffico dei cereali, così che « nel 1883 la posizione dell'industria dell'armamento diventò veramente critica. In tutto il traffico mondiale era difficile trovare un viaggio per le navi a vapore da carico generale che, condotto a termine, lasciasse un profitto per destinarlo all'ammortamento, tanto più indispensabile, quanto più accentuati erano i progressi della tecnica »⁸². Una simile situazione critica durò a lungo e, proprio nella crisi del mercato mondiale dei noli, gli armatori dei velieri confermarono una scelta attendista.

In anni quali il 1893, a seconda delle rotte, i noli subirono un ribasso complessivo oscillante fra il 10 e il 20%; soprattutto si contrassero quelli dei noli dei carboni dalla Gran Bretagna all'India e dalla Gran Bretagna al Mediterraneo. Addirittura in certi momenti non c'erano noli per il Plata. Mentre le società di armamento inglesi riuscivano a fronteggiare il momento sfavorevole, quelle italiane, comprensibilmente, erano in molto maggiore disagio.

A partire dal 1896, allorché ebbe inizio la ripresa dell'economia mondiale, per l'armamento italiano divennero più "interessanti" i premi attribuiti alla marina mercantile⁸³. L'andamento del ciclo, insieme con l'aumento dei noli per i vari conflitti in corso (per esempio il conflitto ispano-americano, la guerra nel Transvaal etc.), fecero del 1900 un anno di boom per il mercato dei noli. Fu però un periodo di breve durata poiché con il 1901 si aprì un nuovo periodo difficile: alla fine dell'anno il ribasso sulle migliori quotazioni fu anche superiore al 50%. Nel 1904, anno di crisi, gli armatori riuscirono a sfruttare le "opportunità" offerte dalla guerra russo-giapponese, ma si era avviati verso un ulteriore peggioramento (1906-1907), seguito da anni di assestamento e rallentamento durante i quali l'armamento internazionale si concentrò nella mani di gruppi solidi ed esperti, facendo perciò vittime fra i soggetti più fragili e meno competitivi. Era la premessa per la successiva espansione che sarebbe durata fino allo scoppio della guerra. Dunque un terreno ampio e un conflitto molto arduo, nel quale la marina mercantile italiana cresceva con difficoltà.

⁸² E. CORBINO, *Economia dei trasporti* cit., p. 201.

⁸³ Ciò confermerebbe quanto osservava D. North sulle cause del rallentamento della crescita del settore marittimo italiano, per il quale troppo poco si sottolineava il ruolo giocato dall'andamento dei noli (D. NORTH, *Ocean Freights* cit.).

Capitolo II - La gente di mare

1. “*Nel grande torneo mondiale dei traffici*”

Fra i protagonisti delle vicende dell'economia marittima italiana figurano coloro che, numerosi, hanno costituito il personale viaggiante delle navi, a vela e a vapore. I marittimi, questo è infatti uno dei tanti modi di indicare tale categoria professionale, giocarono un ruolo importante nell'economia del mare, ne subirono i gravi momenti di crisi, furono sovente duttili strumenti degli armatori, che li impiegarono in navigazioni e percorsi ardui, più difficoltosi di quelli effettuati da marinerie moderne; sovente percepirono retribuzioni inferiori rispetto ai loro colleghi europei, vissero la transizione dalla vela al vapore proprio nell'aspetto relativo alle modifiche nella composizione degli equipaggi. Infine fecero parte di quel movimento operaio che rivendicava migliori condizioni e regolamentazione del lavoro, pur rimanendo in un certo senso, e inevitabilmente, ai margini delle numerose manifestazioni e contestazioni che si susseguirono a cavallo fra Otto e Novecento, proprio per la peculiarità della vita sul mare.

Su tale aspetto si tornerà fra breve, ma certo è opportuno ricordare come il particolare modo di operare e le così specifiche condizioni economiche e giuridiche dell'equipaggio facessero di questi lavoratori una categoria a parte, difficilmente assimilabile al personale di terra. E forse, anche in conseguenza di tale peculiarità, proprio gli equipaggi della marina mercantile italiana nel periodo esaminato permisero di fronteggiare una difficile congiuntura.

Non stupisce perciò che nel luglio 1910 il comandante Giovanni Roncagli, ben consapevole che il costo degli equipaggi costituisse una delle voci di spesa più elevate nell'esercizio di una nave, chiudesse un saggio chiaro e dettagliato sulle vicende della marina italiana individuando nei marittimi una componente positiva, che aveva giocato un ruolo di “compensazione” delle carenze nazionali di ferro e carbone. Così egli si esprimeva al riguardo:

«... abbiamo in casa una ricchezza che ci fu sempre e ci è ancora invidiata: i nostri marinai. Le attitudini ataviche della nostra gente di mare al lavoro professionale sono così vaste e varie che la formazione della marina a vapore non ha creato degli spostati

nella Marina italiana: i vecchi nostromi e i marinai del periodo velico, alla stessa guisa dei carpentieri dell'età del legno, non hanno dovuto fare grandi sforzi di adattamento per educarsi alle esigenze del nuovo mestiere; i nostri capitani che un tempo, a buon diritto, ebbero fama di abilissimi condottieri di navi a vela, audaci e prudenti al tempo debito, manovratori sicuri ed eleganti, hanno riversato nel campo dell'arte nuova del navigare a vapore tutto il prezioso capitale delle loro qualità professionali. E tutti, dal capitano al mozzo, dal direttore di macchina all'umile carbonaio, hanno conservata intatta quella virtù invidiabile che è la sobrietà, garanzia suprema per gli uomini e le cose che ad essi debbono affidarsi nel grande torneo mondiale dei traffici: la statistica degli infortuni marittimi è documento che parla molto alto per il buon nome del marinaio italiano. Tutto questo – concludeva Roncagli – è forza: forza produttiva quanto mai, che domanda soltanto un sapiente sistema di utilizzazione» e ancora aggiungeva, «verso questa forza il paese ha il dovere di rivolgere le sue cure più amorevoli e costanti, per conservarla e maggiormente renderla feconda»¹.

Dunque, nell'economia marittima dei primi anni del Novecento, nel contesto internazionale e nell'aspra concorrenza fra le marinerie, l'Italia annoverava la sua gente di mare quale elemento di ricchezza. Nella marina mercantile il Paese si trovava ad avere un composito capitale umano, fatto di mozzi e marinai, ma anche di capaci comandanti e macchinisti. Tutto un mondo scosso da contrasti e contraddizioni, anche nel campo dell'istruzione, che avrebbe dovuto costituire una leva su cui fare forza per innescare un processo di crescita, caratterizzato invece da difficili assestamenti fra scuola e mercato del lavoro. In questo frangente proprio la gente di mare rappresentava una importante risorsa, che offriva la sua competenza, anche sedimento del passato, e la sua adattabilità professionale, mentre, per l'altro verso, l'armamento arrancava e annaspava e procedeva con difficoltà sul mercato europeo, come si è visto, "fuggendo" su meno competitive rotte internazionali, su vettori vecchi, dove il viaggio poteva divenire remunerativo anche grazie al relativo basso costo dell'equipaggio.

Non sarebbe durata per sempre tale condizione, poiché si sarebbero manifestate le istanze rivendicative per un diverso modo di lavorare, di organizzarsi a bordo e di "contare" nell'economia marittima e nella gestione della nave. Tuttavia, proprio durante la "lunga transizione" dalla vela al vapore, segno di un lento passaggio dal vecchio al nuovo, i marittimi costituiscono un elemento di continuità, non intaccato dai confronti su liberismo e protezionismo o sul rapporto fra marina libera e marina convenzionata.

¹ G. RONCAGLI, *Cinquanta anni di storia* cit., p. 61.

Si trattava insomma di un caso che trova piena rispondenza nella lettura del modello di sviluppo data fin dal 1972 da Stefano Merli per altri settori dell'economia, che avevano visto una forte compressione salariale quale elemento di forza del capitalismo italiano².

Che d'altra parte la gente di mare fosse rimasta in parte esclusa dalle conquiste del movimento operaio a cavallo fra Otto e Novecento era fatto ben noto: a conclusione di una approfondita indagine condotta dalla Commissione Reale per i Servizi Marittimi nel 1907 si osservava infatti che «... il personale navigante è la classe operaia che, meno delle altre, ha profittato del movimento economico odierno in favore della mano d'opera»³. Ciò era avvenuto per diversi motivi fra i quali aveva certo rilevanza, oltre alla tipologia del lavoro svolto, anche la legislazione vigente in tale materia.

2. *La gente di mare*

La condizione di lavoro sul mare era tutt'affatto speciale e ciò aiuta a comprendere perché nel 1879 Paolo Boselli scriveva che «il marinaio non è un operaio libero»⁴. Tale convinzione, sia pure in termini meno espliciti, condizionò e accompagnò la legislazione relativa al lavoro marittimo, svolto da quella che viene definita appunto “gente di mare”, sotto la cui dizione erano comprese «tutte le persone le quali per la natura della professione marittima, sono soggette alle discipline ad esse specialmente imposte dal codice per la marina mercantile»⁵.

² S. MERLI, *Proletariato di fabbrica e capitalismo italiano*, Firenze 1972; le considerazioni di Merli vennero recepite da G. Mori che ne diede una significativa sottolineatura nel 1978, in un problematico intervento sull'industrializzazione italiana (G. MORI, *Processo di industrializzazione in generale e processo di industrializzazione in Italia: approssimazioni, aporie, interrogativi*, relazione presentata al VII congresso internazionale di Storia economica a Edimburgo nel 1978 ora, in italiano, in Università degli Studi di Bologna, Istituto di Storia Economica e Sociale, *Studi in memoria di Luigi Dal Pane*, Bologna 1982, pp. 836-853).

³ *Atti della Commissione Reale per i Servizi Marittimi* cit., IV, p. 209.

⁴ P. BOSELLI, *Marina mercantile* cit., p. 315.

⁵ C. BRUNO, *Gente di mare*, voce redatta il 1° marzo 1900 per *Il Digesto Italiano*, ora in *Il Digesto Italiano*, XII, ristampa, Torino 1927, pp. 139-146. A conferma di quanto osservato in precedenza si sottolinea come il redattore della voce si affrettò a precisare che «della gente di mare il codice si occupa in un capo a parte, nel quale considera gli uomini addetti alla navigazione ed alle arti marittime sotto un punto di vista generale, astrazione fatta dalle navi sulle quali possono servire, li considera cioè come una classe di persone dedite ad una professione del

In questa sede si esamina specificamente tutto quanto attiene coloro che sono « addetti alla navigazione » e non quanti, sulla base della distinzione legislativa, appartenevano alla categoria degli « addetti alle arti e industrie marittime »⁶.

In particolare, sulla base delle disposizioni concernenti il servizio marittimo contenute nel Codice per la marina mercantile pubblicato nel 1865⁷, nella prima categoria della gente di mare erano compresi:

- a) i capitani e padroni;
- b) i marinai e i mozzi;
- c) i macchinisti, fuochisti ed altri individui impiegati, con qualunque denominazione, al servizio delle macchine a vapore sulle navi adette alla navigazione marittima;
- d) i pescatori addetti alla pesca in alto mare od all'estero ».

Ogni componente la prima categoria doveva essere immatricolato in speciali registri e avere quindi un libretto recante i dati personali. Doveva inoltre essere cittadino italiano, avere compiuto dieci anni, essere stato vaccinato contro il vaiolo o dimostrare di averlo avuto, e, in caso di minore età, avere il consenso di chi esercitava la patria potestà ed essere domiciliato nel compartimento in cui veniva effettuata la registrazione⁸. I marinai e i mozzi venivano immatricolati come mozzi; compiuti diciotto anni, e dimostrato di avere svolto ventiquattro mesi di navigazione effettiva, era possibile passare alla classe dei marinai.

tutto particolare » (il corsivo è nostro); dello stesso autore vedi la voce Marina mercantile, in Enciclopedia giuridica italiana, Milano 1904, pp. 876-1006, in particolare p. 906 e sgg., su Il personale della marina mercantile.

⁶ Sulle distinzioni si rimanda ad alcune considerazioni fatta da M.S. ROLLANDI, *Imparare a navigare* cit., e della stessa, *L'organizzazione a bordo delle navi mercantili fra Otto e Novecento*, in Società Italiana degli Storici dell'Economia, *Il lavoro come fattore produttivo e come risorsa nella storia economica italiana*, Atti del Convegno di studi, Roma, 24 novembre 2000, a cura di S. ZANINELLI e M. TACCOLINI, Milano 2002, pp. 523-544.

⁷ Il Codice per la marina mercantile fu pubblicato con decreto 25 giugno 1865, in seguito alla legge del 2 aprile 1865, n. 2215, con cui il Governo aveva autorizzato a promulgare il codice stesso; vedi *Codice per la Marina Mercantile del Regno d'Italia*, Torino 1865.

⁸ In base all'art. 73 del Codice per la Marina Mercantile i minori di età che avessero compiuto i diciotto anni si consideravano come emancipati e potevano firmare i contratti senza intervento di genitori o tutori.

Tabella 1. *Personale della Marina Mercantile iscritto ai compartimenti marittimi (1868-1885)*

| Anno | Iscritti al 31 dicembre | Personale di prima categoria | |
|------|----------------------------|------------------------------|---------------------|
| | | totale | esclusi i pescatori |
| 1868 | 176.491 | 137.834 | 129.522 |
| 1869 | 179.847 | 140.543 | 132.196 |
| 1870 | 184.050 | 142.189 | 134.070 |
| 1871 | 184.060 | 140.123 | 132.920 |
| 1872 | 187.575 | 142.069 | 134.945 |
| 1873 | 193.400 | 144.780 | 138.655 |
| 1874 | 199.240 | 147.989 | 141.481 |
| 1875 | 204.189 | 150.898 | 144.029 |
| 1876 | 208.631 | 153.022 | 146.102 |
| 1877 | 209.204 | 150.938 | 144.061 |
| 1878 | 210.267 | 148.390 | 141.537 |
| 1879 | 167.282 | 108.090 | 103.260 |
| 1880 | 172.969 | 111.568 | 106.425 |
| 1881 | 176.335 | 107.216 | 102.301 |
| 1882 | 181.381 | 115.994 | 111.038 |
| 1883 | 185.017 | 117.530 | 112.674 |
| 1884 | 189.162 | 119.141 | 113.957 |
| 1885 | 192.046 | 119.662 | 114.449 |

Fonte: MINISTERO DELLE FINANZE – Direzione generale delle gabelle, *Movimento della navigazione nei porti del Regno nell'anno 1881*, Roma 1882; « Rivista Marittima », 1886.

Tabella 2. *Personale di prima categoria della Marina Mercantile iscritto ai compartimenti marittimi (1868-1885)*

| Anno | Capitani | | Padroni | Secondi di bordo | | Marinai | Marinai e mozzi | Macchinisti | Fuochisti e altri addetti alle macchine | Pescatori d'alto mare | Totale |
|------|-----------------------|------------|---------|------------------|------------|-----------------|-----------------|-------------|---|-----------------------|---------|
| | Superiori e l. c. (a) | gr. c. (b) | | l.c. | gr. c. (c) | autorizzati (d) | | | | | |
| 1868 | 3.514 | 2.700 | 4.558 | 526 | 627 | 7.056 | 109.822 | 72 | 647 | 8.312 | 137.834 |
| 1869 | 3.653 | 2.968 | 4.228 | 459 | 1.179 | 6.677 | 112.207 | 102 | 723 | 8.347 | 140.543 |
| 1870 | 3.844 | 2.919 | 4.257 | 486 | 776 | 7.287 | 113.514 | 170 | 817 | 8.119 | 142.189 |
| 1871 | 3.922 | 3.155 | 4.394 | 361 | 920 | 7.603 | 111.462 | 222 | 881 | 7.203 | 140.123 |
| 1872 | 4.038 | 3.203 | 4.297 | 341 | 1.036 | 7.834 | 113.004 | 288 | 904 | 7.124 | 142.069 |
| 1873 | 4.202 | 3.317 | 4.311 | 329 | 1.055 | 8.152 | 115.949 | 362 | 978 | 6.125 | 144.780 |
| 1874 | 4.346 | 3.369 | 4.351 | 326 | 1.078 | 8.439 | 118.154 | 390 | 1.028 | 6.508 | 147.989 |
| 1875 | 4.482 | 3.446 | 4.344 | 316 | 1.045 | 8.853 | 119.954 | 417 | 1.172 | 6.869 | 150.898 |
| 1876 | 4.682 | 3.471 | 4.348 | 310 | 1.036 | 9.120 | 121.497 | 431 | 1.207 | 6.920 | 153.022 |
| 1877 | 4.822 | 3.443 | 4.272 | 292 | 1.047 | 8.965 | 119.571 | 452 | 1.197 | 6.877 | 150.938 |
| 1878 | 4.910 | 3.371 | 4.141 | 259 | 1.088 | 8.897 | 117.217 | 462 | 1.192 | 6.853 | 148.390 |
| 1879 | 4.130 | 2.504 | 3.319 | 85 | 791 | 7.356 | 83.941 | 365 | 769 | 4.830 | 108.090 |
| 1880 | 4.280 | 2.538 | 3.368 | 80 | 790 | 7.499 | 86.661 | 385 | 824 | 5.135 | 111.560 |
| 1881 | 4.373 | 2.505 | 3.360 | 37 | 804 | 7.578 | 82.298 | 394 | 952 | 4.915 | 107.216 |
| 1882 | 4.438 | 2.509 | 3.415 | | 885 | 7.652 | 90.656 | 383 | 1.100 | 4.956 | 115.994 |
| 1883 | 4.543 | 2.535 | 3.321 | | 808 | 7.550 | 92.238 | 389 | 1.290 | 4.856 | 117.530 |
| 1884 | 4.565 | 2.544 | 3.362 | | 781 | 7.642 | 93.205 | 414 | 1.444 | 5.184 | 119.141 |
| 1885 | 4.634 | 2.525 | 3.434 | | 714 | 7.726 | 93.420 | 448 | 1.548 | 5.213 | 119.662 |

(a) l.c.= lungo corso; (b) gr. c.= di gran cabotaggio (c) oltre ai secondi di bordo di gran cabotaggio in questo gruppo sono compresi gli scrivani e i sottoscrivani (d) sono autorizzati al piccolo traffico e alla pesca illimitata

Fonte: vedi Tabella 1.

Nella seconda categoria erano compresi:

- « a) i costruttori navali;
- b) i maestri d'ascia e calafati;
- c) i piloti pratici locali;
- d) i barcaiuoli, i pescatori del litorale e gli uomini di rinforzo delle navi da pesca in alto mare o all'estero ».

Costoro non erano obbligati alla immatricolazione ed erano iscritti in registri separati, diversi da quelli dei marittimi di prima categoria⁹

Il numero di persone impiegate non era certo esiguo. Se si considerano i dati relativi a tutti gli iscritti nel primo ventennio post-unitario¹⁰, si osserva che questi passarono dalle 176.491 unità nel 1868 a 210.267 nel 1878, l'anno con il più alto numero di addetti, cui fece seguito una forte contrazione nel 1879, allorché ebbe inizio la crisi, con 167.282 unità iscritte.

Sul totale della gente di mare, coloro che navigavano, e che venivano distinti come « personale di prima categoria », costituivano una percentuale che, dal valore elevato del 78,15% nel 1869 scenderà sempre e irreversibilmente, proprio a causa della crisi, ma va anche osservato che la contrazione del peso percentuale di questo gruppo di iscritti era ancora più vistosa sia perché nella seconda categoria erano aumentati i « maestri d'ascia, calafati e operai per le costruzioni in ferro », riuniti in un unico gruppo, ma anche perché erano cresciuti i « pescatori di costa e di rinforzo » e i « barcaiuoli ». In parte quindi si verificava un incremento degli addetti nella cantieristica, pe-

⁹ Cfr. *Codice per la Marina* cit., Titolo II, *Del servizio marittimo*, capo I, *Della gente di mare*; capo II, *Dei costruttori navali e dei cantieri mercantili*. Tale distinzione era stata criticata da alcuni, che vi vedevano per gli armatori una limitazione della possibilità di arruolamento e, per certi versi, una forma di controllo (vedi *Inchiesta sulla Marina Mercantile* cit., II, 1881, p. 651).

¹⁰ I dati sistematici e completi, sottoposti a verifica dal Ministero della Marina, sono in MINISTERO DELLE FINANZE, Direzione generale delle gabelle, *Movimento della navigazione nei porti del Regno nell'anno 1881*, Roma 1882 e nella pubblicazione periodica: *Sulle condizioni della Marina Mercantile italiana al 31 dicembre. Relazione del Direttore generale della Marina Mercantile a S. E. il Ministro della Marina*, Roma 1882-1914. Per un orientamento di massima per gli anni precedenti si rimanda a STATISTICA DEL REGNO D'ITALIA, *Movimento della navigazione nei porti del Regno. Pesca del pesce e del corallo. Marineria mercantile e costruzioni navali* poi *Movimento della navigazione del Regno d'Italia*, Torino 1864, Firenze 1865, 1868. Altre indicazioni complementari sono state tratte dalla « Rivista marittima ».

raltro anch'essi in forte flessione dopo il 1878, ma anche una crescita di attività tradizionali¹¹, che rappresentavano una antica sicurezza a fronte delle difficoltà della marina mercantile.

| Anno | maestri d'ascia calafati e operai | pescatori di costa e di rinforzo | barcaioli |
|------|--------------------------------------|-------------------------------------|-----------|
| 1868 | 12.546 | 20.404 | 5.106 |
| 1873 | 15.564 | 26.152 | 6.303 |
| 1878 | 17.438 | 34.822 | 8.984 |
| 1881 | 14.577 | 38.790 | 9.207 |

Se si considera poi l'andamento degli immatricolati fra coloro che formavano gli equipaggi, escludendo i pescatori d'alto mare, risulta che, sia pure con oscillazioni vistose e con variazioni nella composizione, il personale di bordo non scese mai al di sotto delle 102.000 unità nei primi venti anni del nuovo Regno e, in anni di buon andamento del settore, come nel 1876, gli iscritti giunsero ad essere di poco superiori a 146.000 (146.102).

In particolare la contrazione dei "marinai e mozzi" confermava indubitabilmente il rallentamento del traffico marittimo nazionale. Nel 1868, infatti, questa voce raccoglieva ben 109.822 individui, che proprio undici anni dopo crollava a 83.941 unità, con una diminuzione del 23,57%, ancora più consistente nel 1881 (-25,06% rispetto al 1868). L'andamento delle immatricolazioni di questa componente del personale di bordo, presente su ogni tipo di nave, era un indicatore molto sensibile dello stato della marina mercantile. D'altra parte, sempre nello stesso periodo, la crescita degli addetti alle macchine, sia come "macchinisti" che come "fuochisti e altri", pur segnalando l'incremento del personale tecnico che poteva essere imbarcato sui vapori, non aveva ancora la forza di soppiantare e crescere in diretta correlazione con la contrazione di figure quali i capitani di gran cabotaggio. Questi ultimi, infatti, rimanevano complessivamente stazionari fra il 1868 e il 1881, pur avendo superato, e di molto, le 3.000 unità proprio nel momento di crescita dei traffici, dal 1871 al 1878.

¹¹ Non è casuale che ciò avvenisse nelle circoscrizioni del Centro-Sud, per esempio ad Ancona, Napoli, Palermo.

Nonostante il numero di addetti coinvolti in questa attività fosse degno di attenzione, e coinvolgesse settori diversi della vita economica del paese, anche in senso geografico oltre che tecnico-economico, la legislazione in materia continuò ad essere per certi versi generica e poco aderente soprattutto ai mutamenti nella tecnologia e nella organizzazione in atto nei mezzi di trasporto via mare.

La sistemazione di tutte le disposizioni vigenti nell'ambito della marina mercantile era stata resa necessaria dall'esistenza delle diverse legislazioni in materia negli stati pre-unitari; sotto tale aspetto quindi l'elaborazione del Codice per la marina mercantile aveva rappresentato uno degli importanti atti di costruzione del nuovo Stato¹². Tuttavia rimaneva un intreccio fra Codice per la marina e Codice di commercio per quanto concerneva specifica-

¹² Come riferisce Alberto Aquarone, *L'unificazione legislativa e i codici del 1865*, Milano 1960, p. 33 e sgg., già Cavour, nel settembre 1859, aveva messo all'opera una Giunta legislativa, con sede a Genova, cui furono chiamati giuristi quali Pasquale Stanislao Mancini, ma anche commercialisti e uomini con esperienza di lavoro sul mare. Principale relatore della Giunta fu l'avvocato Gerolamo Del Re, autore, fra l'altro, del volume *Della polizia della navigazione. Manuale per i capitani*, Genova 1858. In questo opuscolo, redatto per presentare le leggi di polizia marittima agli uomini di mare, l'autore faceva alcune osservazioni sullo stato della legislazione marittima: « Si può dire delle nostre leggi marittime ciò che delle francesi scriveva Odilon Barott al Ministro di marina dopo avere faticato per trattare una causa di diritto marittimo: che esse sono un caos da cui non è possibile ricavare alcuna idea generale, e per cui un Codice il quale riunisse e coordinasse tutti gli elementi sparsi sarebbe di un gran beneficio alla marina ed al commercio. Ma se i francesi in punto di legislazione non istanno meglio di noi, – commentava il giurista – essi hanno almeno scrittori i quali coi loro manuali, commentarii e trattati supplirono al difetto di un Codice. Delle nostre leggi marittime invece nessuno si è mai occupato, ed il ricorrere a scrittori stranieri è fatica molte volte inutile atteso la discrepanza delle legislazioni » (*Ibidem*, pp. 4-5). Del Re ben sottolineava inoltre la difficoltà, a quell'epoca, della conoscenza della legislazione in materia, nel corso del tempo grandemente sviluppata, ma dispersa nei codici e negli atti governativi del Regno di Sardegna. Su questo vedi C. BRUNO, *Codice per la Marina Mercantile*, in *Il Digesto Italiano*, Torino 1896, pp. 529-548, e per l'elenco delle disposizioni allora vigenti nel Regno di Sardegna e negli Stati pre-unitari, in particolare vedi pp. 535-536. Prima ancora di giungere alla promulgazione del codice del 1865, con decreto del 22 dicembre 1861, n.387, erano stati emessi decreti che, non senza proteste da parte delle province meridionali, avevano esteso a tutto il territorio la regolamentazione sarda. Il progetto di Codice per la marina mercantile, composto di due parti, amministrativa e penale, suddiviso in titoli, capi e articoli, ed elaborato dalla Giunta di Genova nel 1861, fu trasformato in realtà, e radicalmente, dalle discussioni svolte nel 1864 dalla commissione nominata l'anno precedente perché esaminasse questo progetto ministeriale. I frutti di questo secondo lavoro si concretizzarono appunto nel progetto votato dalla Camera dei Deputati e sanzionato da Vittorio Emanuele come nuovo Codice promulgato con Decreto 25 giugno 1865, n. 2364.

mente le disposizioni e le competenze di alcuni settori dell'attività marinara: « così, per esempio, vennero tolte dal codice per la marina mercantile e allagate in quello di commercio le disposizioni relative all'arruolamento dei marinai, al saldo del conto al marinaio all'estero nei casi consentiti dalla legge, ai diritti dei passeggeri nei confronti del capitano, alle dimissioni volontarie del capitano », e così via¹³. Tutto quanto si riteneva rientrasse maggiormente nell'ambito di interessi privati rispetto a quelli pubblici veniva insomma rimandato al Codice di commercio¹⁴. Oltre a ciò va ricordato che la direzione della marina mercantile non fu data al Ministero di agricoltura, industria e commercio, ma a quello di Marina, per rendere più omogeneo il coordinamento fra le due marine: militare e mercantile.

Se queste misure non trovarono opposizione di rilievo, ben diversamente furono accolte quelle che venivano individuate come forte controllo governativo sulla marina mercantile e valutate quale ostacolo alla libertà di cui invece, si sosteneva, il commercio per mare aveva necessità. In realtà per tutti i codici post-unitari ben presto si chiese una revisione, e anche per quello di marina, immediatamente oggetto di critiche; ma, come ha osservato Alberto Aquarone, « la legislazione per la marina mercantile continuò ad essere uno dei punti più deboli del sistema giuridico italiano »¹⁵.

Gli entusiasmi e le aspettative di una fiorente marina mercantile ebbero a smorzarsi a pochi anni dalla comparsa del Codice, che ben presto fu oggetto di riforme, o meglio, di "ritocchi", che nell'ottobre 1877 portarono alla pubblicazione del Testo unico del Codice per la Marina Mercantile¹⁶.

¹³ A. AQUARONE, *L'unificazione legislativa* cit., p. 34. La pubblicazione del Codice di Commercio e del Codice per la Marina Mercantile fu definita da Jacopo Virgilio « il primo lodevole tentativo per riunire in un sol corpo tutte le leggi marittime », anche se nello stesso tempo osservava che molte delle disposizioni della marina mercantile non erano comprese nel codice del 1865: J. VIRGLIO, Scuola Superiore Navale di Genova, *Corso di diritto marittimo*, in « Rivista marittima », V/10 (1872), pp. 396-410, qui pp. 409-410.

¹⁴ Vedi T. BRUNO, *Codice di Commercio*, in *Il Digesto Italiano*, Torino 1896, pp. 458-472.

¹⁵ A. AQUARONE, *L'unificazione legislativa* cit., p. 35; si veda anche C. GHISALBERTI, *La codificazione del diritto in Italia: 1865-1942*, Roma-Bari 1994.

¹⁶ Vedi il Testo unico per la Marina Mercantile pubblicato con il Decreto 24 ottobre 1877, n. 4146. In proposito Carlo Bruno è particolarmente severo: « Nessun soffio nuovo penetrò nel codice; identico il sistema del 1865 a quello della riforma; lo stesso ingombro di disposizioni anticate o discordanti con altre leggi; norme di diritto privato fra altre di diritto pubblico; non determinato il campo dell'azione delle Autorità, nello stesso amministratori e giudici » (*Il codice di marina* cit., p. 539).

Tabella 3. *Personale della Marina Mercantile iscritto ai compartimenti marittimi (1887-1913)*

| Anno | Iscritti al 31 dicembre | Personale di prima categoria | |
|------|----------------------------|------------------------------|---------------------|
| | | totale | esclusi i pescatori |
| 1887 | 195.117 | 120.589 | 113.932 |
| 1888 | 198.337 | 119.430 | 112.760 |
| 1889 | 202.083 | 119.310 | 112.708 |
| 1890 | 207.921 | 119.844 | 112.973 |
| 1891 | 215.280 | 122.798 | 115.919 |
| 1892 | 218.106 | 121.987 | 114.906 |
| 1893 | 221.213 | 124.219 | 117.049 |
| 1894 | 230.467 | 126.292 | 119.010 |
| 1895 | 235.249 | 125.984 | 118.660 |
| 1896 | 240.368 | 126.540 | 119.892 |
| 1897 | 246.663 | 128.484 | 121.787 |
| 1898 | 247.363 | 123.986 | 117.432 |
| 1899 | 219.861 | 122.169 | 115.723 |
| 1900 | 255.736 | 126.430 | 120.047 |
| 1901 | 262.654 | 132.148 | 125.803 |
| 1902 | 268.566 | 135.498 | 129.391 |
| 1903 | 273.230 | 136.502 | 130.602 |
| 1904 | 281.527 | 141.263 | 135.405 |
| 1905 | 290.121 | 145.380 | 139.578 |
| 1906 | 302.296 | 152.469 | 146.558 |
| 1907 | 313.353 | 158.975 | 153.252 |
| 1908 | 326.881 | 164.367 | 158.446 |
| 1909 | 330.045 | 160.224 | 154.167 |
| 1910 | 339.756 | 164.902 | 158.672 |
| 1911 | 349.736 | 163.365 | 156.918 |
| 1912 | 368.485 | 167.105 | 160.476 |
| 1913 | 386.080 | 181.204 | 174.465 |

Fonte: MINISTERO DELLE FINANZE, *Movimento della navigazione nei porti del Regno, Pesca del pesce e del corallo, Marina mercantile e costruzioni navali*, Roma 1887 e sgg.; *Sulle condizioni della Marina Mercantile italiana al 31 dicembre. Relazione del Direttore generale della Marina Mercantile a S. E. il Ministro della Marina*, Roma 1896-1914.

Tabella 4. *Personale di prima categoria della Marina Mercantile iscritto ai compartimenti marittimi (1887-1913)*

| Anno | Capitani | | Padroni | Secondi di bordo (a) | Marinai autorizzati | Capi barca, marinai e mozzi | Macchinisti | Fuochisti | Pescatori d'alto mare | Totale |
|------|-------------------|--------|---------|----------------------|---------------------|-----------------------------|-------------|-----------|-----------------------|---------|
| | Superiori e l. c. | gr. c. | | | | | | | | |
| 1887 | 4.468 | 2.390 | 3.374 | 601 | 7.609 | 90.488 | 552 | 4.450 | 6.657 | 120.589 |
| 1888 | 4.321 | 2.319 | 3.357 | 552 | 7.602 | 88.589 | 619 | 5.401 | 6.670 | 119.430 |
| 1889 | 4.277 | 2.272 | 3.338 | 523 | 7.500 | 87.968 | 666 | 6.164 | 6.602 | 119.310 |
| 1890 | 4.252 | 2.253 | 3.463 | 509 | 7.435 | 87.599 | 694 | 6.768 | 6.871 | 119.844 |
| 1891 | 4.218 | 2.177 | 3.591 | 487 | 7.387 | 90.163 | 735 | 7.161 | 6.879 | 122.798 |
| 1892 | 4.082 | 2.066 | 3.475 | 452 | 7.150 | 89.207 | 761 | 7.713 | 7.081 | 121.987 |
| 1893 | 4.022 | 2.046 | 3.508 | 449 | 7.214 | 91.057 | 807 | 7.946 | 7.170 | 124.219 |
| 1894 | 3.899 | 1.960 | 3.528 | 428 | 7.218 | 92.795 | 849 | 8.333 | 7.282 | 126.292 |
| 1895 | 3.554 | 1.896 | 3.445 | 371 | 6.999 | 93.115 | 881 | 8.399 | 7.324 | 125.984 |
| 1896 | 3.264 | 1.654 | 3.381 | 285 | 7.020 | 94.741 | 905 | 8.642 | 6.648 | 126.540 |
| 1897 | 3.253 | 1.643 | 3.441 | 265 | 6.991 | 96.260 | 976 | 8.958 | 6.697 | 128.484 |
| 1898 | 2.963 | 1.466 | 3.224 | 237 | 6.645 | 92.658 | 1.030 | 9.209 | 6.554 | 123.986 |
| 1899 | 2.786 | 1.358 | 3.186 | 244 | 6.476 | 91.561 | 1.098 | 9.014 | 6.446 | 122.169 |
| 1900 | 2.807 | 1.324 | 3.220 | 251 | 6.452 | 95.331 | 1.231 | 9.431 | 6.383 | 126.430 |
| 1901 | 2.799 | 1.298 | 3.269 | 275 | 6.467 | 100.367 | 1.327 | 10.001 | 6.345 | 132.148 |
| 1902 | 2.781 | 1.231 | 3.178 | 314 | 6.335 | 103.704 | 1.402 | 10.446 | 6.107 | 135.498 |
| 1903 | 2.788 | 1.211 | 3.223 | 336 | 6.326 | 104.612 | 1.486 | 10.620 | 5.900 | 136.502 |
| 1904 | 2.798 | 1.200 | 3.313 | 337 | 6.352 | 108.783 | 1.547 | 11.075 | 5.858 | 141.263 |
| 1905 | 2.808 | 1.147 | 3.336 | 348 | 6.339 | 112.440 | 1.639 | 11.521 | 5.802 | 145.380 |
| 1906 | 2.870 | 1.133 | 3.439 | 385 | 6.384 | 118.663 | 1.709 | 11.975 | 5.911 | 152.469 |
| 1907 | 2.914 | 1.117 | 3.507 | 411 | 6.456 | 124.540 | 1.762 | 12.545 | 5.723 | 158.975 |
| 1908 | 2.964 | 1.083 | 3.506 | 457 | 6.431 | 129.295 | 1.817 | 12.839 | 5.921 | 164.313 |
| 1909 | 2.750 | 980 | 3.594 | 494 | 6.103 | 126.101 | 1.825 | 12.320 | 6.057 | 160.224 |
| 1910 | 2.738 | 925 | 3.632 | 516 | 6.117 | 129.993 | 1.937 | 12.714 | 6.230 | 164.802 |
| 1911 | 2.643 | 863 | 3.621 | 553 | 6.011 | 128.242 | 2.000 | 12.985 | 6.447 | 163.365 |
| 1912 | 2.683 | 853 | 3.734 | 551 | 6.105 | 130.632 | 2.078 | 13.840 | 6.629 | 167.105 |
| 1913 | 2.760 | 843 | 3.928 | 595 | 6.237 | 143.125 | 2.205 | 14.772 | 6.739 | 181.204 |

(a) Il grado di sottoscrivano fu abolito con la legge 11 Aprile 1886, n. 3751.

Fonte: vedi Tabella 3.

I tempi legislativi erano indubbiamente lunghi, segno delle difficoltà attuative della materia trattata; il Regolamento per l'esecuzione del codice del 1865 fu pubblicato nel novembre 1879¹⁷ e tale lentezza venne giustificata con la necessità di illustrare l'esecuzione pratica sia del codice di marina mercantile sia del secondo libro del codice di commercio «così affine al primo da formare con esso un sol corpo di leggi»¹⁸.

Continuavano però a non essere chiaramente sostenuti molti argomenti oggetto di contrasti, anche sul piano giuridico, perciò non stupisce se già nel giugno 1884 i ministri di Marina e di Grazia e Giustizia presentavano al Senato un progetto di riforma del codice. In tal senso vennero apportate numerose modifiche successivamente sanzionate con la legge 11 aprile 1886 (n. 3781), che peraltro lasciò questa materia oggetto di continuate e complesse revisioni.

Nel giro di pochi anni venne nuovamente approvato anche un nuovo Codice di commercio, che, promulgato nell'ottobre 1882, entrò in vigore il successivo gennaio 1883¹⁹.

Tutto quanto esposto finora aveva lo scopo di illustrare come la gente di mare, per quanto concerneva la determinazione giuridica e professionale, trovasse definizione in ambedue i codici (di marina mercantile e di commercio) e che per illustrare e seguire i percorsi di questa specifica categoria fosse necessario individuare la parte a ciò relativa nella codificazione del Regno d'Italia nei primi decenni unitari. Ecco dunque che se nel Codice per la marina mercantile fin dal 1865 comparivano, fra la gente di mare di prima categoria, «i macchinisti, fuochisti ed altri individui impiegati, con qualunque denominazione, al servizio delle macchine a vapore sulle navi addette alla navigazione marittima», ebbene, quello di Commercio del 1865 a proposito «Dell'arruolamento e dei salari delle persone dell'equipaggio»

¹⁷ Si veda il decreto legge del 20 novembre 1879, n. 5166.

¹⁸ C. BRUNO, *Codice per la marina mercantile* cit., p. 550. Con l'entrata in vigore del Regolamento il primo gennaio 1880, furono accolti i voti espressi dalla commissione della Camera dei Deputati che aveva esaminato il programma di riforma del 1877, fra i quali figurava l'abrogazione di regolamenti che coprivano un ampio arco temporale, oltre che una grande varietà tematica: dal regolamento per la marina mercantile approvato con le regie patenti del 13 gennaio 1827, al regolamento sui porti, ai decreti 16 aprile 1873 e 20 maggio 1875 sul pilotaggio lungo le coste dello Stato.

¹⁹ Si veda il decreto legge del 31 ottobre 1882, n. 1062.

testualmente recitava: « Le persone componenti l'equipaggio sono il capitano o padrone, gli ufficiali, i marinai e i mozzi indicati nel ruolo dell'equipaggio formato nel modo stabilito dai regolamenti »²⁰. Solo nel 1882 a tale definizione veniva aggiunto « ... ed inoltre i macchinisti, i fuochisti e tutte le altre persone impiegate con qualunque denominazione al servizio delle macchine nelle navi a vapore »²¹. Si trattava insomma di una vistosa mancanza di coordinamento nella legislazione in materia tale per cui nel Codice di commercio del 1882 finalmente veniva accolta la locuzione già usata fin dal 1865 nel Codice per la marina mercantile.

Era finalmente una presa d'atto di una sia pur lenta evoluzione della marina nazionale, la quale, superata la fase più acuta della crisi negli anni Ottanta si avviava verso una ripresa. Ciò comportò prima un recupero degli iscritti ai compartimenti marittimi: da 195.117 nel 1887 a 386.080 nel 1913 e, in particolare, per quanto riguardava la gente di mare di prima categoria, questa passò da 120.589 immatricolati nel 1887 a 181.204 nel 1913. Se si esclude dalle nostre considerazioni la componente dei « pescatori d'alto mare » sul cui andamento era poco influente il trend relativo all'economia marittima²², e si esamina da vicino la categoria di coloro che componevano gli equipaggi delle navi, questa si ripopolò lentamente negli anni di fine secolo. Nel 1903 superò le 130.000 unità (130.602) e solo tre anni dopo, nel 1906, il numero degli immatricolati superò le 146.000 unità (146.558), dato di poco superiore a quello di trenta anni prima, nel 1876, allorché questa categoria contava 146.102 persone. Nel periodo successivo, fino alla vigilia del conflitto mondiale, si verificò una crescita consistente, sino a superare le 174.000 unità (174.465).

Pur mantenendo la particolarità della distribuzione territoriale e delle speciali modalità di impiego, il personale qualificato come “gente di mare” continuava a crescere e rappresentava un consistente nucleo di forza lavoro sul territorio nazionale.

²⁰ *Codice di Commercio*, 1865, Libro II, titolo V, art. 343.

²¹ *Codice di Commercio*, 1882, Libro II, titolo III, art. 521.

²² Poco inferiva su questa categoria di addetti l'attività mercantile nazionale: pur contraendosi il numero degli immatricolati rispetto ai primi anni post-unitari, nel complesso rimase all'interno di una classe di grandezza abbastanza stabile (nel 1887: 6.657; nel 1897: 6.697; nel 1907: 5.723; nel 1913: 6.739) perché andavano a formare gli equipaggi dei pescherecci d'altura. Si veda il recente contributo di M. ARMIERO, *L'Italia di Padron 'Ntoni. Pescatori, legislatori e burocrati tra XIX e XX secolo*, in *A vela e a vapore* cit., pp. 180-213.

Tabella 5. *Quota percentuale delle persone imbarcate rispetto al numero totale degli iscritti nella prima categoria della gente di mare*

| Anno | Capitani superiori e di lungo corso | Capitani l.c. | Capitani gr. c. | Padroni | Secondi di bordo | Marinai autorizzati | Capi-barca per lo Stato | Capi-barca locali, marinai e mozzi | Macchinisti in prima | Macchinisti in seconda | Fuochisti autorizzati | Fuochisti | Pescatori d'alto mare |
|------|-------------------------------------|---------------|-----------------|---------|------------------|---------------------|-------------------------|------------------------------------|----------------------|------------------------|-----------------------|-----------|-----------------------|
| 1891 | 43 | 51 | 51 | 58 | 58 | 65 | 65 | 54 | 80 | 74 | 79 | 62 | 68 |
| 1892 | 27 | 52 | 54 | 58 | 57 | 66 | 68 | 52 | 86 | 72 | 72 | 65 | 65 |
| 1893 | 9 | 51 | 48 | 54 | 48 | 68 | 64 | 54 | 74 | 52 | 62 | 60 | 67 |
| 1894 | 14 | 50 | 50 | 55 | 46 | 69 | 69 | 55 | 76 | 50 | 57 | 58 | 69 |
| 1895 | 10 | 50 | 48 | 52 | 46 | 67 | 67 | 56 | 75 | 51 | 58 | 56 | 69 |
| 1896 | 13 | 49 | 49 | 52 | 54 | 67 | 67 | 56 | 75 | 51 | 58 | 56 | 69 |
| 1897 | 17 | 48 | 50 | 54 | 53 | 63 | 65 | 55 | 75 | 49 | 51 | 53 | 66 |
| 1898 | 23 | 50 | 52 | 56 | 56 | 65 | 64 | 55 | 76 | 44 | 52 | 54 | 66 |
| 1899 | 8 | 57 | 60 | 62 | 57 | 70 | 66 | 59 | 72 | 48 | 50 | 56 | 67 |
| 1900 | 15 | 60 | 59 | 62 | 65 | 70 | 70 | 61 | 77 | 82 | 60 | 56 | 68 |
| 1901 | 14 | 56 | 56 | 64 | 67 | 74 | 72 | 61 | 77 | 67 | 63 | 59 | 68 |
| 1902 | 17 | 58 | 59 | 67 | 69 | 75 | 67 | 60 | 76 | 69 | 64 | 61 | 67 |
| 1903 | 25 | 59 | 56 | 66 | 69 | 74 | 69 | 59 | 76 | 77 | 62 | 60 | 65 |
| 1904 | 27 | 60 | 57 | 70 | 73 | 74 | 73 | 61 | 79 | 70 | 66 | 65 | 71 |
| 1905 | 18 | 60 | 57 | 73 | 74 | 75 | 76 | 56 | 78 | 65 | 66 | 59 | 69 |
| 1906 | 27 | 55 | 55 | 65 | 78 | 67 | 71 | 62 | 76 | 66 | 64 | 58 | 69 |
| 1907 | 35 | 59 | 55 | 70 | 82 | 71 | 73 | 65 | 77 | 64 | 61 | 70 | 77 |
| 1908 | 53 | 63 | 55 | 64 | 81 | 70 | 69 | 59 | 58 | 70 | 60 | 71 | 79 |
| 1909 | 50 | 63 | 55 | 64 | 81 | 70 | 69 | 59 | 58 | 70 | 60 | 71 | 79 |
| 1910 | 29 | 66 | 60 | 65 | 82 | 72 | 70 | 65 | 70 | 76 | 64 | 74 | 79 |
| 1911 | 23 | 67 | 63 | 65 | 83 | 70 | 66 | 65 | 71 | 73 | 61 | 73 | 78 |
| 1912 | 29 | 67 | 60 | 66 | 84 | 73 | 68 | 66 | 68 | 75 | 69 | 74 | 83 |
| 1913 | 28 | 67 | 61 | 69 | 81 | 74 | 70 | 67 | 72 | 80 | 72 | 74 | 85 |

Fonte: *Sulle condizioni della Marina mercantile italiana, ad annum.*

È pur vero che non tutti gli immatricolati navigavano contemporaneamente: c'erano momenti di "ferma" a terra, o in attesa di imbarco, o per un intervallo fra un viaggio e l'altro. Come risulta dalle quote percentuali delle persone imbarcate rispetto al numero totale degli iscritti nella prima categoria (vedi tabella 5), fatta eccezione per i capitani superiori e di lungo corso, che solo nel 1908 e nel 1909 videro imbarcati il 53% e il 50% degli iscritti (mentre restarono usualmente su percentuali decisamente molto più basse), per i capitani di lungo corso e per quelli di gran cabotaggio la percentuale si aggirava intorno al 55-57%, con punte più alte (vedi capitani di lungo corso) negli anni prebellici.

Più elevata era la percentuale di imbarchi per la categoria dei macchinisti, sia in prima che in seconda, il che fa ipotizzare anche una buona rispondenza fra incremento degli immatricolati, che superarono il migliaio nel 1898 e nel giro di quindici anni aumentarono del 114% (da 1.030 a 2.209), e maggiori possibilità di impiego grazie a una crescita della flotta a vapore. Analoghe osservazioni possono valere per i fuochisti, che, pur costituendo una categoria professionale non scolarizzata come i macchinisti, ebbero un andamento occupazionale in stretta correlazione con lo sviluppo del vapore.

Al mutamento e all'incremento della marina mercantile e alla maggiore complessità nella composizione e nei ruoli degli equipaggi sarebbe dovuta corrispondere una evoluzione della giurisprudenza, che, invece, mostrava una particolare inadeguatezza. Addirittura ancora all'inizio del Novecento la legislazione relativa al lavoro dei naviganti appariva iniqua anche a molti tecnici e responsabili del settore. Fra questi Carlo Bruno, in quegli anni direttore del Ministero di marina mercantile, osservava che

« quello che ispira tutto il codice si è come una ferrea disciplina per il marinaio e per la gente di mare; non basta che per il codice di commercio, per l'iniqua disposizione dell'art. 535, che l'Italia ha la vergogna di mantenere, mentre in Francia, Inghilterra e Germania la cancellarono dalle loro leggi, che il marinaio debba vedere il prezzo della sua opera esposto all'alea del naufragio, contro la quale non può garantirsi con l'assicurazione come fa il proprietario, ma egli è pure sottoposto ad un rigore non più consentaneo a' tempi »²³.

²³ C. BRUNO, *Codice per la marina* cit., p. 542. Anche l'obbligo all'iscrizione nelle matricole era considerata una misura vessatoria, che quasi faceva rivivere le corporazioni, « senza però il loro libero carattere ». In quella stessa occasione si portava ad esempio l'operato di

E, ancora, sempre lo stesso si scagliava contro la durezza dei contratti di arruolamento, sottolineando che la diserzione, vale a dire una violazione di contratto, veniva punita con il carcere.

Le numerose richieste di modifiche, provenienti da più parti, promossero anche la costituzione della Commissione reale per la riforma del codice per la marina mercantile, che operò nei primi del Novecento, ma tali lavori non sortirono alcun effetto sul piano legislativo e non si tradussero nella formulazione di una nuova codificazione: bisognerà aspettare il Codice della Navigazione del 1942 per vedere un nuovo organico intervento in materia²⁴.

3. *L'equipaggio*

Nella legislazione ottocentesca la figura del comandante della nave è sempre stata considerata in termini autonomi, per sottolinearne anche giuridicamente il ruolo a parte, distaccato dal resto dell'equipaggio, rispetto agli stessi ufficiali²⁵.

« Il capitano, dice un antico adagio marinaresco, è padrone dopo Dio a bordo della sua nave. Ma è soprattutto nell'alto mare, quando il capitano è solo col suo equipaggio ... che quell'adagio è vero in tutta la sua estensione del termine », così esordiva a metà Ottocento un giurista genovese, apprestandosi a esaminare le competenze e l'autorità di questa figura all'interno del complesso sistema di regole che governava i vari componenti che operavano sulla nave. Da queste premesse derivava perciò la necessità di una rigorosa applicazione della disciplina a bordo, che peraltro, come lo stesso autore dell'opera ammetteva con preveggenza, rappresentava « uno dei punti delicati della legislazione marittima »²⁶.

Bismarck e la legge tedesca del 1887 sull'assicurazione di mare, che difendeva i marittimi dai pericoli della navigazione, contro i quali invece nulla valeva l'obbligo dell'assistenza della cassa invalidi in vigore in Italia (vedi R.E. TRIPÌ, *La giustizia marittima*, Napoli 1892).

²⁴ Per alcune comparazioni sistematiche vedi F. COZZO, *I codici marittimi*, Milano 1938.

²⁵ Tuttavia il Codice di Commercio comprendeva anche il capitano fra i componenti l'equipaggio, mentre in Francia, Germania, Svezia e Olanda il capitano ne era escluso.

²⁶ G. DEL RE, *Polizia della navigazione* cit., pp. 53-54. Il testo, per quanto semplice e destinato a un largo pubblico, sottolineava efficacemente i punti nodali e problematici dei rapporti che si stabilivano a bordo e mostrava sensibilità per aspetti che in seguito avrebbero costituito motivi di contrasto: « Il principale oggetto che si fa al largo potere del capitano è la

L'elemento specifico della figura del capitano era comunque dato dalla unicità e indiscutibilità del comando, e dalla sua liceità d'azione anche nell'impartire punizioni al fine ultimo di tutelare l'integrità della nave, dell'equipaggio (e dei passeggeri), del carico ²⁷.

La centralità di tale ruolo era d'altra parte condivisa dai marittimisti dell'epoca, che, talvolta, vedevano il comandante, chiamato a più importanti compiti tecnici ed economici, quasi inutilmente gravato da un sempre più complesso sistema legislativo ²⁸. Era alla base di tale considerazione la scelta operata da Jacopo Virgilio nel 1859, allorché redasse un foglio contenente le principali norme relative ai doveri e diritti del capitano, allo scopo di semplificare i criteri cui questi doveva attenersi e nelle quali è indicativo che il rapporto con il personale imbarcato si limitasse alle pratiche dell'arruolamento ²⁹.

qualità del libero cittadino che ha il marinaio ». Insomma, il fatto che il lavoro sul mare costituisse una attività del tutto particolare spingeva a considerare quella del marinaio « una vita di eccezione » e per questo sottoposta a leggi eccezionali, fino a limitare appunto la condizione di libertà (p. 55).

²⁷ D'altra parte era ben chiara l'autorità conferita al capitano fin dal Regolamento del 13 gennaio 1827, per cui « ... tutte le persone componenti l'equipaggio sono obbligate ad ubbidire al capitano o patrone il quale deve mantenere l'ordine e la polizia sul proprio bastimento » (art. 202) e lo spirito di tale norma rimase immutato fino ad oggi.

²⁸ Si trattava in realtà di una scarsa sensibilità per il cambiamento della formazione degli equipaggi verso una maggiore complessità, anche tecnica, e anche riguardo un mutamento delle mentalità, che, sia pur lentamente, cominciava a farsi strada, più all'estero che in Italia.

²⁹ J. VIRGILIO, *Prontuario dei doveri e dei diritti del capitano marittimo mercantile*, Genova 1859. Questa inconsueta pubblicazione consisteva in un foglio ripiegato in varie parti, che, dispiegato, poteva costituire un quadro sintetico della legislazione di riferimento per il comandante della nave. Un Proemio a questo schema indicava con chiarezza le intenzioni dell'autore: « Il Capitano Marittimo non ha tempo da occupare in lunghe letture, quali cionondimeno necessiterebbe la conoscenza intima dei diritti che gli competono, e più ancora dei numerosi doveri che nuove leggi necessitano di imporgli. Raunare in un sol foglio la somma degli uni e degli altri, parsemi lavoro non disutile, poiché potea fornire ai naviganti una guida negli ambagi della legislazione marittima. Non ho pretensioni d'aver accennato tutto, crederei però di già vantaggioso che i Capitani conoscessero perfettamente quanto qui riporto, e d'altra parte la nessuna gloria che posso attendermi da questa lieve fatica sia segno manifesto che solo l'affetto vivissimo che porto alla gente di mare, nerbo e vita precipua della città nostra, e il desiderio di poterle in qualche parte riuscir utile mi indusse a questa pubblicazione; mi si tenga quindi a calcolo la buona volontà ».

Dunque la figura del comandante ricopriva un ruolo centrale: nel delinearla anche in relazione con l'insieme dell'equipaggio, si è fatto riferimento al Codice del 1877, precisando quali modifiche significative siano state successivamente apportate e, ancora, se necessarie, le più specifiche indicazioni tratte dal Regolamento attuativo³⁰.

Capitani e padroni erano gli unici autorizzati al comando di un mercantile. I capitani a loro volta erano distinti in *capitani superiori di lungo corso* e *capitani di lungo corso*. Il primo di questi due gradi venne istituito con la riforma del codice del 1877 e poteva essere conseguito dopo avere superato un esame volontario, che provasse il più alto livello di studi fatti e le maggiori competenze acquisite³¹. Agli ufficiali di vascello, vale a dire quindi allo stato maggiore della Marina, che fossero passati alla Marina mercantile, tale patente di capitano superiore di lungo corso competeva di diritto. A questo proposito va sottolineato come venisse bene definito il passaggio del personale dalla marina militare alla marina mercantile, che avveniva con una certa frequenza e, come si vedrà più avanti, soprattutto per quelle categorie che richiedevano competenze tecniche e provata esperienza come i macchinisti³². Potevano divenire capitani di lungo corso coloro che, compiuti ventiquattro anni, e con quattro anni di navigazione, di cui la metà su navi italiane, ne avessero svolto almeno uno fuori del Mediterraneo.

Mentre per costoro non sussistevano limiti di portata e di destinazione della nave di cui erano al comando, i *capitani di gran cabotaggio* potevano portare navi di qualunque portata, ma solo nel Mediterraneo, nel Mar Nero e nel Mar d'Azov, e, usciti da Gibilterra, a nord potevano costeggiare Spagna, Portogallo, Francia, Isole Britanniche, nel Mare del Nord e nel Mar Baltico, a sud potevano andare lungo le coste africane fino al Senegal, comprese le isole a non più di 300 miglia da quelle coste. Era poi consentito loro di comandare navi che passassero Suez e di lì al Mar Rosso, Golfo Persico e

³⁰ *Regolamento* approvato con Regio decreto 20 novembre 1879, n. 5166. Si veda anche *Codice per la Marina Mercantile del Regno d'Italia - Regolamento per l'esecuzione del testo unico del Codice per la Marina Mercantile colle successive disposizioni e modificazioni fino al 30 marzo 1898 colle riferenze degli articoli tra loro e alle leggi per la Marina Mercantile*, ordinato a cura di C. BRUNO, Capo Sezione del Ministero della Marina, Torino 1898.

³¹ Si era voluto in questo modo creare una classe analoga ai *masters extra* della marina inglese.

³² Sull'argomento vedi C. BRUNO, *Marina mercantile*, in *Enciclopedia giuridica italiana* cit., in particolare p. 906 e sgg; e, dello stesso autore, *Gente di mare* cit.

isole Indiane fino a Bombay. Per aspirare al grado di capitano di gran cabottaggio bisognava avere ventidue anni e quattro anni di navigazione, di cui almeno metà svolta su naviglio italiano.

Le navi nazionali potevano essere portate anche dai *padroni* e dai *marinai autorizzati*. I primi, cui si richiedeva, per aspirare a tale grado, di avere almeno ventidue anni e una esperienza di tre anni di navigazione, fra i quali uno su navi cui si aspirava di poter comandare, avevano la possibilità di portare navi di qualunque portata, ma esclusivamente nel Mediterraneo; gli altri, con l'obbligo di quattro anni di navigazione, non potevano comandare navi superiori alle cinquanta tonnellate all'interno del Mediterraneo³³.

Tutti questi gradi della marina mercantile potevano essere conseguiti non solo dopo avere svolto l'esperienza pratica richiesta, ma anche superando esami teorici e pratici il cui svolgimento si modificò nel tempo³⁴.

Nel codice non compariva la figura del *capo-barca*, contemplata invece dal Regolamento³⁵: in particolare il traffico per il trasporto di passeggeri e merci limitato al circondario di iscrizione a barche o battelli poteva essere svolto da chi si distingueva fra colui che effettuava traffico passeggeri o merci limitatamente al circondario di iscrizione del mezzo stesso e chi poteva portare per tutte le coste del Regno una imbarcazione a vela o a vapore non superiore a 25 tonnellate.

Si definiva così il quadro di coloro che, nei termini indicati, potevano comandare una nave e alle cui dipendenze, laddove ciò era possibile, si collocavano gli *ufficiali di bordo*:

- il capitano in seconda;
- lo scrivano;
- il sottoscrivano;
- il medico chirurgo di bordo;
- il macchinista in prima sui piroscafi;
- il macchinista in seconda.

³³ Anche in questo caso i limiti erano molto precisi: lungo le coste del Regno, le isole di Corsica e di Malta, le coste adriatiche e ioniche fino a Navarino; le coste francesi e spagnole fino a Gibilterra; e, ancora, le coste nord africane fino a Bengasi.

³⁴ Si veda più avanti a p. 290 e sgg. quanto concerne i principali aspetti dell'istruzione nautica.

³⁵ Vedi articoli 911 e 912 poi modificati con il Regio decreto 7 novembre 1889, n. 6514.

Seguiva la fascia dei *sottufficiali*, di coloro, cioè, che stavano alle dipendenze del capitano e degli ufficiali di bordo:

- il nostromo, o i nostromi, addetti alle manovre e al controllo delle attrezzature;
- il pilota pratico, nell’arco temporale in cui gli era affidata la direzione della nave;
- il maestro d’ascia, solo per quanto concerneva l’abbandono della nave.

I mutamenti intervenuti nelle mansioni a bordo nel giro di pochi anni si tradussero in una ulteriore divisione fra i sottufficiali, che può essere così sintetizzata: *in coperta*, al nostromo si affiancarono figure quali il carpentiere, l’ottonaio e altri; *in macchina*, comparvero il primo e il secondo fuochista, gli operai meccanici e, più avanti ancora nel tempo, operai elettricisti ecc.

C’era infine il personale di *bassa forza* distribuito in coperta: marinai, giovanotti, mozzi e, in macchina: fuochisti e carbonai³⁶.

Tale definizione si attiene a quanto indicato nella legislazione e, di conseguenza, nei contratti, ma nella realtà l’organizzazione a bordo era molto più articolata di quanto possa immaginarsi sulla base delle figure definite dal codice³⁷. Più si procedeva nella complessità organizzativa, più si chiudeva a catena il sistema del controllo e delle responsabilità: anche a bordo delle navi mercantili vigeva un sistema gerarchico e rigoroso di tipo militare, se non sul piano formale (per esempio le divise), certamente su quello sostanziale.

Tornando a esaminare brevemente alcuni degli appartenenti al gruppo degli ufficiali di bordo va osservato che quella dello scrivano era una figura che nel tempo aveva modificato o, forse è meglio dire, ridotto, le sue competenze. Senza alcuna autorizzazione al comando, per antica tradizione egli svolgeva un compito di pubblica fiducia curando l’amministrazione della nave: controllo delle merci imbarcate e sbarcate, paghe ai marinai etc. Con il tempo il suo ruolo era venuto vuotandosi di significato, soprattutto in corrispondenza di una maggiore concentrazione di funzioni nella

³⁶ Si veda anche M.S. ROLLANDI, *L’organizzazione a bordo* cit., pp. 527-528.

³⁷ Si noti per esempio come dei marinai e dei mozzi si facesse menzione solo nella partizione sulla gente di mare, mentre nulla era riportato di più specifico allorché si passava alla formazione dell’equipaggio. Sull’articolazione dei ruoli di bordo vedi E. CORBINO, *Economia dei trasporti marittimi* cit., p. 99 e sgg., che parla per esempio delle figure dei caporali di macchina.

persona del capitano³⁸. Ciò spiega perché nel 1886 il sottoscrittore fu del tutto abolito³⁹.

L'assunzione del medico di bordo era obbligatoria solo nei viaggi fuori dello stretto di Gibilterra e del canale di Suez⁴⁰ e con un numero di imbarcati, compreso l'equipaggio, superiore ai centocinquanta individui, il che collocava immediatamente questa figura professionale sulle navi passeggeri.

Mentre alcune funzioni perdevano una parte del peso e dell'autorevolezza giocata nelle relazioni di bordo, altre venivano acquisendo maggiore rilievo. Era il caso dei macchinisti, la cui presenza sulle navi venne accolta definitivamente dalla giurisprudenza, come si è visto in precedenza, e di conseguenza vennero fatte in merito precisazioni significative. Nel Codice del 1877 si fece menzione del macchinista⁴¹ quale componente l'equipaggio in qualità di ufficiale e si specificò il grado e il numero di questo tipo di tecnici da imbarcare sulla base della potenza e della destinazione del piroscafo⁴². Tutto ciò in realtà prendeva maggiormente corpo tramite indicazioni prescritte dal regolamento⁴³, da cui emergeva un quadro piuttosto ampio dei requisiti necessari per conseguire le patenti di grado, incentrati sull'importanza di avere esperienza lavorativa oltre che scolastica. Per potere avere la

³⁸ Nel *Codice per la Marina Mercantile* del 1865 lo scrivano era stato soppresso, per poi essere recuperato nella rielaborazione del codice del 1877.

³⁹ Vedi articolo 4 della Legge 11 aprile 1886, n.3781. In realtà ai primi del Novecento si determinò la necessità di sollevare il capitano dalle funzioni amministrative, fattesi nel tempo sempre più onerose, e di affidarle a una figura sostanzialmente analoga allo scrivano: il commissario di bordo.

⁴⁰ Articolo 89 del *Codice per la Marina Mercantile*.

⁴¹ Articoli 66 e 69.

⁴² Per navigazione lungo le coste del Mediterraneo, dalmate e istriane, era d'obbligo imbarcare un macchinista in seconda se la forza delle macchine era inferiore a cento cavalli nominali; in caso di potenza superiore bisognava avere a bordo un macchinista in prima. L'obbligo di assumere un macchinista in prima vigeva anche per viaggi fuori dei limiti sopra menzionati per piroscafi con potenza inferiore ai cento cavalli nominali, mentre, nel caso di una forza maggiore, scattava il dovere di assumere due macchinisti: uno in prima e uno in seconda. Nel 1886 era stata anche introdotta la possibilità per le macchine non superiori ai centocinquanta cavalli montate sui piroscafi addetti al solo traffico costiero nazionale, così come per i rimorchiatori, di dare la direzione a "persone pratiche".

⁴³ Vedi Capo V, *Delle condizioni per esercitare l'arte di macchinista in 1° e in 2°, artt. 206-210; 213.*

patente di macchinista occorre dimostrare di avere lavorato per tre anni in uno stabilimento meccanico a fare o a riparare macchine e di avere svolto un anno di navigazione su un piroscifo come addetto alle macchine. In alternativa erano richiesti quattro anni di navigazione con quel genere di mansione. A tale esperienza doveva aggiungersi il superamento di un esame teorico-pratico. Come in altri casi erano prospettati altri percorsi, in parte alternativi, a quelli su esposti: erano esonerati dalla prova teorico-pratica per macchinista in prima i macchinisti in seconda che dimostravano di avere almeno dieci anni di navigazione alle macchine dal momento del conseguimento della patente di grado. Anche per questo personale era previsto un passaggio dalla marina militare: a coloro che avevano svolto dieci anni di navigazione, anche a bordo di “regie navi” con il grado di macchinista di seconda e terza classe⁴⁴, era concesso di avere la patente di macchinista in prima senza l’obbligo della prova di esame⁴⁵.

⁴⁴ Questi ultimi altrove erano chiamati “aiutanti macchinisti”. Tali clausole furono aggiunte con il RDL. 17 ottobre 1889, n. 6497 (cfr. *Codice per la Marina Mercantile del Regno d’Italia, Regolamento per l’esecuzione del testo unico...ordinato a cura di Carlo Bruno* cit., art. 207 del Regolamento).

⁴⁵ La condizione professionale del macchinista risultò presto essere l’elemento chiave della nuova navigazione, quella a vapore appunto. Il fatto che fossero stati necessari molti anni per giungere ad occupare nell’ordinamento legislativo l’attenzione corrispondente al ruolo svolto a bordo dei piroscafi, in sintonia con la lunga transizione al vapore, non significava che a livello di alta competenza mancassero attenzione e sensibilità in proposito. Nel 1872 A. Riboty, ministro della Marina, presentava al Re una relazione proprio sul Regolamento da introdurre riguardo « l’esercizio dell’arte di macchinista sui piroscafi mercantili » (A. RIBOTY, *Relazione fatta a S. M. in udienza del dì 29 agosto 1872 dal Ministro della Marina intorno al Regolamento per l’esercizio dell’arte di macchinista sui piroscafi mercantili*, in « Rivista marittima », V/9, 1872, pp. 309-313). L’art. 69 del Codice di M.M. ascriveva i macchinisti alla categoria della Gente di mare, ma prevedeva anche che le condizioni per esercitare tale mestiere fossero determinate da un Regolamento, che, come si è visto, nonostante le previsioni del legislatore non aveva visto la luce. Con Decreto del 17 ottobre 1869 erano stati stabiliti i criteri di esame per diventare macchinista e al contempo erano state individuate molte condizioni per conseguire le relative patenti. Tutto ciò non eliminava però una “stato provvisorio”, che il ministro giudicava necessario rimuovere. Dalle parole di Riboty emergeva con tutta evidenza che quella del macchinista era la professione del futuro per la marina (nel giro di poco tempo ne risultavano impiegati più di 260), ed era perciò opportuno avere attenzione per la sua formazione, proporzionatamente al peso della nuova tecnologia praticata a bordo. Per tale motivo nel progetto di decreto il ministro prevedeva che il macchinista acquisisse anche una « perizia manuale » conseguibile tramite il lavoro svolto « qualche anno in un’officina meccanica, o navigando come addetti alle macchine » (*Ibidem*, p. 309). Il contenuto della bozza di decreto sarà recu-

Accanto ai macchinisti lavorava tutto il personale necessario al funzionamento del vapore; fra questi fuochisti e carbonai. Nel 1886 si stabilì che sui piroscafi sussistesse una corrispondenza di massima fra numero dei fuochisti e numero dei forni e che i carbonai fossero assunti nella proporzione di metà del numero dei fuochisti⁴⁶.

Questa necessaria e corretta divisione della gente di mare per gradi si limitava a un assetto il più possibile “aggiornato” delle condizioni e delle competenze del personale. Ma a una sistemazione “statica” di queste categorie se ne affiancava una dinamica, collegata all’andamento della marina mercantile, alla capacità di investimento nel vapore e in tecnologia. All’interno di tale meccanismo si assisteva alla progressiva marginalizzazione, se non la scomparsa, di alcuni ruoli, mentre altri venivano potenziati e altri ancora si formavano *ex-novo* e acquisivano sempre maggiore rilievo.

4. *L’istruzione nautica*

Molti elementi concorrevano alla trasformazione degli equipaggi: fra questi l’istruzione nautica. Si trattava di un settore che nella sua evoluzione era speculare alle incertezze e alle difficoltà incontrate dalla marina mercantile. D’altra parte alla luce delle più recenti analisi appare ormai indiscutibile il ruolo dell’istruzione nel concorso alla crescita economica⁴⁷.

perato, con alcune modifiche, nella legislazione di poco successiva, ma in questa sede interessa cogliere la sensibilità mostrata per la figura del macchinista quale perno di una marina moderna, che in quel momento ci si augurava di potenziare.

⁴⁶ M.S. ROLLANDI, *L’organizzazione a bordo* cit. p. 531.

⁴⁷ Sul rapporto fra istruzione e sviluppo e, in particolare, sull’aspetto specifico dell’istruzione tecnica, c’è ormai una vasta letteratura. Al bel saggio di C.M. CIPOLLA, *Istruzione e sviluppo. Il declino dell’analfabetismo nel mondo occidentale*, Torino 1969, fanno seguito l’importante contributo di G. VIGO, *Istruzione e sviluppo economico in Italia nel secolo XIX*, Torino 1971 e quello di V. ZAMAGNI, *Istruzione e sviluppo economico italiano 1861-1913*, in *Lo sviluppo economico italiano 1861-1913*, a cura di G. TONIOLO, Bari 1973 (in parte modificato nell’edizione del 1978). C.G. LACAITA, *Istruzione e sviluppo industriale in Italia (1859-1914)*, Firenze 1973, per primo mette a punto ulteriori elementi di conoscenza relativi all’istruzione tecnica e sarà questo un tema cui continuerà ad apportare nuovi contributi insieme con altri autori i quali, sotto angolazioni diverse, hanno affrontato questo argomento. Ci si limita a ricordare S. SOLDANI, *L’istruzione tecnica nell’Italia liberale (1861-1900)*, in « Studi Storici », XXII (1981), pp. 79-117; M. VASTA, *Innovazione tecnologica e capitale umano in Italia (1880-1914), Le traiettorie della seconda rivoluzione industriale*, Bologna

Con la legge Casati del novembre 1859 si avviarono per la prima volta, e sotto il controllo governativo, riforme in materia scolastica, che compresero anche il settore nautico, ma rimase la fisionomia un po' a sé stante di questo ambito rispetto ad altri, come si è in altre occasioni ricordato, che accompagnò anche le vicende relative a questa branca dell'istruzione. Per tale motivo le scuole e gli istituti nautici, pur essendo inquadrati per molti aspetti negli ordinamenti relativi all'istruzione tecnica, ebbero a lungo un ordinamento in parte discosto da quello delle altre scuole ed istituti. Solo nel 1917, infatti, quando tale settore dell'istruzione passò al Ministero della Marina⁴⁸, i nautici smisero di seguire un percorso parallelo, e mai del tutto coincidente con quello degli altri istituti tecnici, e persero «la loro irriducibile particolarità»⁴⁹.

Nonostante la notevole diversità dell'organizzazione scolastica di tutte le scuole nautiche istituite negli Stati preunitari, che erano passate al Ministero di agricoltura industria e commercio, al momento dell'Unità sussisteva per esse un elemento comune dato dalla scarsa importanza attribuita all'apprendimento scolastico rispetto al quale si privilegiava l'esperienza sul mare, e questo per tutti i gradi a bordo⁵⁰. In tal modo ne conseguiva che l'unica verifica sulla preparazione professionale consisteva in un esame teorico-pratico da svolgersi presso le autorità competenti⁵¹. Soltanto nel 1865,

1991; sulla formazione di tecnici a livello superiore vedi F. FAURI, *Istruzione e governo dell'impresa. La formazione dei dirigenti in Gran Bretagna e in Italia (1860- 1960)*, Bologna 1998 o ancora *Gli ingegneri in Italia tra '800 e '900*, a cura di A. GIUNTINI e M. MINESIO, Milano 1999. Da ultimo si rimanda al contributo di M. MORONI, *Istruzione tecnica e mondo del lavoro in Italia tra Otto e Novecento: alcuni casi regionali*, in Società Italiana degli Storici dell'Economia, *Il lavoro come fattore produttivo* cit., pp. 385-406. Tutti questi lavori sono corredati di una ricca bibliografia cui si rimanda.

⁴⁸ RDL. 11 ottobre 1917, n. 1661.

⁴⁹ A. TONELLI, *L'istruzione tecnica e professionale di Stato nelle strutture e nei programmi da Casati ai giorni nostri*, Milano 1964, p. 54; sull'istruzione nautica si rimanda anche a Ministero dell'Educazione Nazionale, Direzione generale per l'istruzione tecnica, *L'istruzione nautica in Italia*, Roma 1931 e a M.S. ROLLANDI, *Imparare a navigare* cit., e alle indicazioni bibliografiche ivi riportate.

⁵⁰ Ministero dell'Educazione Nazionale, *L'istruzione nautica* cit., pp. 7-15.

⁵¹ Nel caso del Regno di Sardegna, per esempio, con le Regie Patenti 13 gennaio 1827 erano state istituite scuole governative di nautica a Genova, Cagliari e Nizza, cui erano seguite altre, anche comunali e private, prevalentemente in Liguria. Con Regio Brevetto 12 dicembre 1840 erano state formulate le norme di funzionamento che stabilirono l'esistenza di

con il Regolamento Torelli⁵², gli istituti nautici vennero a fare parte in termini giuridicamente chiari degli istituti tecnici e, in particolare, costituirono una delle sezioni in cui tali istituti erano stati divisi. La specifica materia dell'istruzione nautica fu di lì a poco ulteriormente modificata per coordinare le indicazioni contenute nel codice di Marina mercantile relativamente agli esami di grado. In tal modo gli istituti furono ordinati da un regolamento specifico⁵³ secondo il quale l'insegnamento nautico era strutturato su due diversi ordini: il primo nelle Scuole nautiche per aspiranti al grado di capitano di gran cabotaggio, costruttore navale di seconda classe e macchinista in seconda; l'altro negli istituti nautici per aspiranti al grado di capitano di lungo corso, costruttore navale di prima classe e macchinista in prima. La durata delle scuole di grado inferiore era di un anno, mentre quelle di grado superiore prevedevano tre anni di studio.

Permaneva tuttavia la possibilità di presentarsi come privatisti superando un esame teorico-pratico presso le Capitanerie di porto, il che portò quasi a privare di significato l'istituzione e quindi la frequenza di una scuola governativa professionalizzante. La pressione esercitata dai sostenitori di una maggiore scolarizzazione della gente di mare fece modificare in parte la normativa proprio riguardo l'esame di grado, stabilendo che la prova finale dovesse consistere in una prova teorica da superare presso una scuola o istituto tecnico, affiancandosi in questo agli allievi frequentanti, e una prova pratica presso le capitanerie⁵⁴.

due classi distinte, condotte da un maestro, una per gli aspiranti al grado di Capitano, l'altra al grado di Padrone di prima e seconda classe. In questo caso i gradi si conseguivano grazie al superamento di un esame che si svolgeva presso il Consolato di Marina a Genova. Sempre nel capoluogo ligure fin dal 1853 la Camera di Commercio aveva attivato una Scuola di nautica e di architettura navale, destinata alla preparazione di Capitani e Costruttori di prima e seconda classe. Gli allievi delle scuole camerali dovevano essere esaminati da commissioni di cui facevano parte anche componenti della Camera di Commercio (S. DOLDI, *Le prime scuole tecniche genovesi*, in «la Berio», XXXVI/2, 1996, pp. 3-25 e M.S. ROLLANDI, *Agli albori dell'istruzione tecnica a Genova: le scuole professionali della Camera di Commercio (1845-1865)*, in corso di stampa in *La storia e l'economia. Miscellanea di studi in onore di Giorgio Mori*). Con la legge Casati le scuole governative furono lasciate sotto il Ministero della guerra e, come si è visto, confluirono poi sotto il MAIC.

⁵² RDL. 18 ottobre 1865, n. 1712.

⁵³ RDL. 22 novembre 1866, n. 3347.

⁵⁴ RDL. 17 ottobre 1869, n. 5314.

Restavano comunque molte critiche nei confronti dell'organizzazione di questi studi e non di rado i commissari inviati dal ministero per le prove finali esprimevano valutazioni anche in merito ai programmi svolti e alla loro efficacia sul piano operativo e proponevano anche arricchimenti e integrazioni⁵⁵.

Le questioni relative all'istruzione nautica non erano certo poche, né era immobile il settore lavorativo di sbocco per i licenziati. Le osservazioni

⁵⁵ Nell'ottobre 1871 il luogotenente di Vascello M. Pico, in qualità di commissario all'esame di licenza presso il R. Istituto di Marina Mercantile di Genova, redigeva per il ministro una relazione sul suo operato e, fra l'altro, faceva alcune osservazioni sui programmi di studio. Non esitava a osservare per esempio che nel secondo programma di Astronomia nautica mancavano « due calcoli importantissimi, e molto necessari per i Capitani di lungo corso. Primo: trovare la Longitudine per mezzo delle distanze. Secondo trovare la Latitudine per mezzo delle altezze circa le Meridiane ». Era una osservazione molto tecnica poiché, come lo stesso Pico osservava, « Un Capitano di lungo corso deve, nel caso gli si alterasse la marcia del suo cronometro, o gli si fermasse, sapersi trovare la Longitudine in mare ». Il secondo calcolo che egli riteneva fosse da introdurre nel programma era collegato alla opportunità di calcolare in termini più esatti la Longitudine e, in generale, giudica necessario un più approfondito programma di trigonometria.

Sempre per la formazione della massima figura a bordo egli riteneva opportuno riproporre una materia nel tempo eliminata: « I progressi che ogni giorno si sviluppano nella costruzione dei bastimenti mercantili misti – egli così spiegava la sua insistenza – mi inducono a far notare ... la convenienza di richiamare in vigore il programma VI, Elementi di macchina a vapore, Regio Decreto 4 aprile 1866, tale materia inizia il capitano a non trovarsi esposto dato il caso che comandi un bastimento misto, di essere costretto a trovarsi sottoposto per incoscienza al suo Macchinista, il che troverei in certi casi nocivo alle discipline di bordo, ed alla posizione di un capitano ». Seguivano altre proposte relative al programma per quanto concerneva la Manovra della nave, ma l'atteggiamento di Pico risultava particolarmente determinato sulla necessità di rielaborare il programma di Astronomia nautica per Capitani di gran cabotaggio che, a suo parere, avrebbero dovuto sapere svolgere il calcolo di longitudine con il cronometro e quello dell'azimut per trovare la variazione della bussola. « Il solo pensiero che tali capitani come secondi a bordo dei bastimenti solcano l'Atlantico in ogni direzione, o comandare puonno dei bastimenti che vanno nel Mar Nero, in Inghilterra, o nel Baltico, e ovunque s'imbarcano, trovano un cronometro, è cosa di prima necessità, che anche loro imparino empiricamente come si fa un angolo orario, per poi trovarsi la longitudine, ed una variazione della bussola col mezzo dell'Azimut, il cui calcolo non presenta difficoltà maggiori di quello dell'angolo orario ». Da ultimo non veniva ignorato l'aspetto relativo all'istruzione per i macchinisti, che, anzi, era vista come da riorganizzarsi completamente, anche ipotizzando l'introduzione di « qualche Professore speciale », ma lo stesso relatore in quella occasione si limitava a enunciare il problema (ACS, Ministero della Pubblica Istruzione, Divisione Scuole Medie. Istituti tecnici e nautici (1860-1896), b. 28, *Relazione del R. Commissario all'esame autunnale 1871 in Genova*, documento del 28 ottobre 1871). Le annotazioni a margine della relazione, e di altre analoghe in tale periodo, suggeriscono che ne venisse fatta una lettura attenta e problematica.

critiche sui programmi e sulla preparazione scolastica dei capitani e dei macchinisti, nonché sulle modalità di esame, portarono perciò a un nuovo intervento in materia nel gennaio 1873, allorché si pose mano a un ulteriore riordino e ci si avvicinò maggiormente al modello delle altre scuole e istituti tecnici. Veniva richiesta una permanenza scolastica di due anni (e non più di uno) in una scuola di nautica, destinata, con tale intervento, solo a coloro che intendessero diventare capitani di gran cabotaggio, mentre negli istituti nautici, in tre anni di corso, si formavano i capitani di lungo corso. L'idea di avviare scuole speciali di macchine a vapore venne attuata per i macchinisti, che, a seconda del grado, dovevano frequentarle per quattro o due anni⁵⁶. Analogamente furono avviate scuole speciali di costruzione navale in cui si effettuassero corsi triennali e biennali per costruttori di prima e seconda classe. A tutto ciò si aggiunsero le indicazioni relative ai requisiti necessari per rilasciare le patenti di grado contenute nel nuovo Codice di Marina mercantile e nel Regolamento attuativo del novembre 1879⁵⁷.

Il quadro delle materie insegnate a capitani, macchinisti e costruttori si fece a questo punto significativamente ricco e complesso⁵⁸. Fra gli scopi che si volevano perseguire figurava quello di una maggiore preparazione culturale. Per tale motivo si disposero molte ore di lezione di «Lingua italiana», ma anche una buona preparazione in «Geografia descrittiva e commerciale» e in «Storia». Era previsto anche lo studio, sia pure facoltativo, di «Lingua francese» e «Lingua inglese»⁵⁹. Oltre a questa base comune, era stato predisposto un piano didattico, specifico per le diverse mansioni. «Macchine a vapore», per esempio, era di esclusiva pertinenza, al terzo anno, per aspiranti capitani di lungo corso, ma come si è detto, soprattutto con la funzione di metterli in grado di continuare a svolgere un ruolo egemone a bordo. Nel

⁵⁶ Aumentava così anche questo periodo di formazione da tre a quattro anni per i macchinisti in prima e da uno a due per quelli in seconda. Data la maggiore complessità di questa iniziativa, il legislatore stabilì che tali scuole superiori dovevano sorgere in centri in cui già si svolgevano attività industriali.

⁵⁷ Vedi a p. 288 e sgg. i requisiti richiesti.

⁵⁸ Per alcune specifiche considerazioni si rimanda a M.S. ROLLANDI, *Imparare a navigare* cit., pp. 157-158.

⁵⁹ Fatta eccezione per l'insegnamento della «Lingua italiana», mano a mano che si «scendeva di grado» diminuiva la quota di materie «culturali»: il macchinista in seconda non studiava «Storia», e, come lui, i costruttori in prima e in seconda; era invece materia di studio per i macchinisti in prima.

corso di capitano di lungo corso, al secondo e al terzo anno, si studiava « Trigonometria sferica, geometria astronomica e astronomia nautica », materia che veniva impartita, in termini più contenuti, ma pur sempre importanti, al secondo anno del corso per capitani di gran cabotaggio, sotto la denominazione di « Principi di astronomia e calcoli pratici di nautica ».

Gli studenti della scuole per macchinisti dovevano studiare discipline finalizzate al loro lavoro, decisamente più tecnico, in senso moderno, rispetto alla formazione scolastica impartita in precedenza. Ecco perciò che il macchinista in prima doveva avere appreso « Fisica e meccanica elementare », « Macchine, materiali e doveri del macchinista » e « Disegno di macchine »⁶⁰.

Nonostante il notevole sforzo compiuto dal legislatore, continuarono a sussistere motivi di scontento, soprattutto per il basso livello culturale di coloro che frequentavano tali istituti, che probabilmente risultavano, nella pratica, molto diversi fra loro e costituivano in alcuni casi una presenza frammentaria sul territorio, a scapito della qualità dell'insegnamento⁶¹. Per tale motivo la nuova riforma attuata nel 1891 ne razionalizzò ulteriormente l'impianto organizzativo⁶² eliminando innanzitutto la distinzione fra scuole e istituti. Restarono solo gli istituti nautici, strutturati in tre sezioni: per capitani, macchinisti e costruttori. A loro volta, però, le sezioni vennero sdoppiate in due corsi: quelli di tre anni per capitani di lungo corso, macchinisti in prima e costruttori di prima classe e quelli di due anni per capitani di gran cabotaggio, macchinisti in seconda e costruttori di seconda classe⁶³.

⁶⁰ Per il costruttore navale il cuore dell'insegnamento verteva su materie quali « Costruzione navale », « Disegno di costruzione navale », « Teoria della nave ».

⁶¹ Il dibattito su questo tema fu molto vivace; non potendo riferire in dettaglio si rimanda ad alcuni degli interventi fatti sulla « Rivista marittima », che sono rappresentativi del tenore delle critiche fatte: L. FINCATI, *L'insegnamento professionale della marina mercantile*, XI/2 (1878), pp. 167-178; L. GRAFFAGNI, *L'educazione marinara dei futuri comandanti*, XIII/1 (1880), pp. 33-43.

⁶² RDL. 1 gennaio 1891, n. 13. Dal 1878, in conseguenza della soppressione del Ministero di Agricoltura Industria e Commercio, tutti gli istituti tecnici passarono sotto il Ministero della Pubblica Istruzione.

⁶³ Dal momento che permaneva la questione relativa alla scarsa preparazione di base degli allievi, si pensò di ovviare a tale problema istituendo corsi preparatori biennali, cui si potevano iscrivere coloro che avessero superato la scuola elementare o un esame di ammissione, che dovevano essere obbligatori per l'accesso a qualunque sezione degli istituti nautici. Si trattò di una iniziativa di breve durata e il corso preparatorio fu eliminato nel 1892 (RDL. 23 luglio 1892, n.4349).

Il dibattito sull'istruzione nautica raggiunse toni molto accesi negli anni Novanta dell'Ottocento, poiché il confronto con le altre marine sottolineava sovente l'inferiorità italiana. Si comprese in termini diffusi, presso coloro che si occupavano di economia marittima in senso lato, che anche la componente scolastica era importante ai fini dello sviluppo del settore. La eterogeneità dei componenti gli equipaggi saltava agli occhi degli osservatori, che concentravano le critiche sulla figura del capitano, essendo questa centrale nell'organizzazione del lavoro marittimo⁶⁴. Anche per la pressione esercitata dalle numerosi voci critiche, nel 1899⁶⁵ fu effettuato un ulteriore intervento sui programmi, che migliorò ancora la distribuzione delle materie e tale assetto rimase immutato fino al 1917. Rispetto ai primi anni del nuovo Regno l'articolazione dei programmi era molto cambiata e, soprattutto, era stata imposta una formazione di base comune a tutte le sezioni, mentre la successiva ulteriore specializzazione rifletteva con molta nettezza la specificità dei ruoli e delle competenze, anch'essa, nel giro di pochi decenni, sottoposta a profonde trasformazioni.

Nonostante le continue modifiche dei programmi di studio e l'indiscutibile razionalizzazione del percorso scolastico della gente di mare, gli studi nautici ebbero a lungo una connotazione giudicata negativamente da molti, ma perdurante nel tempo e nelle consuetudini: la frequenza scolastica saltuaria, da un lato, e, dall'altro, l'alta percentuale di privatisti agli esami di licenza. I motivi che stavano alla base di questo fenomeno erano molteplici.

⁶⁴ « La classe dei capitani comprende un elemento eterogeneo più di quanto immaginar si possa; – così osservava F. Biazzi nel 1896 – mentre in ogni altra professione un singolar indirizzo di cultura riunisce gli elementi che accoppiano alla affinità degli scopi anche una certa affinità di mezzi e quindi una comunanza relativa di azioni, nella carriera marittima, invece, accade qualche cosa di singolare. Qui, una grande riunione di tipi disparatissimi, un rimpasto di tutto ciò che di discorde si possa immaginare; diversa la cultura, l'educazione, la capacità, la pratica, i mezzi, le fortune, gl'intenti, tutto difforme; si assiste al contatto del gentiluomo che professa la nautica come scienza, col rozzo manovriero che l'esercita come arte ristretta alle risorse di una esperienza affatto materiale; di colui che riconosce l'elevatezza del proprio compito, coll'«asino d'oro» che si chiama armatore ed i cui sentimenti volgari non possono dargli altro ideale che la voracità ingorda o l'agiatezza fondata su tutti i falli della propria ignoranza, su tutte le miserie della sua vita privata », che si presentavano generalmente al visitatore « con un ben scarso corredo didattico e con una ben meschina dotazione di mezzi » (F. BIAZZI, *Circa l'ordinamento degli studi nautici e della carriera marittima*, in « Rivista marittima », XXIX/10, 1896, pp. 19-48; 11, pp. 191-221; qui pp. 19-21).

⁶⁵ RDL. 23 luglio 1899, n. 340.

ISTITUTO NAUTICO

Orari e materie di insegnamento per sezioni e per classi (1899)

| Materie di insegnamento | capitani | | | macchinisti | | | costruttori | | |
|---|----------|----|-----|-------------|----|-----|-------------|----|-----|
| | I | II | III | I | II | III | I | II | III |
| Lingua italiana e storia | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| Lingua francese o inglese | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Algebra, geometria e trigonometria piana | 9 | | | | 9 | | | 9 | |
| Fisica e meccanica elementare | 6 | | | 6 | | | 6 | | |
| Attrezzatura navale | | 4½ | | | | | | | |
| Navigazione | | 4½ | | | | | | | |
| Trigonometria sferica, geografia astronomica e astronomia nautica | | 4½ | 4½ | | | | | | |
| Macchine a vapore | | 3 | | | 9 | 4½ | | | 3 |
| Geografia commerciale | | 3 | 3 | | | | | | |
| Diritto (a) | | 4½ | | | | | | | 2 |
| Meteorologia | | | 3 | | | | | | |
| Contabilità di bordo | | | 2 | | | | | | |
| Geometria descrittiva(b) | | | | 3 | | | 3 | 3 | |
| Meccanica applicata | | | | | 3 | | | 3 | |
| Materiali e doveri del Macchinista | | | | | 3 | | | | |
| Disegno di macchine | | | | | 6 | 6 | | | |
| Fisica complementare | | | | | | 4½ | | | |
| Esercitazioni in officina (c) | | | | | | | | | |
| Costruzione navale | | | | | | | 3 | 4½ | 4½ |
| Disegno di costruzione navale | | | | | | | 6 | 8 | 8 |
| Teoria della nave (d) | | | | | | | | 4½ | 4½ |

- (a) Per i costruttori il corso è semestrale
- (b) Corso semestrale
- (c) Orario stabilito dal Consiglio dei professori
- (d) Per la I classe il corso è semestrale

Fonte: A TONELLI, *L'istruzione nautica* cit., p. 48.

Innanzitutto, soprattutto nei primi anni del nuovo Regno, risultavano dominanti e profondamente radicate presso le popolazioni dei centri marinari le antiche consuetudini secondo le quali la formazione professionale avveniva in mare, a bordo delle navi, e l'esame da superare costituiva una necessità formale, burocratica, che ratificava una capacità che lo stesso mercato del lavoro avrebbe o meno confermato. Per tale motivo l'obbligo scolastico era visto

dai più come un impedimento e non come una necessità formativa, anche a più alto livello teorico. A Genova, per esempio, fin dagli anni Cinquanta dell'Ottocento, i docenti delle scuole di nautica istituite dalla Camera di Commercio lamentavano la scorretta "concorrenza" svolta da scuole private, di pessimo livello, che favorivano il perpetuarsi di errate consuetudini a tutto svantaggio della preparazione del personale navigante, nei cui confronti, peraltro, le Capitanerie di porto mostravano una discutibile condiscendenza⁶⁶.

Non da meno erano le critiche durissime sferrate da Gerolamo Boccardo ancora negli anni Settanta, in qualità di preside del R. Istituto Tecnico Industriale - Professionale e di Marina Mercantile, allorché rivendicava la valenza progressiva dell'istruzione impartita in sede scolastica e giudicava troppo permissiva la legislazione vigente. « I giovani che si destinano alle carriere di Capitano e di Costruttore sono troppo lontani finora dalla persuasione che un sistema regolare di studi si richiegga per abilitarsi all'esercizio di queste professioni. E conviene confessare che, a mantenerli nella erronea credenza che poco, pochissimo basti alla loro mentale coltura contribuisce efficacissimamente la sconfinata libertà, dirò anzi l'assoluta licenza, che regna finora in materia d'insegnamento nautico privato »⁶⁷. Ma più in generale quella di Boccardo era una battaglia contro una visione complessiva dell'economia e della cultura, di cui l'istruzione tecnica non era che un aspetto. Constatava, piuttosto, come proprio in ambito marittimo, considerato nel suo complesso, persistessero particolarmente « la forza d'inerzia e la sonnolenza delle tradizioni », che avevano conservato, come egli annotava, « un sistema, o più esattamente, una assenza di qualunque sistema, che trovò la sua salvaguardia in alcunché di simile a ciò che il volgar adagio diceva un giorno dei medici: *errores medicorum terra tegit*, giacché con ragione almeno pari può dirsi: *errores nautarum mare tegit* »⁶⁸.

⁶⁶ Informazioni e osservazioni in questo senso sono in Archivio di Stato di Genova (d'ora in poi ASG), Fondo Camera di Commercio, regg. 515-516, 565-566; b. 36, fasc. "Scuole Tecniche", in cui sono riportate relazioni tecniche sull'argomento, progetti e scambi di opinioni sullo stato dell'istruzione nautica. Per ulteriori indicazioni si rimanda anche al nostro *Agli albori dell'istruzione tecnica* cit.

⁶⁷ *Relazione finale di anno*, redatta da G. Boccardo il 14 novembre 1870: ACS, Ministero della Pubblica Istruzione, Divisione Scuole Medie, Istituti tecnici e nautici (1860-1896), b. 28. Fin da allora l'economista genovese poneva il problema del basso livello scolastico di base per coloro che si presentavano ai corsi di nautica, « quasi digiuni di elementare tirocinio ».

⁶⁸ *Relazione sull'andamento del R. Istituto Tecnico Industriale- Professionale e di Marina Mercantile di Genova nell'anno scolastico 1870-71* (*Ibidem*); si vedano, dello stesso, le conside-

Se il Boccardo era particolarmente acceso nelle espressioni usate per definire tale questione, non meno preoccupato era il tono di coloro che sul finire del secolo riferivano dell'andamento degli studi presso lo stesso istituto genovese. Critiche e disagi del medesimo tenore erano manifestati sia dai presidi⁶⁹, sia dai commissari inviati dal ministero agli esami di licenza⁷⁰,

razioni fatte a proposito della formazione scolastica e professionale dei capitani: *Sulla istruzione degli aspiranti al grado di capitani marittimi mercantili*, in G. BOCCARDO, *Note e memorie di un economista*, Genova 1873, pp. 210-237.

⁶⁹ Si vedano le stringate, ma efficaci informazioni del preside F. Marconi nella *Relazione sull'anno scolastico 1890-91* (ACS, Ministero della Pubblica Istruzione cit., b. 28).

⁷⁰ Nella relazione svolta nel luglio 1892 il commissario di turno non poté che parlare di risultati complessivamente “non confortanti” e in effetti di sei alunni frequentanti solo due superarono la prova, mentre quattro si sarebbero dovuti ripresentare. Di due allievi ripetenti, solo uno fu promosso. Dei tredici candidati presentatisi come esterni per la sezione di capitani di lungo corso, sei per la prova generale e sette per esami di riparazione, uno solo di questi ultimi riuscì a superare la prova, mentre tutti gli altri furono rimandati, alcuni anche in tutte le materie. Del gruppo di candidati esterni nella sezione capitani di gran cabotaggio, uno per gli esami generali e due per quelli di riparazione, nessuno venne approvato. È interessante osservare lo zelo e l'impegno che questi poneva nel ricercare le cause di tale situazione e le sue considerazioni possono essere riportate quale diffuso sentire su tale argomento. « Quali ... possono essere le cause? », si domandava dunque il capitano di fregata che stilava il resoconto, « Escludo che ciò possa derivare da severità delle Commissioni esaminatrici, che come già ebbi ad accennare, sono state animate da benevolenza verso dei giovani, procurando di agevolarli nella esposizione delle tesi sulle quali la sorte li aveva chiamati a dar prova di sapere. Nemmeno ritengo doversi attribuire ai singoli insegnanti i quali, quantunque declini la responsabilità di un giudizio intorno al loro grado di capacità didattica, debbo dire che si addimostrarono competentissimi ed animati dal miglior volere per il conseguimento di buoni risultati. Le cause che a parer mio possono condurre ad effetti sì poco soddisfacenti, le ritrovo in alcune disposizioni vigenti che mi permettono mettere in evidenza a V. E. La Circolare del 27 giugno 1889 n. 889, di cotesto superiore Dicastero, stabilisce che per essere ammessi all'Istituto nautico per la Sezione Capitani di Gran Cabotaggio e di Lungo Corso, basta la licenza elementare superiore o che l'aspirante superi un esame equivalente nello Istituto ». Ecco quindi il punto nodale del problema: la possibilità di accedere a un livello alto di studi senza avere le necessarie nozioni di base, in questo modo « per insufficienza di coltura » non riuscivano ad apprendere le discipline insegnate. A ciò si aggiungeva la possibilità di presentarsi per tre volte agli esami di riparazione « senza restrizione alcuna per il numero di materie » su cui i candidati era stati giudicati insufficienti. Per tale motivo, a parere del commissario, « i giovani anziché studiare col ferreo proposito di superare tutti gli esami al termine dell'anno scolastico », sapendo di avere molte possibilità di reiterare la prova, frequentavano svogliatamente « non avendo di mira che di ottenere la licenza senza darsi pensiero, se questa vien conseguita per merito o strappata alla sorte più volte cimentata ». Insomma si sollecitavano provvedimenti più restrittivi per ottenere « benefici effetti » (*Ibidem*, *Relazione sugli esami di licenza nautica*, 27 luglio 1892).

che vedevano molto negativamente le eccessive facilitazioni offerte a questa categoria tanto nell'accesso scolastico quanto nelle prove di esame. Si era creata una forte discrasia tra il numero e la qualità della frequenza degli istituti tecnici e quella dei nautici, più facilmente riscontrabile quando questi condividevano la stessa sede e la stessa direzione, e che solo sul finire del secolo iniziò a dare segni di inversione di tendenza⁷¹.

Il caso genovese di cui si è reperita documentazione non doveva costituire un'eccezione rispetto al quadro nazionale⁷². Nonostante le modifiche legislative apportate, infatti, non mutavano alcune consuetudini e il divario fra il livello complessivo richiesto, o auspicato, e lo stato della scolarizzazione nei quadri della marina mercantile presentava elementi gravemente negativi, che, non casualmente durante il conflitto mondiale, furono ormai giudicati inaccettabili. Soprattutto a quel punto si volle raggiungere l'obiettivo di rendere più omogeneo sul piano della preparazione tecnica il personale a bordo della navi italiane, eliminando una deprecabile dualità nella formazione, in conseguenza della quale era possibile che, pur con la stessa titolarità di grado, navigassero persone con tanto diversa competenza⁷³. Va aggiunto peraltro

⁷¹ Si veda, sempre per il caso genovese, R. Istituto Tecnico e Nautico Vittorio Emanuele II in Genova, *Relazione finale sull'andamento dell'anno scolastico 1899-900* (*Ibidem*).

⁷² In questo senso sono le conclusioni fatte dalla Commissione reale per la riforma degli istituti nautici e di istruzione navale, *Relazione*, Venezia 1911, condotta nel 1906, vedi N. LABANCA, *Uniformi sul mare. Note sul reclutamento della Marina militare nell'Italia liberale*, in *A vela e a vapore* cit. pp. 215-245. Nei primi anni del XX secolo gli interventi in questo ambito si fecero sempre più frequenti e con più dettagliate analisi dei programmi scolastici. Si rimanda ai numerosi contributi comparsi su « La Marina mercantile italiana », la rivista diretta da Oreste Calamai, di cui si riportano solo alcune specifiche indicazioni: A. BUCCI, *L'istruzione nautica in Italia*, 1905, III, n. 64, pp. 1029-1031, n. 66, pp. 1069-1071, n. 67, pp. 1086-1087, n. 71, pp. 1148-1150; 1906, IV, n. 76, pp. 1227-1230; D. APREDA, *Alcune osservazioni sulla riforma degli studi nautici in Italia*, 1907, V, n. 118, pp. 1894-1895, n. 119, pp. 1912-1913; 1908, VI, n. 122, pp. 1964-1965, n. 123, pp. 1984-1987. A conferma di come la questione dell'istruzione nautica si facesse sempre più articolata va anche ricordato che nel settembre 1907 si svolse il primo Congresso nazionale dei professori degli istituti nautici (*Ibidem*, 1907, V, n. 114, p. 1826 e E. IPPOLITO, *Dopo il I congresso nazionale dei professori degli istituti nautici*, n. 116, pp. 1860-1863 e n. 117, pp. 1877-1879).

⁷³ Ministero della Marina, Direzione generale del personale e servizio militare e scientifico, Comandante Alberto Alessio, *Relazione sulla visita agli istituti nautici del Regno (16 agosto-8 settembre)*, Roma 1917. Gino Albi, che pure proveniva dalla marina mercantile, non esitava a deplorare la « pessima condizione degli Istituti nautici », nei quali, a suo avviso, i capitani non ricevevano una adeguata formazione professionale (G. ALBI, *Manuale del capitano marittimo*, Milano 1917, p. VII).

che la nuova determinazione assunta in ambito legislativo, e che modificò ancora l'ordinamento degli istituti nautici⁷⁴, venne a coincidere con una crescita della marina mercantile italiana, mentre per il periodo precedente si era verificato che la lenta transizione al vapore e la crisi della marineria italiana si erano saldati con la difficile accettazione della necessità di modificare l'apprendimento professionale anche seguendo un regolare *iter* scolastico. La storia dell'istruzione nautica nella seconda metà dell'Ottocento fu così contrassegnata da progressivi “aggiustamenti” nell'organizzazione e nei contenuti didattici, da un lato, e, dall'altro, da una lenta adesione a tali istituzioni scolastiche, che sovente, però, non garantivano una adeguata collocazione sul piano lavorativo.

5. *Il Corpo Reale Equipaggi*

Una percentuale non trascurabile di coloro che arrivavano a formare gli equipaggi proveniva dalla marina militare⁷⁵. Sulla base di precise norme contenute nel Codice di Marina Mercantile, infatti, era previsto il passaggio di personale dalla Real Marina alla Marina Mercantile. Tale principio era sempre stato ribadito sia nel codice del 1865 che in quello del 1877 e, ancora, nel 1889 erano state ampliate alcune clausole relative alle condizioni per esercitare l'arte di macchinista⁷⁶.

⁷⁴ Nel 1917, allorché questi passarono sotto il Ministero di Marina, gli studi furono organizzati su quattro anni e, al contempo, venne eliminata la fascia dei corsi necessari al conseguimento del diploma di comandante di gran cabotaggio, macchinista in seconda e costruttore di seconda classe. Infine, dopo anni di polemiche e pressioni al riguardo, fu decisa l'ammissione alla prima classe soltanto per coloro che avessero conseguito la licenza di una scuola media di primo grado (RDL. 11 ottobre 1917, n. 1661; RDL. 21 giugno 1919, n. 1087; per ulteriori dettagli si rimanda a A. TONELLI, *L'istruzione nautica* cit.).

⁷⁵ Si rimanda per un quadro complessivo sulla marina militare a N. LABANCA, *Le istituzioni militari nell'Italia unita*, Milano 2000, e, dello stesso, *Uniformi sul mare* cit., p. 215 e al ricco apparato bibliografico.

⁷⁶ Il riferimento era all'art. 64 del C.M.M., in cui si disponeva: « Gli ufficiali di vascello, gli ufficiali del genio navale, gli ufficiali e sotto-ufficiali macchinisti, i capi, e gli allievi di timoneria, i quali avessero cessato di appartenere alla real marina, potranno rispettivamente ottenere la patente di grado nella marina mercantile, cioè: gli ufficiali di vascello, quella di lungo corso colla qualificazione di capitano superiore ...; gli ufficiali del genio navale, quella di ingegnere navale; gli ufficiali macchinisti o primi macchinisti, quella di macchinisti in primo; i secondi macchinisti, o aiutanti macchinisti, quella di macchinista in seconda; i capi di timoneria, quella di capitano di gran cabotaggio e gli allievi di timoneria, quelli di padrone ». Successiva-

Dai dati disponibili relativamente alle patenti di grado e ai certificati di abilitazione e le diverse autorizzazioni rilasciate dal Ministero della Marina e dalla Capitanerie di porto emerge che buona parte dei “passaggi” avveniva per la categoria dei macchinisti.

Le richieste accordate, per passare di grado, non erano poche: per esempio 222 nel 1896; 241 nel 1897 e 230 nel 1899, ma è significativo che nella categoria dei macchinisti coloro che provenivano dal ramo militare costituivano una percentuale che variava da poco meno del 26% a quasi il 38% degli ammessi, mentre per gli altri si trattava di numeri di poco conto. Unica eccezione, in termini percentuali, ma non quantitativi assoluti, visto che riguardava la richiesta di due persone, fu quella di coloro che, nel 1898, furono ammessi al grado di capitani superiori di lungo corso.

Evidentemente all'interno della marina militare il macchinista acquisiva una sufficiente competenza tecnica e se, come si è visto in precedenza⁷⁷, l'esperienza di macchinista in seconda valeva per passare di grado senza sostenere l'esame teorico-pratico, la navigazione in servizio della macchina, esercitata a bordo delle navi regie, era compresa negli anni di anzianità di lavoro⁷⁸. Era dunque uno dei tanti percorsi per acquisire professionalità anche al di fuori della scuola, anzi, in questo caso, dato l'alto numero di qualifiche riconosciute, parrebbe uno dei più praticati.

Rispetto alle patenti accordate il numero delle domande sembra essere stato piuttosto elevato e, d'altra parte, il vaglio esercitato era accurato. Proprio dalla documentazione relativa a simili pratiche negli anni di fine secolo, infatti, si ha una sia pur parziale idea del modo di procedere da parte delle autorità competenti⁷⁹. Era per esempio pienamente aderente alle condizioni richieste la domanda di Alfonso Luigi Consalvi, nato nel 1851 ad Angri, in provincia di Salerno, che presentava un lunghissimo estratto del ruolo matricolare da cui risultava non avere mai navigato su bastimenti mercantili, né di avere svolto alcun « esercizio nelle arti e industrie marittime », ma di avere

mente agli allievi di timoneria corrisposero i sottocapi timonieri; agli aiutanti macchinisti, i macchinisti di terza classe. All'art. 65 si indicavano le norme per cui i capitani di lungo corso potevano conseguire la patente speciale di capitano superiore di lungo corso.

⁷⁷ Si veda p. 289.

⁷⁸ Saldandosi i questo con l'applicazione dell'art. 64 C.M.M.

⁷⁹ ACS, Ministero della Marina, Direzione Generale della Marina Mercantile, cat. XXX e cat. XXXI, Divisione Gente di mare, b. 344.

effettuato servizio per più di ventidue anni nel Corpo Reale Equipaggi⁸⁰, da cui nel 1894 usciva come «macchinista di seconda costiero», e di avere cumulato «anni dodici, mesi uno, giorni tre di navigazione». Ma le maglie del controllo erano fitte, sia per chi aveva svolto attività da “civile”, sia per quanti erano stati in servizio nella marina militare. Per tale motivo nel giugno 1894 venne respinta la domanda di Pasquale Lanzardo che, da fuochista, aspirava a diventare macchinista in seconda⁸¹ e la stessa sorte toccò a Giacomo Leopoldo Germani, del Genio militare, che chiedeva di divenire macchinista in prima. Il direttore generale delle costruzioni navali del ministero della Marina, cui la direzione di Marina mercantile aveva richiesto un chiarimento tecnico, redasse un parere molto dettagliato, frutto di una specifica indagine, in conseguenza della quale l’esperienza fatta dal richiedente fu ritenuta non idonea⁸².

Più fortuna ebbe, sempre nel 1894, Giuseppe Attilio Morello, già diplomato all’istituto nautico di Savona a vent’anni, nel 1886, che, per potere avere la patente di grado da macchinista in prima, allegava la dichiarazione della *Ditta E. Cravero*, di Genova⁸³. Probabilmente era il secondo tentativo fatto, poiché esistono due dichiarazioni dell’azienda, una del 1887, l’altra del 1894, peraltro identiche, nelle quali con molta precisione si specifica che questi aveva prestato la sua opera «in qualità di aggiustatore» nello stabili-

⁸⁰ L’acronimo del Corpo Reale Equipaggi della Marina era CRE, come tale di frequente indicato.

⁸¹ Il certificato del lavoro svolto presso la *Ditta Marramarra e F.lli*, di Napoli, non venne ritenuto conforme a quanto richiesto all’art. 207 del regolamento marittimo «poiché in esso – così si spiegava – non è detto che il Lanzardo abbia lavorato a fare macchine, ma solamente a ripararle».

⁸² Come scrisse il tecnico, l’esperienza fatta dal Germani sulla barca a vapore A 86 ascritta al primo dipartimento marittimo, della forza approssimativa di 30 cavalli industriali che «serve pel servizio di comunicazione tra i forti del Golfo di Spezia, alla dipendenza del Genio militare...è un apparato di vecchio tipo e di pochissima importanza», e, continuava lo stesso entrando maggiormente nel dettaglio, «la pochissima importanza del detto apparato motore, il limitato servizio nel golfo, la comodità di poter far eseguire nel R. Arsenal di Spezia tutti i lavori di riparazione che si rendano necessari e che tolgono quindi all’individuo incaricato della conduzione dell’apparato motore di poter esercitarsi nei lavori meccanici restandogli solo il compito puro e semplice di far agire una così piccola macchina, m’inducono a ritenere che il servizio prestato dal nominato Germani Leopoldo non possa valere come navigazione utile a conseguire la chiesta patente di macchinista».

⁸³ Su questa società cfr. G. DORIA, *Investimenti e sviluppo* cit., II, *passim*.

mento meccanico e cantiere navale della Foce ⁸⁴, «occupandosi specialmente nella costruzione e riparazione di macchine tanto fisse che marine, dimostrando in tali lavori molta intelligenza e buona volontà». Non vi era in questo caso alcuna obiezione da avanzare e il Morello, come altri nella marina mercantile, una volta preso servizio a bordo con una data qualifica, cercava di progredire all'interno della propria fascia professionale.

Analogo meccanismo fu quello seguito da Giacomo Eugenio Costa, caso esemplare di passaggio dal servizio militare a quello civile. Nato a Nervi nell'agosto 1865, nel 1878, a tredici anni, risultava mozzo, quindi, come recita l'estratto del suo ruolo matricolare, appartenente alla gente di mare di prima categoria, compartimento marittimo di Genova. Dal 1886 al 1890 egli era di leva di mare e seguì un percorso in costante progressione: marinaio di terza classe nel Corpo Reale Equipaggi, marinaio di seconda classe, timoniere, sottocapotimoniere. Andato in congedo nel gennaio 1890, tre anni dopo conseguì la licenza di capitano di lungo corso presso il R. Istituto di Marina Mercantile di Genova. Nel febbraio 1894, il ministero della Marina gli accordò la patente di grado.

Si seguivano strade composite per esercitare i mestieri del mare e per conseguire competenze e ruoli in progressione e ciò al contempo spiega anche come, in relazione a tale quasi permanente mobilità delle presenze, non fosse semplice avere un quadro limpido della popolazione scolastica delle scuole nautiche del Regno. In particolare il “gioco” fra iscritti, frequentanti, uditori, candidati *in toto* o *in parte* agli esami di licenza non rendeva facile la redazione di elenchi e dati statistici.

Avendo dunque ben presente il valore puramente indicativo degli elementi riportati in pubblicazioni ministeriali, in cui si comunicavano informazioni relative alla “popolazione scolastica” degli istituti nautici del Regno, senza precisare se tale dicitura si riferisse a studenti iscritti, compresi o meno gli uditori, e se tale indicazione comprendesse coloro che seguivano per intero i corsi o solo una parte di essi, è tuttavia possibile osservare come ci sia stato un incremento degli studenti impegnati in questo settore dell'istruzione ⁸⁵.

⁸⁴ Si precisava anche l'arco temporale delle prestazioni effettuate: «dal giorno 28 Febbraio 1880 al 29 Novembre 1883 e dal 28 Febbraio al 29 Ottobre 1887».

⁸⁵ Se si confrontano le indicazioni fornite dal ministero relativamente al quadro nazionale, e qui di seguito riportate, con la serie dei dati pubblicati nella stessa sede relativamente

Popolazione scolastica degli Istituti nautici (1861-62/1913-14)

| Anno | n. | Anno | n. | Anno | n. |
|---------|-----|---------|-------|---------|-------|
| 1861-62 | 140 | 1879-80 | 651 | 1897-98 | 587 |
| 1862-63 | 149 | 1880-81 | 724 | 1898-99 | 654 |
| 1863-64 | 154 | 1881-82 | 597 | 1899-00 | 751 |
| 1864-65 | 255 | 1882-83 | 581 | 1900-01 | 768 |
| 1865-66 | 286 | 1883-84 | 621 | 1901-02 | 896 |
| 1866-67 | 268 | 1884-85 | 617 | 1902-03 | 1.075 |
| 1867-68 | 337 | 1885-86 | 616 | 1903-04 | 1.257 |
| 1868-69 | 441 | 1886-87 | 643 | 1904-05 | 1.332 |
| 1869-70 | 469 | 1887-88 | 652 | 1905-06 | 1.508 |
| 1870-71 | 531 | 1888-89 | 764 | 1906-07 | 1.467 |
| 1871-72 | 356 | 1889-90 | 972 | 1907-08 | 1.446 |
| 1872-73 | 438 | 1890-91 | 1.259 | 1908-09 | 1.306 |
| 1873-74 | 476 | 1891-92 | 1.304 | 1909-10 | 1.335 |
| 1874-75 | 634 | 1892-93 | 1.413 | 1910-11 | — |
| 1875-76 | 660 | 1893-94 | 853 | 1911-12 | — |
| 1876-77 | 651 | 1894-95 | 592 | 1912-13 | 1.306 |
| 1877-78 | 760 | 1895-96 | 555 | 1913-14 | 1.452 |
| 1878-79 | 733 | 1896-97 | 532 | | |

Fonte: nostra elaborazione da MINISTERO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE, Direzione generale per l'istruzione tecnica, *L'istruzione nautica in Italia* cit., pp. 29-32.

all'istituto nautico di Genova, l'unico di cui, sia pure con delle discontinuità (cfr. pp. 161-162: per il trentennio 1868-1898 è riportato il numero degli alunni licenziati, mentre per il periodo successivo, 1900-1930, quello degli alunni iscritti) siano presenti dati analitici, appaiono differenze, anche se non vistose, che concorrono a considerare le informazioni comunicate in proposito come puramente indicative di un andamento. Non sono da meno le discrepanze riscontrate confrontando il dato ministeriale con le relazioni stilate dai presidi in vari momenti della vita dell'istituto genovese. Si veda in proposito: ACS, Ministero Pubblica Istruzione, Divisione Scuole Medie. Istituti Tecnici e nautici, cit, b. 28, G. BOCCARDO, *Relazione finale di anno*, 14 novembre 1870 cit.; ID., *R. Istituto Tecnico Industriale-Professionale e di Marina Mercantile di Genova* cit.; F. MARCONI, *Relazione sull'anno scolastico 1890-91* cit.; C. BRESSAN, *Relazione finale sull'andamento scolastico 1895-96*.

Dalle 140 unità registrate nel 1861-62 costituite dagli studenti di soli quattro istituti (Genova con 56 allievi, Palermo con 55, Savona con 17 e Venezia con 12), si arrivò a ben 651 presenze nel 1876-77, allorché tutti i diciannove istituti attivati furono aperti. L'anno successivo vide una popolazione scolastica in ulteriore ascesa con 760 allievi, ma costituì la punta più elevata a coronamento di un periodo di crescita dei traffici a vela, destinati a una forte contrazione, cui corrispose una analoga frenata nella frequenza scolastica. La ripresa si fece consistente nei primi anni Novanta allorché, a conferma di un andamento positivo del settore, gli istituti nautici furono frequentati da più di mille persone: 1.259 nel 1890-91, 1.304 nel 1891-92, 1.413 nel 1892-93. Si trattava però di una "falsa partenza", data la trasformazione in atto della marina, che comportava un assestamento dei ruoli a bordo delle navi, in cui si era fatto chiaro il mutamento in atto e l'affermazione di nuove figure professionali. A bordo i capitani di lungo corso trovavano imbarco come secondi, e i macchinisti in prima, come si vedrà meglio avanti, avevano sovente retribuzioni analoghe a quelle dei capitani, e spesso maggiori di quelle dei comandanti in seconda. Una sorta di « rivoluzione dei ruoli e delle competenze » che si rifletteva nel disorientamento scolastico. Ciò concorre a spiegare il crollo degli allievi dei nautici: -39,63% nel 1893-94 rispetto all'anno precedente (da 1.413 studenti nel 1892-93 a 853 nel 1893-94) e ancora -30,59% nel 1894-95 (da 853 nel 1893-94 a 592 nel 1894-95). Il 1896-97 fu l'anno in cui la popolazione scolastica, di 532 unità, si trovò allo stesso livello del 1870-71 (531 unità), ma, mentre allora il dato rappresentava un segno di crescita, quello del 1896-97 indicava il punto più basso degli ultimi ventidue anni. La ripresa giunse con la fine del secolo e nel 1902-03 si superarono le migliaia di unità, in termini stabili fino agli anni del conflitto mondiale.

Senza dimenticare che permaneva una significativa eterogeneità fra gli istituti e che accanto a organizzazioni scolastiche importanti sussistevano realtà modeste⁸⁶, spesso collegate con richieste ambientali⁸⁷, l'andamento della popolazione scolastica italiana crebbe e a tale maggiore presenza contribuirono le regioni per tradizione "naturalmente" dedite alle attività marittime.

⁸⁶ Si veda per esempio quanto emerge dall'indagine svolta dal comandante Alberto Alesio nel 1917 (Ministero della Marina, *Relazione sulla visita agli istituti nautici* cit.) e la descrizione fatta in Ministero dell'educazione Nazionale, *L'istruzione nautica in Italia* cit.

⁸⁷ Le tre sezioni di capitani, macchinisti e costruttori, per esempio, erano attivate solo a Genova, Palermo e Piano di Sorrento.

Come si può osservare (vedi tab. 6) dopo una iniziale lentezza a frequentare i nautici, nel giro di breve tempo in Sicilia e in Campania molte persone si riversarono negli istituti scolastici, che fecero di queste due regioni, seguite solo in terza posizione dalla Liguria, quelle con la più alta percentuale di popolazione scolastica in questo ambito⁸⁸.

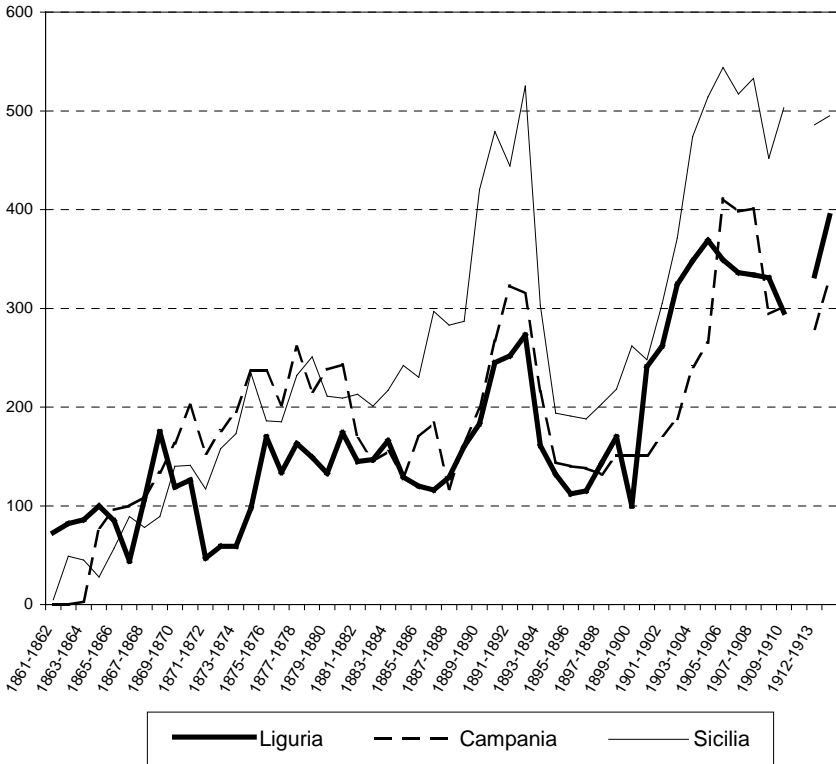
Tabella 6. *Popolazione scolastica in Liguria, Campania e Sicilia (1861-62/1913-14)*

| Anni | Liguria | Campania | Sicilia | Anni | Liguria | Campania | Sicilia |
|-----------|---------|----------|---------|-----------|---------|----------|---------|
| 1861-1862 | 73 | 0 | 5 | 1887-1888 | 129 | 117 | 283 |
| 1862-1863 | 82 | 0 | 49 | 1888-1889 | 160 | 164 | 287 |
| 1863-1864 | 86 | 3 | 45 | 1889-1890 | 183 | 198 | 420 |
| 1864-1865 | 100 | 78 | 28 | 1890-1891 | 245 | 267 | 479 |
| 1865-1866 | 85 | 96 | 57 | 1891-1892 | 252 | 323 | 444 |
| 1866-1867 | 44 | 100 | 89 | 1892-1893 | 273 | 315 | 525 |
| 1867-1868 | 107 | 109 | 78 | 1893-1894 | 161 | 216 | 303 |
| 1868-1869 | 175 | 134 | 89 | 1894-1895 | 132 | 144 | 194 |
| 1869-1870 | 119 | 163 | 140 | 1895-1896 | 112 | 140 | 191 |
| 1870-1871 | 126 | 202 | 141 | 1896-1897 | 115 | 138 | 188 |
| 1871-1872 | 47 | 153 | 117 | 1897-1898 | 143 | 132 | 203 |
| 1872-1873 | 59 | 176 | 158 | 1898-1899 | 170 | 151 | 218 |
| 1873-1874 | 59 | 195 | 173 | 1899-1900 | 100 | 151 | 262 |
| 1874-1875 | 98 | 237 | 234 | 1900-1901 | 241 | 151 | 248 |
| 1875-1876 | 170 | 237 | 186 | 1901-1902 | 262 | 171 | 305 |
| 1876-1877 | 134 | 202 | 185 | 1902-1903 | 324 | 188 | 371 |
| 1877-1878 | 163 | 261 | 232 | 1903-1904 | 348 | 241 | 474 |
| 1878-1879 | 149 | 216 | 251 | 1904-1905 | 369 | 265 | 514 |
| 1879-1880 | 133 | 238 | 211 | 1905-1906 | 349 | 411 | 544 |
| 1880-1881 | 174 | 243 | 209 | 1906-1907 | 336 | 398 | 517 |
| 1881-1882 | 145 | 168 | 213 | 1907-1908 | 334 | 401 | 533 |
| 1882-1883 | 147 | 145 | 201 | 1908-1909 | 331 | 294 | 452 |
| 1883-1884 | 166 | 155 | 217 | 1909-1910 | 296 | 302 | 503 |
| 1884-1885 | 129 | 129 | 242 | 1910-1912 | — | — | — |
| 1885-1886 | 120 | 170 | 230 | 1912-1913 | 333 | 279 | 486 |
| 1886-1887 | 116 | 184 | 297 | 1913-1914 | 394 | 330 | 495 |

Fonte: nostra elaborazione da MINISTERO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE, *L'istruzione nautica* cit.

⁸⁸ Erano queste le regioni che in maggiore misura contribuivano a formare quella « particolare etnia di italiani » (l'espressione è usata da P. Frascani nella introduzione al volume *A vela e a vapore* cit., p. X), che in termini poco vistosi, ma non per questo meno importanti, giocava un ruolo importante nell'economia nazionale e, più specificamente, nella storia dell'economia marittima.

Popolazione scolastica in Liguria, Campania e Sicilia (1861-62/1913-14)



Capitolo III - In navigazione

1. I contratti di arruolamento

Fin qui sono stati individuati i principali aspetti relativi alla collocazione giuridica della gente di mare e concernenti le tappe essenziali della formazione scolastica e dei meccanismi seguiti nella progressione di grado all'interno della categoria. È ora opportuno esaminare come tutte queste componenti entrassero a fare parte dinamicamente dell'equipaggio, secondo criteri dettati dalle esigenze tecniche del bastimento su cui il personale doveva lavorare, nel rispetto delle norme che ne regolavano le condizioni di vita a bordo, e sulla base delle classi retributive rispondenti alle singole, specifiche competenze.

Molti degli elementi ricordati erano in un certo modo sintetizzati nei contratti di arruolamento che per tale motivo permettono una lettura articolata degli aspetti di vita, personali e professionali, dei marittimi in navigazione.

L'armatore di una nave o, più sovente, in sua vece e in pieno accordo con lui, il comandante di un bastimento formava l'equipaggio e a tale scopo stipulava con i diversi componenti il contratto di arruolamento, che costituiva la base per ogni specifico ambito di accordi e regole per tutta la durata del viaggio¹. Nel comandante convergevano la centralità del ruolo, del comando, della responsabilità delle persone, della nave, del carico. Per tale motivo egli rispondeva dell'andamento della traversata e delle avarie subite, tranne i casi in cui fosse stata provata l'esistenza di cause di forza maggiore. A un simile vincolo economico e giuridico faceva riscontro una rigida disciplina a bordo, così che l'equipaggio era tenuto all'adempimento di tutte le operazioni per cui era stato arruolato e alla massima obbedienza verso il comandante. Molta parte, infatti, era data dalla giurisprudenza non solo rispetto ai casi di diserzione, ma a tutto quanto ricadeva nella categoria del rifiuto di obbedienza delle persone di equipaggio, tanto a bordo come a terra

¹ E. MASÉ-DARI, *Arruolamento d'equipaggio*, in *Il Digesto Italiano*, Torino 1896, pp. 694-775. Si veda anche A. DE SIMONE, *Condizione della gente di mare e l'odierna legislazione*, Napoli 1910.

(per operazioni di carico e scarico), o anche solo ingiurie e minacce². Poiché lo svolgimento dei compiti assegnati era considerato vitale per il funziona-

² « ... la responsabilità che pesa sull'arruolato non è certo lieve: egli può essere dichiarato disertore, se non si presenti nel termine stabilito nel contratto, può essere chiamato reo d'insubordinazione, quando si ribelli agli ordini del capitano: è giusto quindi, che quelle convenzioni, da cui deriva una responsabilità così grave, siano accertate dallo scritto » (A. DE SIMONE, *Condizione della gente di mare* cit., pp. 495-496). Le diserzioni sui mercantili erano frequenti, nonostante la durezza della pena prevista. A metà degli anni Settanta la discussione in proposito era molto accesa e vedeva contrapposti due diversi modi di leggere il fenomeno e le conseguenti misure di contenimento: da un lato si schieravano coloro a favore di un incremento delle punizioni, rappresentati in maggioranza da armatori e capitani; dall'altro vi era una componente più liberale, propensa ad adottare un sistema meno rigido e, soprattutto, a ridurre i motivi di conflitto tra capitano ed equipaggio. Le considerazioni svolte in proposito da D. Schiattino nel 1875 sulla « Rivista marittima » erano proprie della seconda categoria di persone e suonavano controcorrente evidenziando aspetti del contratto di arruolamento usualmente non esplicitati, anche se noti ai più. Schiattino, infatti, non si limitava a osservare come, grazie alle disposizioni vigenti (e che, come si è visto, rimasero tali), con l'equipaggio si potessero stipulare convenzioni di armamento « molto elastiche ad esclusivo vantaggio della nave ». Spiegava anche nel dettaglio quali fossero le frequenti scappatoie cui si ricorreva: « ... ad un bastimento che abbia da andare da Genova a Lisbona, Pernambuco, Montevideo, ed Anversa per ritornare poi a Genova, basterà di fare coll'equipaggio un contratto per otto mesi tra Genova, Montevideo e viceversa, con approdo a qualche porto intermedio; e non sarà neanche indispensabile di parlare di porti intermedi e tanto meno poi di indicare quali siano questi porti. I marinai crederanno di fare due sole traversate, di stare molto in porto e poco in navigazione, invece faranno cinque traversate e non avranno che in porto brevissime soste; invece di due o tre carichi saranno costretti a farne cinque. In altri termini essi crederanno di dover lavorare negli otto mesi del loro arruolamento come due come tre, ed invece saranno costretti a lavorare come cinque. Ma questo è il caso più semplice – osservava Schiattino –. Molte volte un bastimento arruola l'equipaggio a tempo con facoltà di viaggiare entro certi limiti o anche ovunque. Quando il termine prefissato sta per sopraggiungere, il bastimento dovrebbe aver fatto ritorno nel porto di armamento, ma può accadere talvolta che esso se ne trovi ancora molto lontano. L'equipaggio domanda allora lo sbarco, ma l'armatore invoca, o direttamente, o per mezzo del suo capitano, la disposizione dell'articolo 348 del Codice commerciale, e dichiara che il bastimento sta compiendo il suo viaggio di ritorno, che imprevedute circostanze hanno allungato la durata presunta del viaggio, e che i suoi interessi sarebbero troppo danneggiati se il bastimento dovesse far rimpatriare il suo equipaggio ed imbarcarne all'estero un nuovo il quale sarebbe meno buono ed imporrebbe condizioni più onerose ». In questo meccanismo l'autore vede l'inganno del datore di lavoro. « L'armatore sapeva benissimo, prima di cominciare il viaggio, ciò che sarebbe accaduto, ma gli è facile illudere su questo proposito l'autorità consolare che non ha né il tempo né il mezzo di raccogliere prove per assicurarsi della veridicità delle sue scuse, giacché non è facile constatare a Lima se il carico che il bastimento attese a Dublino per ben 25 giorni avesse dovuto essere pronto all'arrivo colà della nave, ecc. ecc. »: D. SCHIATTINO, *Brevi considerazioni sulle diserzioni mercantili*, in « Rivista marittima », VIII/10 (1875), pp. 5-33. Queste riflessioni, derivanti dalla viva esperienza

mento della nave, ogni mancanza era punita con particolare durezza³. Tali norme, certo importanti per il funzionamento del sistema, lasciavano un ampio margine di interpretazione laddove la protesta fosse avvenuta per eccesso di carico di lavoro. Se è vero, infatti, che formalmente sussisteva una scansione dei tempi di attività, alternati a riposo – le così dette « ore franche » – era fortemente ribadita la priorità assoluta dell'efficienza del mezzo e del trasporto del carico, univocamente valutato dal comandante. Sulla base di tale giudizio era perciò possibile che i tempi di lavoro venissero vistosamente modificati e che, nel caso fossero state specificate nel contratto, venissero erogate retribuzioni per lavoro straordinario⁴. Non c'è dubbio che, pur essendo presenti indicazioni sui limiti entro i quali era dovuta l'obbedienza al capitano⁵, era ben difficile manifestare una qualunque protesta a bordo e, tra le vie di fuga, non a caso, c'era anche la diserzione. Un certo margine di rifiuto era concesso a coloro con un grado e con speciali attribuzioni a bordo: per tale motivo, per esempio, non era estranea alla ca-

e senza timore pubblicate su una rivista di rilievo nazionale, facevano da necessaria premessa per sostenere che la diserzione era sovente provocata da cattive condizioni di lavoro e dalla traduzione pratica di subdoli contratti di arruolamento, ben più onerosi del previsto. Lo Schiattino propugnava la redazione di contratti più trasparenti e condizioni meno ingiuste, che avrebbero diminuito le diserzioni in definitiva con minore danno per l'armatore e per l'equipaggio.

³ E. MASÉ-DARI, *Arruolamento d'equipaggio* cit., in particolare pp. 705-707.

⁴ G. ALBI, *Il capitano marittimo* cit., p. 334 sgg., presenta alcuni schemi e tabelle dettagliate su alcuni temi, ad esempio sull'orario di lavoro normale nei porti; ma, pure scrivendo ormai nel 1917, allorché erano stati introdotti mutamenti significativi in conseguenza di specifiche richieste sindacali, molti punti rimanevano ancora largamente generici. Da contratti stipulati una quindicina di anni prima, non emerge una formulazione contrattuale così puntuale e dettagliata nel prefigurare casi di eccezionalità del lavoro marittimo.

⁵ Come riferisce il Masé-Dari in *Arruolamento d'equipaggio* cit., « ... in ciò che concerne l'obbedienza dovuta al capitano, è necessario che questi si limiti a comandare cose che non esorbitino dalle convenzioni contrattuali » (p. 729). Avevano ben maggiore efficacia e immediatezza le considerazioni di un marinaio americano a bordo di un veliero nel 1834, il quale, di fronte a comportamenti anche gravemente scorretti del comandante, si domandava: « ... che cosa possono fare i marinai? Se oppongono resistenza, è ammutinamento; e se riescono nel loro intento e si impadroniscono della nave è pirateria. Per contro, se si sottomettono, la punizione è inevitabile; e se non si sottomettono, che cosa diventano per tutto il resto della vita? Quando un marinaio si ribella a un comandante, si ribella alla legge, sicché per lui non c'è altra scelta fuorché quella della pirateria o della sottomissione. Quantunque fosse amaro, compresero tutti che dovevano rassegnarsi. Era il destino dei marinai » (R.H. DANA jr., *Due anni a prora*, Roma 2001, p. 101). La situazione descritta non si discostava molto da quella contro cui si batterono i marittimi alla fine del XIX secolo in Italia.

sistica discussa in ambito giuridico l'eventualità che il secondo di bordo si rifiutasse di svolgere funzioni di macchinista o che il nostromo non volesse sostituire un mozzo, ma tutto ciò era consentito, almeno formalmente, quando la nave tenesse una "rotta normale", vale a dire che non fosse individuabile alcun elemento di emergenza o necessità⁶.

Un esempio dell'ampia discrezionalità nella traduzione pratica della norma era dato dal numero dei componenti l'equipaggio. Il capitano doveva formare un gruppo di lavoro alle sue dipendenze, indicando con chiarezza la durata del viaggio e la navigazione⁷, stabilendo i salari, il vitto, i criteri e le modalità di rimpatrio nel caso il contratto fosse cessato lontano dall'Italia. Al contempo sussisteva ampia libertà su un punto di grande rilievo, quello cioè del numero minimo di componenti l'equipaggio per ogni classe di nave. Se è vero, come spiegava il Masé-Dari, che «Il capitano non può imbarcare ed arruolare come equipaggio quella qualunque quantità di persone che credesse opportuno» perché, come lo stesso giurista argomentava, «potrebbe darsi il caso che per risparmiare le spese di salario od una parte delle interessenze sui noli o su altri carati, arruolasse un numero di persone inferiore ai veri bisogni della nave, relativamente alle manovre, alla conduzione, al carico o al discarico delle merci, sicché le persone arruolate si trovassero poi di fronte a fatiche troppo gravi, legate dalla forza delle convenzioni stipulate a sobbarcarvisi»⁸, ebbene, il Codice per la Marina Mercantile non aveva dato alcuna indicazione al riguardo, né su tale argomento si era espresso il Regolamento⁹. Non si trattò di una "lacuna" di breve durata, poiché ancora nel 1917 Gino Albi riportava una tabella compilata secondo la sua esperienza e sulla base di «usi e consuetudini»¹⁰.

⁶ I mozzi, i marinai e il personale di ricalzo, arruolati per prestar opera generica necessaria al funzionamento della nave, non potevano rifiutare alcuno dei servizi loro comandati.

⁷ Questa informazione era importante soprattutto per i viaggi in cui si toccavano zone malariche. Talvolta, adducendo motivi di speculazione commerciale, non si dichiaravano per iscritto destinazione e navigazione, ma si obbligava ad avvisare verbalmente il marinaio, che doveva consentire a tale mancata indicazione nel contratto sottoscritto.

⁸ E. MASÉ-DARI, *Il contratto di arruolamento* cit., p. 707. All'art.7 del CMM si vietava la concorrenza di personale straniero vietandone l'assunzione, tranne per casi di impossibile reperibilità di mano d'opera nazionale.

⁹ Vedi a p. 275 e sgg.

¹⁰ «Il Codice per la Marina mercantile non dà in proposito alcuna norma nei riguardi del numero massimo e minimo delle persone che sono necessarie per il servizio di bordo, e pre-

Il problema del numero delle persone a bordo in termini tecnicamente sufficienti e, anche, proporzionati alla quantità di lavoro da effettuare, si fece strada nel corso degli ultimi decenni del XIX secolo. La poca sensibilità rilevata sul piano della normativa, infatti, rifletteva a quel tempo la scarsa attenzione per tale aspetto della navigazione. Nella stessa Inchiesta sulla Marina mercantile del 1881-1882 se ne trova una traccia modesta, segno che da più parti non si riteneva necessario, o possibile, porre tale questione¹¹. In quel momento era più pressante individuare soluzioni relative alla disoccupazione della gente di mare, piuttosto che approfondire le condizioni di lavoro a bordo¹². Tuttavia i temi centrali dell'evoluzione della marineria, soprattutto nell'ambito della transizione dalla vela al vapore, erano ben presenti ai relatori e a molti degli intervenuti nel corso dei lavori dell'inchiesta. Si comprendeva, infatti, come sui piroscafi si contraesse il numero di personale tradizionale, ma aumentasse la componente degli addetti al vapore. Le considerazioni riportate in proposito, quindi, costituivano la base di partenza per l'evoluzione del settore, destinato a profondi mutamenti mano a mano che il vapore avrebbe preso il sopravvento.

«Nei piroscafi il lavoro dell'umano appare più efficace. Col crescere del tonnellaggio scema relativamente il numero degli equipaggi, e il vapore è in grado di profittare di questo fatto più del veliere, il quale non raggiunge le grandezze, che divengono sempre più comuni nei piroscafi. L'equipaggio, propriamente detto, è uguale, per numero, nei vapori e nei velieri, non solo quando gli uni e gli altri hanno lo stesso tonnellaggio lor-

scrive solo i gradi di cui devono essere munite le persone addette al comando della nave, al servizio di macchina e di coperta a seconda dei viaggi e dei trasporti da compiere. Ma *vigono usi e consuetudini* (il corsivo è nostro), le quali sono da noi riunite ... » (G. ALBI, *Manuale del capitano* cit., p. 329). Non meno generico è il De Simone (*Condizione della gente di mare* cit., pp. 503-504).

¹¹ *Inchiesta parlamentare sulla marina mercantile* cit., vol. VIII.

¹² «Le condizioni attuali della nostra gente di mare sono assai misere, in causa della decadenza della marina mercantile. Questa classe di persone, la quale ... sembrerebbe dover richiamare a sé ogni premura del Governo, soffre attualmente per la deficienza di lavoro, che la costringe ad emigrare in proporzioni sempre crescenti» (*Ibidem*, vol. VII, *Relazione della Commissione d'Inchiesta*, Roma 1883, p. 213). Con queste espressioni esordiva la relazione finale apprestandosi a riferire sulle «Condizioni materiali e morali della gente di mare e provvedimenti atti a migliorarle». Ma fra le deliberazioni prese non compariva alcunché riguardo il rapporto fra numero dei componenti l'equipaggio e portata e tipologia della nave. Era invece fatta richiesta che si creassero le condizioni assicurative generali perché, in caso di naufragio, l'armatore pagasse ai marinai i salari scaduti; cosa che invece non avveniva e costituiva una palese grave iniquità a danno del navigante.

do, ma anche allora che il tonnellaggio dei vapori supera di un quarto quello dei velieri. I piroscafi dalle 400 alle 2000 tonnellate hanno un numero di marinai minore di quello dei velieri dello stesso tonnellaggio. Senonché, – commentava attentamente il relatore – a cagione del numero necessario di macchinisti e di fuochisti, in complesso, le navi a vapore hanno un equipaggio più numeroso delle navi a vela della stessa categoria »¹³.

La consistente riduzione dei marinai a bordo dei velieri era il frutto di continui interventi mirati alla contrazione di questa voce di costo. Al momento dell'inchiesta Boselli sui bastimenti a vela si era quasi compiuta la continuativa ricerca di razionalizzazione delle operazioni a bordo, svolte con il minor numero di addetti, mentre per le navi a vapore questo tipo di intervento non era che all'inizio. Ai primi del Novecento era ormai chiaramente realizzato quanto venti anni prima era stato compreso dagli osservatori più attenti e in proporzione potenziato grazie a nuove applicazioni tecniche all'apparato motore e alle strutture di bordo¹⁴. Epicarmo Corbino sottolineava efficacemente i risultati ottenuti tramite il « miglioramento degli arredamenti di bordo », così che, come egli stesso riferiva basandosi prevalentemente su dati relativi alla marina inglese, « un veliero di 1000 tonnellate aveva nel 1850 un equipaggio di 80 persone; un quattro alberi di 2.500 tonnellate del 1900 ne aveva già soltanto 33 »¹⁵. Riguardo poi le navi a vapore, l'economista, rifacendosi ai calcoli operati dal Lindsay a livello mondiale,

¹³ *Ibidem*, VII, p. 470. Si osservava giustamente che il numero dei componenti l'equipaggio aumentava nel caso del trasporto di persone e nella navigazione internazionale.

¹⁴ Il ruolo "rivoluzionario" delle innovazioni tecnologiche (la accelerazione alla navigazione a vapore data dalla macchina compound, dalla caldaia tubolare a focolare centrale e a ritorno di fiamma ecc.) aveva permesso di attuare una economia di costi che trasformò il vapore da « nave costosa aristocratica » a « vapore facchino », che, come spiegava Giorgio Molli, era « il piroscavo portato alla più semplice espressione, nel quale ogni spesa venne ridotta ai minimi termini ». Confermando quanto affermato nell'Inchiesta Boselli, nel 1906 egli scriveva: « ... un grosso vapore da carico non richiede maggiore equipaggio di un piccolo vapore; si può triplicare la portata di un vapore, conservando il medesimo numero di ufficiali, macchinisti e marinai, aumentando solamente alquanto quello dei fuochisti e dei carbonai ». La ricerca di riduzione dei costi si estendeva a ogni parte della nave, sopprimendo tutte le parti inutili. Addirittura nei vapori turrati (*turret ship*) era stata tolta la parte morta, così come si era provveduto a ridurre pesi o ingombri improduttivi, mentre, per altro verso, si erano migliorate e accelerate le operazioni di carico e scarico onde ridurre al minimo le soste in porto (G. MOLLI, *La marina antica e moderna*, Genova 1906, *passim*). Sull'argomento vedi anche S. RAINERI, *Nuovi caratteri della nave moderna. Memoria*, Napoli 1894, estratto da « Atti del R. Istituto d'incoraggiamento di Napoli », s. IV, VII, n. 15.

¹⁵ E. CORBINO, *Economia dei trasporti* cit., p. 96.

riteneva che, proprio grazie al sempre minore impiego di uomini a bordo, il costo economico degli equipaggi si fosse ridotto nel 1914 a un dodicesimo di quello di metà Ottocento¹⁶.

Da un lato, quindi, procedevano i miglioramenti tecnici sulle navi, e, dall'altro, forse anche in relazione con gli importanti mutamenti verificatisi a bordo, si faceva strada una attenzione prima sconosciuta proprio per la normativa riguardante il numero minimo degli equipaggi. Non era più accettato da molti che restasse ignorata tale questione sulle navi commerciali. Sorto il problema in Inghilterra e in Francia negli anni Novanta¹⁷, si estese progressivamente all'Italia e, come si vedrà meglio più avanti, si inserì in numerose richieste volte a modificare la vita a bordo. Qui interessa sottolineare come per la prima volta emergesse il problema della sicurezza delle condizioni di lavoro e come si affermasse che «in mare più che in qualsiasi altro posto, dove non è possibile avere a disposizione che il personale imbarcato, necessita che il numero e la capacità professionale di esso sia tale da non compromettere la vita e l'igiene delle persone che si trovano a bordo ... Padronissimo l'armatore di fare i suoi interessi», continuava l'autore dell'articolo comparso su «La Marina mercantile italiana», ma andava detto un "no" deciso al lavoro eccessivo e ai pericoli continui¹⁸.

I lavori della Commissione per la riforma del codice per la marina mercantile in cui si affrontò anche il tema del numero minimo dei componenti l'equipaggio e le ripetute proteste su tale argomento portarono per lo meno a compilare delle tabelle di armamento, di cui quella su citata, redatta da Albi, è appunto un esempio, che permette anche di rilevare come un comandante di nave italiana collocasse a bordo un numero un po' più elevato di persone rispetto a quello di equipaggi di navi europee¹⁹.

¹⁶ *Ibidem*, p. 97. Vedi anche W.S. LINDSAY, *History of Merchant Shipping*, London 1874, in particolare vol. III (rist. an. New York 1965).

¹⁷ La commissione inglese nominata per esaminare le richieste «dichiarò essere impossibile di stabilire un regolamento per il minimo dei componenti gli equipaggi» (N., *Il numero dei componenti gli equipaggi delle navi commerciali*, in «La Marina mercantile italiana», I, 1903, n. 16, pp. 238-239).

¹⁸ *Ibidem*, p. 239.

¹⁹ È possibile avanzare alcune ipotesi in merito, soprattutto se si tiene conto che alla fine del XIX secolo a bordo della navi inglesi fosse arruolata una percentuale elevata di personale non inglese, ma certamente delle colonie. Per le tabelle di armamento si veda anche A. BETTANINI, *Le imprese di navigazione*, Torino 1924, seconda edizione, p. 131.

Tabella 1. Numero minimo di uomini per la formazione degli equipaggi dei bastimenti a vela ed a vapore (1917)

| Bastimenti | | Equipaggio | | | | | | | | |
|--------------------------------|---------------------------------|---|-----------|-------------------------|-------------|---------|------------|-------|--------------------------|--------------------|
| | | Capitano, Padrone, Maro autorizzato, Capo Barca | Ufficiale | Nocchieri e Nostromi | Dispensieri | Marinai | Giovinotti | Mozzi | Personale di macchina | Maestri d'ascia |
| a vela latina | da 1 a 15 T. ^{te} | 1 | — | — | — | 1 | — | 1 | — | — |
| | da 16 a 30 T. ^{te} | 1 | — | — | — | 2 | 1 | — | — | — |
| | da 31 a 50 T. ^{te} | 1 | — | — | — | 2 | 1 | 1 | — | — |
| | da 51 a 100 T. ^{te} | 1 | — | — | — | 3 | 1 | 1 | — | — |
| a vela quadra | da 50 a 100 T. ^{te} | 1 | — | — | — | 4 | 1 | 1 | — | — |
| | da 101 a 200 T. ^{te} | 1 | — | — | — | 5 | 1 | 1 | — | — |
| | da 201 a 300 T. ^{te} | 1 | 1 | — | — | 5 | 1 | 1 | — | — |
| | da 301 a 400 T. ^{te} | 1 | 1 | — | — | 5 | 2 | 1 | — | — |
| | da 401 a 500 T. ^{te} | 1 | 1 | — | 1 | 5 | 2 | 1 | — | — |
| | da 501 a 700 T. ^{te} | 1 | 1 | — | 1 | 5 | 2 | 2 | — | — |
| | da 701 a 900 T. ^{te} | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 2 | 2 | — | — |
| | da 901 a 1300 T. ^{te} | 1 | 1 | 1 | 1 | 6 | 4 | 2 | — | — |
| da 1301 a più T. ^{te} | 1 | 1 | 1 | 1 | 8 | 4 | 2 | — | — | |
| a vapore | da 1 a 50 T. ^{te} | 1 | — | — | — | 2 | 1 | — | — | — |
| | da 51 a 100 T. ^{te} | 1 | — | — | — | 3 | 1 | 1 | — | — |
| | da 101 a 200 T. ^{te} | 1 | 1 | — | 1 | 3 | 2 | 1 | — | — |
| | da 201 a 300 T. ^{te} | 1 | 1 | 1 | 1 | 4 | 2 | 1 | — | — |
| | da 301 a 400 T. ^{te} | 1 | 1 | 1 | 1 | 4 | 2 | 1 | — | — |
| | da 401 a 500 T. ^{te} | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 2 | 1 | — | — |
| | da 501 a 700 T. ^{te} | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 2 | 1 | — | — |
| | da 701 a 900 T. ^{te} | 1 | 1 | 1 | 1 | 6 | 2 | 1 | — | — |
| | da 901 a 1300 T. ^{te} | 1 | 1 | 1 | 1 | 6 | 2 | 2 | — | — |
| | da 1301 a 1600 T. ^{te} | 1 | 1 | 1 | 1 | 6 | 3 | 2 | — | — |
| da 1601 a più T. ^{te} | 1 | 1 | 1 | 1 | 6 | 4 | 2 | — | — | |

Per la direzione delle macchine si rimanda al disposto dell'art. 69 CMM modificato con L. 11 aprile 1886.
 I *fuochisti* saranno possibilmente in numero uguale a quello dei forni. In ogni caso dopo i primi due il numero non sarà mai minore di uno per ogni due forni.
 I *carbonai* saranno in numero pari alla metà dei fuochisti. In tutti i casi ve ne sarà almeno uno ad eccezione di quello in cui i fuochisti fossero 2 soltanto, si potrà navigare senza carbonaio.

Fonte: Nostra elaborazione da G. ALBI, *Manuale del capitano* cit., pp. 330-331.

2. “Una nave è sempre una casa semovente”

Molti elementi di vivibilità sulla nave furono a lungo sottoposti a totale discrezione del comandante e, prima ancora, dell'armatore, soprattutto nel caso in cui il benessere di una parte riduceva il guadagno dell'altra. Tutte le voci che componevano il contratto di arruolamento confluivano nelle spese dell'armatore nell'esercizio della nave. I valori delle giornate di navigazione e di quelle di fermate nei porti erano infatti calcolati considerando la distanza, il percorso giornaliero, il quantitativo di merci e la potenzialità dei mezzi di bordo e ciò spiegava per esempio l'importanza dell'alternanza delle ore di lavoro e di sosta a bordo, così come quella dei tempi di carico e scarico nei porti. Più facile era il calcolo dell'incidenza delle spese rappresentate dai salari e dal vitto (le panatiche) dell'equipaggio, anche se proprio queste spese, soprattutto in anni di poco successivi a quelli esaminati, erano una voce ad alta variabilità. «Le spese di equipaggio – osservava nel 1925 l'ing. Napoleone Albini – vanno a seconda della grandezza (con variazioni a scatti) ed anche del tipo della nave (se per merci o per passeggeri) e, proporzionalmente al costo della nave ed al complessivo delle spese di armamento, crescono con il diminuire della grandezza». Insomma, egli concludeva, «È ben difficile assegnare un coefficiente di proporzionalità che è differente anche a seconda delle nazioni e del valore della nave»²⁰. Lo stesso Albini riferendo di computi effettuati su diverse navi da carico americane affermava anche che erano termini poco significativi per un confronto con navi europee²¹. Più vicine alla realtà europea erano le indagini svolte sulle spese di traffico dell'armamento inglese, ma emergevano ugualmente differenze importanti da una comparazione relativa a uno stesso viaggio eseguito da un piroscafo italiano di identiche caratteristiche²². Nel 1921 sempre l'Albini aveva fatto dei calcoli su otto diversi viaggi effettuati da una nave da carico

²⁰ N. ALBINI, *Contributo alla economia marittima. Note sulla efficienza delle navi mercantili*. Supplemento a «La Marina mercantile italiana», 1925, (pubblicazione di articoli comparsi in diverse riprese nel corso del 1925).

²¹ Le tabelle redatte dallo *Shipping Board* nel 1922 erano state costruite su tre diversi esempi di viaggi, in cui le paghe dell'equipaggio rappresentavano una percentuale delle spese che variava dall'11,2 al 14,4 del totale delle spese di viaggio, e la panatica una percentuale che variava dall'1,4 al 3,0. Ma, commentava lo stesso Albini, «basarsi su dati americani non è il sistema migliore, perché le condizioni della Marina degli Stati Uniti sono sensibilmente diverse da quelle europee» (*Ibidem*, p. 38).

²² *Ibidem*, pp. 38-39.

italiana, da cui risultava che le medie relative alle spese equipaggio rappresentavano il 17,1% delle spese totali²³ e di non molto si discostava il capitano Mario Taddei che, per un piroscafo da 5.000 tonnellate impiegato nei viaggi di andata e ritorno Italia-Cardiff computava il 5,5% per il vitto e il 12% per le paghe (in tutto il 17,5%)²⁴. Erano dati ormai del primo dopoguerra e molto era mutato rispetto a pochi anni prima²⁵, ma indicavano la variabilità dell'incidenza del costo della voce equipaggi, e, allo stesso tempo, confermavano come nelle pieghe del contratto di arruolamento si celassero spazi di larga discrezionalità.

Dunque nelle modifiche operate sulle navi, soprattutto su quelle a vapore, gli armatori tendevano a ridurre gli spazi destinati all'alloggio del personale, sottraendolo a favore di quello utile per il trasporto di merci (o passeggeri).

La Commissione reale pei servizi marittimi esaminava perciò anche il problema dell'alloggiamento dell'equipaggio e si prefiggeva di ottenere che la bassa forza (chiamata «il basso personale») venisse sistemata in condizioni equiparate a quelle prescritte dalla legge sull'immigrazione. Tale intervento era motivato da diffuse condizioni di abuso sui piroscafi sovvenzionati o ammessi al godimento dei benefici del credito navale, che la commissione citata intendeva appunto eliminare²⁶.

È chiaro perciò il motivo per cui nel corso del primo Novecento si sviluppò una protesta per ottenere uno “spazio vitale” a bordo e nel 1921 gli

²³ N. ALBINI, *Il problema dell'armamento*, in «La Marina mercantile italiana», XIX (1921), ottobre.

²⁴ M. TADDEI, *Le odierne difficoltà dell'armamento*, in «Rivista marittima», LVI (1923), luglio-agosto.

²⁵ Proprio in quel periodo si facevano passi importanti di un rivoluzionario processo nella costruzione delle navi: fu messo messo fortemente in discussione il criterio seguito nella produzione dei bastimenti: fino ad allora, infatti, essi erano progettati e realizzati prevalentemente applicando il concetto di minimo costo di fabbricazione, senza prendere in considerazione il rapporto fra costruzione ed economia di esercizio. Fino ad allora erano prevalse nazioni, da questo punto di vista arretrate, come anche quella italiana, che, come sosteneva Albinì, «avevano sempre considerato l'armamento alla guisa di un commercio e non di una industria, la quale sottintende la ricerca affannosa del meglio» (N. ALBINI, *Navi mercantili ed industrie del mare*, Genova 1919, estratto dal vol. XIV degli «Atti del Collegio degli Ingegneri navali e meccanici in Italia» per l'anno 1919, p. 6).

²⁶ «... sarà evitato l'abuso che tuttora avviene, e cioè che i lavoratori marittimi, nelle ore di riposo, siano alloggiati in locali del tutto insufficienti per numero di cuccette e cubatura» (Atti della Commissione pei servizi marittimi, *Relazione generale*, I, Imola 1906, p. 154).

equipaggi videro riconosciute le loro richieste²⁷, ma non è casuale che ben poco in passato fosse chiesto riguardo questa componente delle condizioni di vita sulle navi.

Fu invece un tema di costante confronto quello legato all'alimentazione, su cui i marittimi avanzavano continue proteste. Era ben vero che il comandante doveva provvedere affinché, durante la navigazione, la nave fosse autosufficiente. Come affermava un comandante, « Per piccola che sia una nave, è sempre una casa semovente, e se grandiosa, è addirittura un piccolo mondo »²⁸. Ma in questo ambito il margine di autonomia nelle mani di chi esercitava il comando giustificava i motivi delle reiterate richieste affinché questa voce di costo avesse un maggiore trasparenza o, per lo meno, che venissero redatte tabelle di massima. Anche in questo caso la peculiarità dell'andar per mare e i numerosi possibili imprevisti rafforzavano la posizione di chi si rifiutava di redigere un qualunque documento scritto, che costituisse un vincolo per l'armatore. A favore di una sia pur generica regolamentazione si pronunciò anche l'Inchiesta Boselli, limitandosi, nella presentazione delle deliberazioni sulle condizioni della gente di mare, che si dovesse stabilire « salvo i patti speciali di arruolamento, con apposita tabella, la razione normale da somministrarsi agli equipaggi della marina mercantile, secondo la natura dei viaggi e la specialità degli approdi »²⁹. La genericità di tale ordinamento si poteva ancora verificare nei contratti di arruolamento stipulati ai primi del XX secolo: come si vedrà meglio in dettaglio, erano

²⁷ Si definì un duro scontro tra la Federazione Italiana dei Lavoratori del mare e le diverse organizzazioni armatoriali, che nel 1919-21 si chiuse con il successo dell'organizzazione dei lavoratori. Si veda il contratto-tipo elaborato dagli armatori di Genova nel febbraio 1920, in cui è presentata una tabella viveri all'equipaggio di bassa forza: Centro Ligure di Storia Sociale (CLSS), Fondo Perillo, VII/H, 1919-1922; Comitato esecutivo degli Armatori. Genova, *Contratto-tipo arruolamento e regolamento di bordo per gli equipaggi dei piroscafi (Testo Unico)*, Genova, febbraio 1920, in cui sono riportate quantità più generose di quelle pubblicate dal Bettanini qualche anno dopo (A. BETTANINI, *Le imprese* cit., p. 140 e sgg.).

²⁸ G. MOLLI, *La marina* cit., p. 563.

²⁹ *Inchiesta sulla marina mercantile* cit., VII, *Relazione*, p. 228. Nella stessa occasione, la richiesta di una sia pur blanda regolamentazione faceva seguito alla considerazione, frutto delle numerose indagini, che sulle navi mercantili italiane era « generalmente lamentato » che non vigesse l'obbligo di tabelle alimentari, come invece sussisteva per le navi militari nazionali e per quelle mercantili estere. Per le diverse posizioni messe a confronto sull'argomento si veda, *Ibidem*, p. 215.

davvero poche le precisazioni fatte in tal senso e ci si limitava spesso a precisare se l'equipaggio avrebbe bevuto caffè o the, e in quali giorni della settimana, mentre era ripetuta con buona regolarità la quantità di vino da dare ai fuochisti. Dunque nel complesso si trattava di indicazioni di modesta entità.

3. *Le retribuzioni*

L'ampia eterogeneità del trattamento del personale a bordo non poteva non toccare anche la condizione salariale degli addetti. In piena sintonia con tutte le altre voci relative all'equipaggio, non vigevano criteri retributivi concordati e, soprattutto, sussistevano forti differenziazioni a seconda dei ruoli, del tipo di naviglio e del suo tonnellaggio, e della congiuntura internazionale.

Il problema dei salari fu oggetto di indagine nell'Inchiesta Boselli, tanto più che in quel momento la crisi generalizzata del settore comportava un calo delle paghe dei marinai con forme di contrazione particolarmente vistose sui velieri. Ecco dunque che nel corso dei lavori emerse l'ipotesi di fissare un *minimum* per le retribuzioni o che, per sottrarle alle variazioni delle contrattazioni del mercato, fosse stabilito uno stipendio fisso per i marinai o, anche, un sistema scalare a seconda della natura dei viaggi per cui era avvenuto l'arruolamento³⁰.

Soprattutto appariva chiaro il mutamento intervenuto nel trattamento economico degli equipaggi dei velieri: in passato era loro permesso di portare con sé merci acquistate (o contrabbandate) durante il viaggio, la cosiddetta "paccottiglia", che poteva essere liberamente venduta e consentire un incremento di entrate³¹. Ma, più in generale, era comune la protesta per salari ritenuti insufficienti, tanto che gli stessi commissari ipotizzavano che molte diserzioni avvenissero per l'opportunità presentatasi ai marinai italiani di imbarcarsi su navi straniere, dove sarebbero stati retribuiti meglio.

Le considerazioni conclusive su questo tema espresse dalla Commissione erano frutto di difficili indagini condotte in Italia e all'estero, ma i dati

³⁰ *Ibidem*, p. 214.

³¹ « Paccottiglia: certa quantità di mercanzia imbarcata da un passeggiere per trafficarla per proprio conto o per metà con altri » (*Vocabolario della lingua italiana ... per cura di Antonio Sergent con ... aggiunte cavate dal dizionario per Niccolò Tommaseo*, Milano 1862). Questa pratica era diffusa in tutte le marine.

Tabella 2. *Medie mensili dei salari (in lire) dei marinai imbarcati nei porti italiani (1871-1880)*

| PORTI | ANNI | | | | | | | | | | Annotazioni |
|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--|
| | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 | 1875 | 1876 | 1877 | 1878 | 1879 | 1880 | |
| Savona | 58,49 | 58,80 | 62,18 | 62,21 | 62,54 | 60,09 | 58,01 | 56,31 | 50,44 | 50,33 | Escluso il vitto |
| Genova | 60-70 | 60-70 | 60-70 | 60-70 | 60-65 | 60-65 | 60,55 | 55,50 | 55,50 | 50,00 | Id. |
| Livorno | 54,75 | 57,16 | 60,41 | 59,17 | 59,00 | 58,00 | 59,00 | 55,00 | 51,00 | 56,00 | Id. |
| Napoli | 65,40 39,90 | 74,00 48,50 | 61,50 36,00 | 71,14 45,64 | 72,40 46,90 | 73,85 48,35 | 70,91 45,41 | 75,14 49,64 | 69,67 47,17 | 66,87 41,37 | Compreso il vitto (escluso il vitto) * |
| Castellammare | 70,00 44,50 | 71,25 45,75 | 70,40 44,90 | 70,80 45,30 | 67,15 41,65 | 66,40 40,90 | 66,30 40,80 | 65,13 39,63 | 65,28 39,78 | 65,26 39,76 | Compreso il vitto ¹ (escluso il vitto) * |
| Bari | 34,00 | 34,00 | 37,50 | 34,00 | 34,08 | 38,83 | 43,16 | 43,16 | 50,00 | 57,00 | Escluso il vitto |
| Ancona | 55,87 | 53,04 | 55,14 | 57,50 | 54,22 | 52,60 | 55,66 | 52,75 | 50,00 | 50,00 | Id. |
| Venezia | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | Id. |
| Cagliari | 65,00 | 60,00 | 60,00 | 60,00 | 60,00 | 60,00 | 60,00 | 55,00 | 55,00 | 50,00 | Id. |
| Messina | 72,00 46,50 | 70,00 44,50 | 73,00 47,50 | 73,00 47,50 | 72,25 46,75 | 70,00 44,50 | 60,00 43,50 | 65,00 39,50 | 63,00 37,50 | 65,00 39,50 | Compreso il vitto (escluso il vitto) * |
| Palermo | 71,41 45,91 | 73,60 48,10 | 73,91 48,41 | 80,05 54,55 | 80,09 54,59 | 81,66 56,16 | 78,66 53,16 | 66,41 40,91 | 71,58 46,08 | 71,33 45,83 | Compreso il vitto (escluso il vitto) * |

* nostra elaborazione.

¹ in ragione di centesimi 85 al giorno.

Fonte: *Inchiesta parlamentare sulla marina mercantile (1881-1882)*, III, *Riassunti dell'inchiesta orale e scritta*, Roma 1882, p. 188.

salariali riportati negli Atti pur fornendo elementi di massima per inquadrare la situazione, erano largamente incompleti, e ciò stupisce tanto più perché riportati nell'ambito di una indagine governativa, che aveva raccolto materiale e informazioni dettagliate sugli altri temi affrontati e per tutto il territorio nazionale. «Una statistica completa dei salari pagati alla gente di mare sarebbe stata opera di troppo gran mole, perché questa Commissione ... avesse potuto occuparsene»³². Così si scriveva in proposito, ma è più probabile che i commissari avessero trovato difficoltà nel condurre l'indagine sia a causa della grande varietà dei termini contrattuali e retributivi in vigore lungo la penisola, sia per la frequente diffusa riservatezza su tali argomenti, sia, infine, per la carenza di dati ufficiali cui rifarsi. Quanto riportato negli Atti era dunque il risultato di informazioni fornite dalla Direzione generale della Marina mercantile sulla media dei salari mensili dei marinai italiani, dal 1871 al 1880.

Il prospetto pubblicato nel 1882, qui riportato integralmente, mostrava soprattutto come la crisi della marina mercantile si riverberasse sull'andamento delle retribuzioni, che, considerate nel loro complesso, erano scese soprattutto a partire dal 1874-1875.

In alcuni casi, come quello dei salari rilevati per i marinai imbarcati a Genova, la contrazione era forte poiché le retribuzioni comprese nel 1871 nella fascia dalle 60 alle 70 lire mensili, quattro anni più tardi, iniziarono un calo costante fino all'importo di £. 50 nel 1880. Fatta eccezione per situazioni di totale stazionarietà, come quella di Venezia, in cui il livello retributivo non si mosse in alcun senso, nei dieci anni presi in considerazione, negli altri porti, con maggiore o minore oscillazione, tutte le paghe scesero. Unica eccezione era costituita dai salari dei marinai imbarcati nel porto di Bari, in aumento, anche rilevante, dal 1876: nel 1871 il salario medio mensile era di £. 34 e nel 1880 era salito a £. 57.

Una osservazione ulteriore andava fatta per le retribuzioni in cui era compreso il vitto; vale a dire per quelle pagate ai marinai dei porti di Castellammare, Napoli, Messina e Palermo. Calcolando per tutti il vitto a 85 centesimi al giorno, estendendo quindi anche agli altri porti quanto era stato dichiarato a Castellammare, le paghe effettivamente erogate scendevano significativamente. Nel 1880, per esempio, a Napoli risulterebbero essere

³² *Inchiesta sulla Marina mercantile* cit., VII, *Relazione*, p. 186.

di £. 41,37, a Castellammare di £. 39,76, a Messina di £. 39,50 e a Palermo di £. 45,83; quindi molto ridimensionate rispetto al dato comunicato e inferiori in termini significativi alle paghe erogate in altri porti italiani, anche se nel capoluogo siciliano il livello dei salari risultava notevolmente più alto di quello dell'altro porto dell'isola³³.

Il significato di questi dati “ufficiali” era puramente indicativo poiché venivano riportati solo per la categoria dei “marinai”, peraltro la più consistente numericamente, come si è visto in precedenza, ma senza alcuna ulteriore specificazione relativa a imbarchi su bastimenti a vela o a vapore, o, anche, se per viaggi di cabotaggio o lungo corso etc. Tutto ciò va ricordato perché di fatto non era facile operare un confronto con i salari della gente di mare imbarcata in porti di altri Paesi. Era il caso, per esempio, dei dati resi noti dal console generale a Trieste in cui si mostrava una maggiore articolazione dei salari percepiti dai marinai ingaggiati a seconda della bandiera delle navi su cui andavano a lavorare, almeno riguardo l'oscillazione fra retribuzioni minime e massime.

Salari medi mensili (in lire) dei marinai stranieri imbarcati a Trieste a bordo dei bastimenti della loro nazione

| Consolati esteri | retribuzione minima | retribuzione massima | retribuzione media |
|-------------------|---------------------|----------------------|--------------------|
| Paesi Bassi | 50,26 | 64,36 | 62,31 |
| Inghilterra | 62,50 | 68,75 | 65,62 |
| Turchia | 45,00 | 50,00 | 47,50 |
| Portogallo | — | — | 64,51 |
| Grecia | 40,00 | 50,00 | 45,00 |
| Germania | 50,64 | 74,51 | 62,51 |
| Danimarca | 62,50 | 68,75 | 62,62 |
| Svezia e Norvegia | 50,00 | 75,00 | 62,50 |

Fonte: *Inchiesta sulla marina mercantile* cit., III, p. 190.

Le notizie sono fornite dai consoli stranieri residenti a Trieste.

³³ Si è esteso anche al porto di Messina, dove erano state comunicate le paghe « compreso il vitto », il criterio adottato dalla stessa commissione per il porto campano, vale a dire un importo calcolato per il vitto pari a £. 25,50 mensili.

Come si vede le medie retributive più alte erano quelle dei marinai inglesi, seguite da quelle portoghesi (di cui però veniva comunicato solo il dato medio) e ancora dai paesi del Nord Europa: Danimarca (con la media di £. 62,62) e poi i salari medi dei marittimi tedeschi (£. 62,51), scandinavi (£. 62,50) e olandesi (£. 62,31). L'informazione, riferita al momento dello svolgimento dell'Inchiesta (probabilmente per l'anno 1880) evidenziava che anche in un momento di difficile congiuntura internazionale all'estero le medie retributive erano più alte di quelle dei nostri marittimi, fatta eccezione per la Grecia.

Anche in questo caso, comunque, le indicazioni erano da intendersi unicamente per un orientamento di massima, dal momento che, per esempio, sulla base di statistiche nazionali, il console di Amburgo comunicava la media retributiva per i diversi porti tedeschi considerando la quale, pur constatando una progressiva contrazione dei salari nel corso degli Anni Settanta dell'Ottocento, risultava essere superiore a quella comunicata dal console di Trieste e, comunque, di un livello sempre più alto di quello italiano.

Salari medi mensili dei marinai in Germania (1874-1880)

| Anno | lire | marchi |
|------|-------|--------|
| 1874 | 74,30 | 59,44 |
| 1875 | 70,45 | 56,36 |
| 1876 | 71,10 | 56,88 |
| 1877 | 71,06 | 56,85 |
| 1878 | 64,06 | 51,25 |
| 1879 | 54,54 | 43,63 |
| 1880 | 53,75 | 43,00 |

Fonte: *Inchiesta sulla marina mercantile* cit., III, p. 191.

Portando poi l'attenzione sul caso specifico di Amburgo si osservava che in quel porto, esclusi i primi due anni, 1874 e 1875, i salari mensili erano complessivamente più elevati rispetto alla media tedesca e, soprattutto, nonostante l'analoga contrazione nel corso del periodo esaminato, con uno scarto più contenuto fra il salario medio del 1874 e quello del 1880.

Salari medi mensili (in lire) dei marinai nel porto di Amburgo

| Anno | marina a vela | marina a vapore |
|------|---------------|-----------------|
| 1874 | 60,00 | 72,50 |
| 1875 | 60,00 | 72,50 |
| 1876 | 72,00 | 73,50 |
| 1877 | 72,00 | 73,50 |
| 1878 | 64,20 | 65,50 |
| 1879 | 56,60 | 57,60 |
| 1880 | 56,25 | 56,25 |

Fonte: *Inchiesta sulla marina mercantile* cit., III, p. 191.

Poiché le informazioni relative a questo porto erano più dettagliate per quanto concerneva la marina a vela e quella a vapore, con evidenza appariva come la più alta media retributiva per i marinai dei piroscafi rispetto ai velieri, piuttosto consistente nei primi due anni esaminati, in cui a parità di ruolo il marinaio del bastimento a vapore percepiva l'equivalente di £. 12,50 in più al mese, fosse stata quasi raggiunta durante una breve fase favorevole (1876 e 1877), che aveva fatto elevare il salario sui velieri e quasi raggiungere l'importo corrispondente sui piroscafi. Ma la successiva crisi aveva comportato per ambedue le categorie una drastica contrazione delle retribuzioni schiacciandole nel 1880 fino alla perfetta identità (£. 56,25) sia per il marinaio di veliero che per quello a vapore.

L'inferiorità delle paghe italiane era ancora indirettamente confermata da un confronto operato sulle medie salariali percepite nei porti tedeschi di Bremenhaven e Geestemuende sia da marinai inglesi e americani sia da marinai norvegesi, svedesi e danesi. Al contempo era ancora ribadita la superiorità delle mercedi percepite dalla gente di mare anglosassone rispetto a quella scandinava.

Era chiara a molti la oggettiva difficoltà nell'indicare una media annuale dei salari, date le varie condizioni che portavano alla loro formazione³⁴, ma

³⁴ Il console italiano a Glasgow rispondeva alla domanda della Commissione comunicando la paga media annuale ai marinai calcolata sulla base di informazioni fornite dal capo dell'ufficio della marina mercantile del porto scozzese, ma è interessante riportare le giustifi-

era altrettanto palese che le retribuzioni dei marinai italiani erano fra le più basse. All'estero era stato già evidenziato da alcuni il divario salariale fra addetti alla vela e addetti al vapore: questo elemento non era ancora così evidente nella marina mercantile italiana degli Anni Ottanta dell'Ottocento, tanto che, forse non casualmente, i riferimenti alle medie retributive riportate nell'Inchiesta Boselli erano costituiti da dati aggregati.

Salari medi mensili (in lire) percepiti nei porti di Bremenhaven e Geestemuende

| Anno | marinai inglesi e americani | marinai svedesi, norvegesi e danesi |
|------|--------------------------------|--|
| 1872 | 62,50 | 51,87 |
| 1873 | 75,00 | 67,50 |
| 1874 | 82,50 | 67,50 |
| 1875 | 82,50 | 67,50 |
| 1876 | 81,20 | 75,00 |
| 1877 | 75,00 | 63,75 |
| 1878 | 68,75 | 56,25 |
| 1879 | 68,75 | 56,25 |
| 1880 | 68,75 | 56,25 |
| 1881 | 62,50 | 56,25 |

Fonte: *Inchiesta sulla marina mercantile*, cit., III, pp. 191-192.

Nel giro di poco più di due decenni la distinzione si fece più netta, ma, come si vedrà meglio, alla differenza retributiva fra analoghi ruoli, si aggiunse una diversa composizione tecnico-professionale tra i componenti degli equipaggi delle navi a vapore, con una specifica dinamica al loro interno. Su questo preciso aspetto si riporteranno i risultati di una indagine operata su

cazioni addotte dallo stesso per spiegare la difficoltà di compilare una tabella dimostrativa degli ultimi dieci anni: «...I salari pagati ai marinai variano ogni settimana, secondo il numero di marinai che cercano impiego, ed i bisogni della marina mercantile; Se i marinai devono imbarcare sopra vapori o bastimenti a vela; Secondo il viaggio da intraprendere dal vapore o bastimento; Secondo il tempo dell'anno, se nell'inverno o nell'estate; Se devono imbarcare con una linea regolare o sopra un bastimento appartenente ad armatori non ben conosciuti in Glasgow » (*Inchiesta sulla marina mercantile* cit., III, p. 192).

equipaggi di navi a vela e a vapore formatisi nel porto di Genova nei primi anni del Novecento.

Proprio in quello stesso periodo operava la Commissione reale pei servizi marittimi, che svolse un'opera egregia per illustrare l'evoluzione e la composizione della marina mercantile del nostro Paese, effettuando anche un confronto della flotta italiana con quelle estere. Purtroppo il gruppo di lavoro non seguì un analogo procedimento per quanto atteneva le retribuzioni della gente di mare, ma, partendo dalla considerazione che la marina britannica rappresentava la metà del tonnello mercantile mondiale, giudicò che per estensione essa era rappresentativa del trattamento salariale degli equipaggi nel loro complesso³⁵. Fu un modo per fornire comunque delle indicazioni sulle retribuzioni del personale marittimo e i dati britannici assicuravano la disponibilità di tavole statistiche complete e sistematiche. Non è però improbabile che, nonostante gli importanti mutamenti intervenuti nella nostra marina mercantile, mancasse un valido sistema di rilevazione dei dati, che avrebbe permesso di delineare un quadro del livello salariale della gente di mare italiana.

Dunque come per i commissari dell'Inchiesta Boselli, anche per coloro che all'inizio del Novecento indagavano sui servizi marittimi i dati più affidabili giunsero dall'estero. Ma, nonostante la ricchezza degli elementi relativi alla marina inglese, come già evidenziato in precedenza, non era semplice operare una comparazione internazionale a causa della scarsa omogeneità delle informazioni³⁶, e ciò fu tanto più complesso per il caso italiano.

³⁵ « Le notizie più sicure circa i salari della gente di mare sono quelle pubblicate dal Board of Trade dimostranti il progresso della marina mercantile », così si affermava nel 1907 nella premessa per la successiva illustrazione dei dati. Il valore "universale" di queste schede informative era giustificato dal fatto che, a parere degli estensori del documento, « i salari corrisposti sulle navi inglesi stabili[vano] come un corso normale, sul quale le altre marine si regola[va]no » (Atti della Commissione Reale per servizi marittimi, *Indagini comparative sulla marina mercantile dei principali stati con speciale riguardo ai servizi sovvenzionati*, IV, Roma 1907, p. 209). La conferma della difficoltà oggettiva a muoversi su questo terreno era indirettamente confermata nella relazione generale allorché circa i salari si dichiarò l'impossibilità di « determinarli a priori », e si riteneva comunque equo « stabilire il principio che le mercedi pagate dalle compagnie sovvenzionate non siano inferiori a quelle medie corrisposte nel mercato del lavoro » (*Ibidem*, I, *Relazione Generale (Relatore: Deputato Pantano)*, Imola 1906, p. 153).

³⁶ I confronti internazionali si sarebbero fatti ancora più difficili con lo scoppio della guerra anche per il diverso potere d'acquisto della moneta.

Tabella 3. *Stipendi mensili (in scellini) degli ufficiali e sottufficiali dei bastimenti a vela inglesi da 1.000 a 1.500 tonnellate impiegati nel commercio estero*

| | 1870 | 1880 | 1890 | 1895 | 1896 | 1897 | 1898 | 1899 | 1900 | 1901 | 1902 | 1903 | 1904 | 1905 |
|-------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Primi ufficiali | 148 | 147 | 150 | 145 | 145 | 145 | 145 | 135 | 145 | 155 | 155 | 150 | 150 | 150 |
| Secondi ufficiali | 100 | 100 | 99 | 95 | 95 | 90 | 90 | 100 | 95 | 100 | 95 | 95 | 95 | 95 |
| Terzi ufficiali | 63 | 65 | 72 | 60 | 65 | 60 | 60 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 70 |
| Nostromi | 78 | 84 | 94 | 90 | 90 | 80 | 80 | 75 | 75 | 75 | 80 | 85 | 75 | 80 |
| Carpentieri | 111 | 112 | 113 | 103 | 105 | 105 | 105 | 105 | 105 | 105 | 105 | 100 | 100 | 100 |
| Maestri velieri | 87 | 87 | 93 | 90 | 88 | 80 | 85 | 80 | 90 | 85 | 95 | 80 | 80 | 80 |

Tabella 4. *Stipendi mensili (in scellini) degli ufficiali, macchinisti e sottufficiali sui piroscafi inglesi da 1.000 a 1.500 tonnellate impiegati nel commercio estero*

| | 1870 | 1880 | 1890 | 1895 | 1896 | 1897 | 1898 | 1899 | 1900 | 1901 | 1902 | 1903 | 1904 | 1905 |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Primi ufficiali | 200 | 192 | 183 | 175 | 180 | 170 | 170 | 180 | 180 | 180 | 180 | 185 | 180 | 175 |
| Secondi ufficiali | 140 | 126 | 132 | 130 | 130 | 130 | 130 | 135 | 130 | 130 | 130 | 135 | 130 | 130 |
| Terzi ufficiali | 99 | 98 | 150 | 110 | 110 | 110 | 110 | 110 | 110 | 110 | 110 | 105 | 110 | 120 |
| Nostromi | 88 | 93 | 105 | 100 | 95 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Carpentieri | 112 | 115 | 123 | 120 | 115 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 |
| Primi macchinisti | 290 | 326 | 315 | 300 | 310 | 300 | 300 | 310 | 300 | 310 | 310 | 295 | 305 | 305 |
| Secondi macchinisti | 218 | 234 | 223 | 220 | 210 | 210 | 210 | 220 | 215 | 220 | 215 | 210 | 215 | 205 |
| Terzi macchinisti | 170 | 163 | 157 | 155 | 160 | 155 | 155 | 150 | 150 | 155 | 155 | 145 | 145 | 145 |

Fonte: ATTI DELLA COMMISSIONE REALE PEI SERVIZI MARITTIMI, *Indagini comparative* cit., pp. 219-221.

Dalla realtà britannica emergeva la differenza retributiva fra il personale a bordo dei velieri e quello dei piroscafi, sia per quanto riguardava la bassa forza che lo stato maggiore ³⁷.

Ciò che trovava pieno riscontro nella realtà italiana, a prescindere dall'importo monetario, era lo "stacco" fra vela e vapore, da un lato, e più significativo ancora, dall'altro, quello delle retribuzioni fra ufficiali e macchinisti sui piroscafi. Su questi ultimi, inoltre, analogamente a quanto si verificava per gli equipaggi italiani, la media salariale per fuochisti e carbonai era molto omogenea, tranne alcune piccole variazioni per viaggi dal canale di Bristol al Mediterraneo, Nord America e Costa Orientale, intervenute nei primi anni del Novecento.

Prendendo in considerazione le navi di stazza compresa fra le 1.000 e le 1.500 tonnellate ³⁸, si osservava immediatamente la superiorità delle retribuzioni degli ufficiali di coperta dei piroscafi rispetto ai loro omologhi sui velieri. I primi ufficiali delle navi a vapore percepivano 200, 192, 183 scellini il mese rispettivamente nel 1870, 1880, 1890, mentre sui velieri, a parità di grado, la retribuzione era di 148, 147, 150 scellini. Quali che fossero le oscillazioni del mercato, le retribuzioni dei primi ufficiali a bordo di navi a vapore erano sempre comunque più alte di quelle dei primi ufficiali a bordo dei velieri. Lo stesso meccanismo si ripeteva per tutti i gradi.

Sempre operando un confronto per navi comprese fra 1.000 e 1.500 tonnellate appariva immediato l'alto livello degli stipendi dei macchinisti, sia nel loro complesso, come categoria, sia, soprattutto, per quanto concerneva i macchinisti in prima: questi, infatti, percepivano le retribuzioni più alte in assoluto, con delle differenze piuttosto consistenti rispetto ai primi ufficiali. I terzi macchinisti, che pure avevano stipendi pari al 50%, o di poco meno, di quelli dei primi macchinisti (nel 1895 i primi macchinisti avevano 300 scellini al mese, mentre i terzi macchinisti ne prendevano 155; dieci anni dopo i primi percepivano 305 scellini e i terzi ne ricevevano 145), appartenevano a una classe retributiva più alta dei secondi ufficiali. Il livello retributivo toccato dai macchinisti nel 1880 rivelava in quel momento l'importanza di queste competenze e, al contempo, la minore disponibilità sul mercato del lavoro.

³⁷ *Ibidem*, IV, pp. 209-237.

³⁸ Si è scelto di portare il confronto a vela e a vapore per bastimenti di questa stazza perché più vicini al tonnellaggio medio italiano in quel periodo.

Anche di fronte a un “assestamento” verso il basso delle retribuzioni degli ufficiali di macchina o a un miglioramento di quelle degli ufficiali di coperta, questi ultimi si collocavano in una fascia retributiva inferiore.

La conferma che in generale la specializzazione a bordo era “premiata” aveva una conferma nel confronto fra i salari dei nostromi e quelli dei carpentieri sia sulle navi che sui vapori: l’importante ruolo giocato dai nostromi, infatti, non trovava un corrispettivo salariale rispetto ai carpentieri che evidentemente si trovavano in minor numero sul mercato del lavoro.

Altre indicazioni riportate più in dettaglio negli atti della Commissione per gli anni fra il 1901 e il 1905 suggerivano l’esistenza di una composizione retributiva molto più composita all’interno delle categorie appena descritte non solo secondo il tipo di nave (a vela, piroscavo commerciale, piroscavo da passeggeri), ma anche in relazione alle rotte percorse³⁹, e d’altronde sussistevano distinzioni pure nelle altre marinerie straniere esaminate, anche soltanto a seconda del distretto marittimo di appartenenza⁴⁰. Fenomeno, questo, frequente in Italia nelle differenti regioni di imbarco.

Molto estese apparivano in alcuni stati le istituzioni a favore della gente di mare; soprattutto erano da segnalare a carico degli armatori tedeschi l’assicurazione contro i rischi della navigazione per tutte le persone impiegate a bordo, o la cassa di previdenza per i marinai belgi alimentata con ritenute sui salari dei marinai, con un contributo dell’armatore e uno dello stato. Nel 1898 in Francia era stata creata una cassa nazionale di previdenza per i marinai « contro i rischi e gli accidenti della loro professione ». In Inghilterra le indagini condotte da una commissione nominata dal *Board of Trade* riguardo l’efficacia delle misure in atto per la protezione della gente di mare aveva portato alla legge 21 dicembre 1906 (*Merchant Shipping Act*), che aveva emanato disposizioni a tutela delle varie componenti del rapporto fra il marinaio e l’armatore, fin dal contratto di arruolamento: norme per il pagamento degli anticipi salariali, sulle condizioni di vita a bordo ecc.⁴¹. In Italia

³⁹ *Ibidem*, pp. 224-231.

⁴⁰ Si veda per esempio (*Ibidem*, p. 234) la differenza del salario medio mensile per i marinai tedeschi nei due distretti marittimi: del Baltico e del Mare del Nord.

⁴¹ Una spinta alla emanazione di questo atto era venuta dal fenomeno vistoso di incremento di marinai non inglesi a bordo di navi di nazionalità britannica, dovuto in parte alle cattive condizioni di lavoro rifiutate da molti marittimi. Su questi aspetti si rimanda alle pp. 239-242 del vol. IV degli atti citati. I risultati della commissione nominata dal *Board of Trade*

ai primi del Novecento c'erano le Casse Invalidi per la marina mercantile in vari porti della penisola (Venezia, Genova, Livorno, Ancona, Napoli, Palermo), ma nel complesso le misure di tutela nei confronti della gente di mare erano molto modeste e, da tempo, oggetto di reiterate richieste di modifica⁴². In generale nel nostro Paese si guardava agli avvenimenti inglesi e francesi per valutare l'entità e la qualità dei mutamenti in atto e le eventuali possibili analogie⁴³, ma certo i tempi delle organizzazioni di categoria e del potere di contrattazione erano molto diversi⁴⁴.

Anche se il panorama delle istituzioni per la gente di mare appariva più ricco in alcuni paesi, nel suo insieme questo settore era fra i meno coinvolti dalle richieste di intervento assicurativo e previdenziale rispetto ad altri ambiti professionali. Una simile considerazione emergeva anche negli atti della

sono in *Report of the Committee appointed by the Board of Trade to inquire into certain questions affecting the Mercantile Marine*, London 1903. Si vedano anche le osservazioni di E. CORBINO, *Il mercato del lavoro della gente di mare e l'azione dei sindacati operai*, in «Giornale degli economisti e rivista di statistica», XVI (1925), settembre, pp. 473-491. La presenza di un'alta percentuale di stranieri a bordo delle navi inglesi (esclusi gli ufficiali di coperta e di macchina), intensa fino al 1903, senza l'imbarco di *Lascars* (marinai di colore), comportava un livello retributivo dei marinai inglesi inferiore a quello di addetti ad altri settori dell'economia, che pur sempre restava superiore a quello dei marittimi di altri paesi.

⁴² Nelle Casse invalidi confluivano le ritenute dalle retribuzioni dei naviganti, il 5% dell'ammontare dei premi di navigazione e di costruzione, una quota da parte della R. Marina rispondente al numero di marinai sotto le armi e, infine, da un sussidio da parte dello Stato. Per la storia di questi istituti si veda: *Istituzioni di previdenza e assistenza per la gente di mare*. Studi e proposte del Dott. Vincenzo Magaldi, Ispettore generale del Credito e della Previdenza nel Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, in COMMISSIONE REALE PER LA RIFORMA DEL CODICE PER LA MARINA MERCANTILE, *Atti della Commissione*, I, Roma 1905, pp. 283-324.

⁴³ Si veda per esempio *Il nuovo regolamento a bordo della Marina mercantile francese*, in «La marina mercantile italiana», VII (1909), n. 145, p. 2534 o *Le paghe della gente di mare in Inghilterra*, *Ibidem*, XI (1913), n. 260, p. 4235 in cui si rendevano noti i termini degli accordi con gli armatori cui la *National Sailors' and Firemen's Union* era arrivata per il pagamento di retribuzioni al personale di coperta e di macchina.

⁴⁴ Nel luglio 1904 si riunì per la prima volta il personale marittimo (E. N., *Il I° congresso del personale marittimo*, in «La marina mercantile italiana», II (1904), n. 39, pp. 632-633; vedi *Proposte di modificazioni al Codice per la Marina Mercantile della Confederazione Nazionale per il Personale Marittimo*, in COMMISSIONE REALE PER LA RIFORMA DEL CODICE PER LA MARINA MERCANTILE, *Allegati*. I. (*Proposte di riforme e studi sul Codice per la Marina Mercantile*), Roma 1905, pp. 105-153; nel dicembre 1906 sorse a Genova la Casa della Gente di Mare, che di lì a poco avrebbe stilato lo Statuto della cooperativa di mutua assistenza per la gente di mare («La marina mercantile italiana», VI, 1908, n. 144; e VII, 1909, n. 145, p. 2534).

Commissione pei servizi marittimi in cui, presentando le statistiche relative alla gente di mare si concludeva che «il personale navigante è la classe operaia che, meno delle altre, ha profittato del movimento economico odierno in favore della mano d'opera»⁴⁵. D'altra parte in Italia vi era stata più a lungo che nei paesi di prima industrializzazione poca attenzione per le condizioni del lavoro: a maggior ragione questa caratteristica aveva toccato il settore marittimo anche per la sua peculiare distribuzione sul territorio e la frammentazione delle sedi di impiego⁴⁶. Oltre a ciò sussisteva una notevole differenza fra la marina libera e quella sovvenzionata e, ancora, in generale, fra trasporto merci e trasporto passeggeri⁴⁷.

4. *Tecniche e uomini nuovi*

Le annotazioni fatte in margine alle retribuzioni sulle navi britanniche evidenziavano con immediatezza uno degli aspetti centrali del cambiamento

⁴⁵ Atti della Commissione Reale pei Servizi Marittimi, *Indagini comparative* cit., p. 209.

⁴⁶ «Non stupisce se giungiamo alla fine del secolo con un assai modesto bagaglio di leggi sociali» commentava Antonio Fossati; a partire dalla fine del XIX secolo si sarebbe passati «dalla protezione sociale ... alla tutela del rapporto d'impiego, creandosi a poco a poco un vero diritto del lavoro, come diritto speciale che deroga alle norme di diritto comune» (A. FOSSATI, *Lavoro e produzione in Italia. Dalla metà del secolo XVIII alla seconda guerra mondiale*, Torino 1951, pp. 287, 290).

⁴⁷ L'espressione usata a questo proposito nella Relazione Pantano è sufficientemente efficace: «Questa benemerita classe di operai – si scriveva a proposito dei lavoratori del mare – compie un lavoro faticoso ed assiduo; è sottoposta a vincoli e obblighi particolarmente gravosi ed anzi addirittura eccezionali; è soggetta, specialmente la parte addetta alla navigazione libera, a forte rischio di disoccupazione; e costituisce una riserva permanente pei bisogni della difesa del Paese» (Atti della Commissione Reale pei Servizi Marittimi, I. *Relazione* cit., p. 153). Nel giro di pochi anni molte cose sarebbero cambiate, già a partire dal RDL. 31 gennaio 1904, n. 51 e il relativo regolamento in data 13 marzo successivo, in cui venivano dettate delle disposizioni speciali per l'assicurazione della gente di mare, in cui si consideravano come operai tutte le persone facenti parte dell'equipaggio di una nave con bandiera italiana retribuite in misura non inferiore a £. 2.100 all'anno (*Sulle condizioni della marina mercantile italiana al 31 dicembre 1914. Relazione del direttore generale della Marina Mercantile a S. E. il Ministro per i Trasporti Marittimi e Ferroviari*, Roma 1914, p. 462). La clausola relativa alla retribuzione annua esorbitava totalmente gli importi percepiti dalla gente di mare della marineria libera ai primi del Novecento; le cose sarebbero mutate molto nel corso di breve periodo anche se, a nostro parere, le tabelle relative alle paghe in vigore nel 1917 riferite da Gino Albi sulla base di usi e consuetudini lasciano qualche dubbio sulla effettiva applicazione ed è terreno su cui indagare (G. ALBI, *Manuale del capitano* cit. pp. 339-342).

intervenuto a bordo delle navi e, in generale fra la gente di mare, nella transizione dalla vela al vapore: la comparsa di figure nuove con competenze e ruoli nuovi in funzione di un aspetto tecnico inesistente nella navigazione a vela, il vapore, appunto. Limitandoci a descrivere gli elementi principali di questo fenomeno, che rappresentò l'inizio di una rivoluzione nell'andar per mare, con relative nuove complessità sia sul piano tecnico sia su quello organizzativo, basterà portare l'attenzione su alcuni elementi chiave di questa evoluzione.

Le statistiche del *Board of Trade* indicavano come nel corso di pochi decenni a cavallo del Novecento si registrasse, da un lato, la diminuzione del personale di coperta e, dall'altro, l'aumento del personale di macchina accompagnato anche da un maggior numero del personale di camera in conseguenza dell'incremento delle navi passeggeri⁴⁸. In quegli anni per la flotta italiana non sussisteva la stessa proporzione nel mutamento (innanzitutto per la differente percentuale di naviglio da passeggeri), ma si stava verificando quanto era ormai in atto nella marina britannica. Il quadro della composizione degli equipaggi delle navi inglesi costituiva in un certo senso il punto di arrivo cui sarebbe giunto il più lento processo di transizione della flotta italiana.

Dunque la componente innovativa dell'andar per mare era data dall'esistenza dell'apparato meccanico e di tutte le parti ad esso correlate e, per quanto riguarda il personale, dagli addetti al suo funzionamento: in primo luogo il macchinista e, di seguito, il fuochista, il carbonaio, l'ingrassatore e così via. Mentre da parte di taluni questo cambiamento era pienamente accolto e, anzi, si operavano sottili distinzioni sul rapporto fra macchinisti e fuochisti e fra macchinisti e ufficiali di coperta, molti invece ponevano ancora quesiti di ordine generale riguardo il ruolo di questa componente dell'equipaggio nel funzionamento delle navi a vapore.

Al punto 32 del questionario della Commissione d'Inchiesta sulle condizioni della marina mercantile riguardante specificamente le cause della lentezza dell'incremento della marina a vapore in Italia, si chiedeva di rispondere fra l'altro al quesito: «Se i macchinisti, marinai ed ufficiali di bordo, addetti ai piroscafi italiani, abbiano *qualità ottime* (il corsivo è nostro) al

⁴⁸ Per dati in dettaglio su queste voci si rimanda al vol. IV degli *Atti della Commissione reale pei servizi marittimi*.

pari di quelle che contraddistinguono la gente di mare italiana addetta alla marina a vela » e « Se la soppressione del 3° macchinista sui piroscafi possa recare vantaggio all'economia della navigazione ». Il problema poggiava su un preciso presupposto: che veri marinai erano coloro che andavano a vela, mentre gli elementi “nuovi” potevano presentare inadeguatezze tali da concorrere all'inferiorità della marina nazionale. Nel formulare le domande in questi termini i commissari interpretavano una concezione largamente diffusa, che, fra le tante, concorreva a spiegare il difficile emergere (e consolidarsi) del mutamento.

Per questo motivo, per esempio, la Camera di Commercio e Arti della Provincia di Catania rispondeva che « I macchinisti, marinai, ed ufficiali di bordo addetti ai piroscafi italiani hanno in generale quelle buone qualità del personale della marineria a vela, poiché ordinariamente chi si trova ai servizi di un piroscafo ha viaggiato per parecchi anni in bastimenti a vela »⁴⁹.

Non tutti si identificavano in questa posizione, ma si mostravano a favore della competenza professionale del personale tecnico e di comando sulle navi a vapore senza fare richiami alla “superiore” formazione velica⁵⁰.

La risposta più argomentata e senza sbavature ci pare venisse dalla « Società filotecnica fra i meccanici italiani », la quale non solo sosteneva che il personale addetto al servizio delle macchine possedeva « tutte le qualità teorico-pratiche necessarie per disimpegnare lodevolmente le proprie funzioni », ma si esprimeva anche in merito alle supposte maggiori spese di esercizio delle macchine a vapore italiane: il più alto e indiscutibile costo del carbone era infatti, a loro parere, compensato dal risparmio sul personale di macchina, meno retribuito che all'estero⁵¹.

⁴⁹ Camera di Commercio e Arti della Provincia di Catania, *Risposte al Quistionario della Commissione d'inchiesta parlamentare sulla marina mercantile*, Catania 1881, pp. 19-20.

⁵⁰ Associazione Marittima Ligure e commissione permanente di tutela per gli interessi marittimi, *Risposte ai quesiti formulati dalla Commissione d'Inchiesta parlamentare per la Marina mercantile*, Genova 1881, pp. 15-16.

⁵¹ L'eliminazione del terzo macchinista, viste le basse retribuzioni in termini comparativi, avrebbe aumentato il rischio di avarie e, in definitiva, i costi di gestione (*Memoria presentata dalla Società filotecnica fra i meccanici italiani alla Commissione d'inchiesta parlamentare per la marina mercantile*, Genova 1881, pp. 12-13); sulla figura del macchinista e sulla necessità di assunzione del terzo macchinista vedi anche P.G. LEONE, *La marina mercantile italiana. Mali e rimedi. Studii*, Messina 1881, pp. 21-24.

Permaneva una certa diffidenza, o meglio, una non piena accettazione della marina a vapore e della sua componente distintiva, quella tecnica. Per converso i macchinisti erano consapevoli di essere elementi con un percorso scolastico in assoluto più rigoroso di quello di altre componenti l'equipaggio, e che, avendo appreso in sede scolastica discipline specifiche, coniugate con l'esperienza pratica richiesta, erano dei tecnici a tutti gli effetti. La percezione da parte di coloro che lavoravano alle macchine di essere una categoria "nuova", frutto dell'evoluzione tecnologica, si tradusse tempestivamente nell'organizzazione di società, che operavano in termini di mutua assistenza, ma anche quali interlocutori in sede istituzionale⁵².

La comparsa del vapore aveva introdotto un elemento di novità anche rispetto alla figura del capitano. Sul veliero questi svolgeva la sua autorità avendo la più assoluta competenza tecnica sulla nave; sul piroscavo, invece, non aveva alcuna o limitate competenze professionali sulle macchine. Anzi, sotto questo aspetto il divario era destinato ad ampliarsi, come sostenevano gli aderenti alla « Società di Mutuo Soccorso fra Macchinisti Navali Italiani », poiché « mentre la graduale scomparsa delle attrezzature veliche, e la conseguente costruzione di piroscavi provveduti appena di qualche palo per i segnali di navigazione [avevano] semplificato profondamente il compito del capitano mercantile a bordo, i progressi della fisica e della meccanica applicate alla navigazione a vapore [avevano] invece accresciuto il capitale delle cognizioni tecniche e pratiche del macchinista ed aumentate di gran lunga la sua responsabilità e l'opera della sua intelligenza a bordo di un piroscavo »⁵³.

⁵² Unicamente come esempio si ricorda la « Società di mutuo soccorso fra operai fuochisti », sorta a Genova nel 1865 (*Statuto della SMS fra operai fuochisti marittimi italiani in Genova fondata il 1° luglio 1865*, Genova 1865), oppure la « Società filotecnica fra i meccanici italiani », nata a Genova nel 1867, o ancora la « SMS fra Fuochisti Carbonai Marittimi Italiani » (vedi Società di Mutuo Soccorso fra Fuochisti Carbonai Marittimi Italiani, *Relazione dei fuochisti e carbonai a bordo del piroscavo Maddaloni*, Genova 1874 o ancora *SMS fra i macchinisti navali in Genova*, Genova 1889). Cfr. l'elenco delle Società di Mutuo Soccorso fra gente di mare riconosciute al 31 dicembre 1903 in *Istituzioni di previdenza e assistenza* cit. p. 321.

⁵³ *Reminiscenze – Desiderati – Istanze per cura della Società di Mutuo Soccorso fra Macchinisti Navali Italiani (Sede di Genova)*, in Atti della Commissione Reale per la riforma del Codice della Marina Mercantile, *Allegati*. I cit., pp. 53-69. Questo documento era costituito da un insieme di articoli di Giulio Giuliano Dobrski pubblicati sul giornale di Genova il « Caffaro », incentrati sulla figura del macchinista navale e sul suo ruolo sempre più importante a bordo delle navi: « È passato ormai il tempo in cui si videro apparire sotto la nostra

Pertanto tra le figure nuove e quelle tradizionali a bordo si creò in breve una difficile convivenza soprattutto tra il macchinista e il capitano⁵⁴, anche se esistevano precise distinzioni all'interno del gruppo tecnico, tese per esempio a non permettere la sostituibilità del macchinista con il fuochista. Nel 1882 Vittorio Richieri, presidente della « Società dei meccanici italiani in Genova », si opponeva alla sia pur temporanea conduzione della macchina da parte del solo fuochista, anzi, sosteneva fosse necessaria la presenza di tre macchinisti su tre guardie nell'arco delle ventiquattro ore, dal momento che, egli affermava, « con soli due macchinisti bisognerebbe lasciare per qualche tempo la macchina al fuochista con pericolo di avaria »⁵⁵: era una rigorosa distinzione dei ruoli sia pure all'interno di una omogenea appartenenza al settore squisitamente "tecnico" della nave.

Lo scontro fra ufficiali di coperta e ufficiali di macchina si giocava sulle competenze e sul ruolo del comando: i macchinisti non volevano sottostare al controllo esercitato dagli ufficiali; si trattava di un problema gerarchico, molto importante a bordo, che aveva riscontro sotto vari aspetti. Innanzitutto quello tecnico, poiché le competenze di chi operava sottocoperta alle macchine non erano in alcun modo intercambiabili e/o sostituibili con quelle

bandiera le prime costruzioni navali miste! Allora l'ufficio della macchina a bordo era ben modesto e si traduceva semplicemente in un sussidio al debole o al mancante impulso del vento nelle vele. Quelle macchine erano, per adoperare un'espressione ligure del tempo, altrettanti *maxinin da caffè*, cioè macchine dotate di una limitatissima potenza motrice ». Questo insomma era stato l'esordio del macchinista, ma ormai l'apparato motore della nave aveva raggiunto un valore capitale e bisognava prenderne atto.

⁵⁴ Fra le parole d'ordine indirizzate all'insegna dell'armonia e della solidarietà Giuseppe Giulietti invitava macchinisti e capitani ad avere nei momenti di bonaccia lo stesso comportamento tenuto a bordo durante la tempesta: « Nel comune periglio, fra macchinisti e capitani non esistono più rancori: amore ed uguaglianza subentrano immediatamente al posto delle puerili diatribe sui gradi, ed ogni falso concetto di *categoriaismo* è spento. Ma quando la natura rientra nella sua calma ... il demone dell'ambizione invade questi uomini e qualche volta li trasforma in esseri, che, carichi di superbia, si guardano in cagnesco. Allora abbisognano dello scettro di comando ... il potere imperante ... privo d'ogni senso pratico, negazione della giustizia, ritiene che il primo macchinista venga, per grado, dopo il primo ufficiale ». Capitano Giulietti, per eliminare gli attriti, sosteneva la necessità della « assoluta autonomia del regno della macchina da quello della coperta. Allora nessun ufficiale capitano ficcherà il naso in ciò che succede o può succedere in macchina, come nessun ufficiale macchinista andrà sulla pianca ad ispezionare se la rotta è giusta »: GILLIAT (Giuseppe Giulietti), *I lavoratori del mare*, Roma 1950, ristampa dell'opera pubblicata nel 1905, pp. 66-67.

⁵⁵ *Inchiesta sulla marina mercantile*, III, *Riassunti dell'inchiesta cit.*, p. 153.

di chi stava in coperta. In secondo luogo, tale contrasto veniva acuito dalla relativa scarsità di macchinisti sul mercato del lavoro, a fronte di una ampia disponibilità di capitani di lungo corso e di gran cabotaggio: ciò portava a uno squilibrio retributivo, che non corrispondeva al posto occupato gerarchicamente a bordo.

Riguardo il primo punto, le organizzazioni che rappresentavano i macchinisti avanzarono precise e articolate richieste durante i lavori della Commissione per la Riforma del Codice della Marina Mercantile nei primi anni del Novecento⁵⁶, spesso sintesi di memoriali presentati nel tempo ai vari ministri della Marina che si erano succeduti, ma con ben poco successo. Il clima di quel periodo, scosso da scioperi ed agitazioni sindacali⁵⁷, pareva più favorevole a vedere attuate certe richieste, anche per la nota posizione di grande ascolto nei confronti delle questioni della gente di mare da parte di molti componenti la commissione quali per esempio Carlo Bruno e Giovanni Montemartini.

Elemento comune alle istanze avanzate da tutte le associazioni era quello di modificare la collocazione del macchinista nella gerarchia disciplinare. Rispetto alla composizione degli equipaggi delle navi in cui, alla luce di quanto stabilito nel Codice di Marina mercantile, i macchinisti erano considerati ufficiali di bordo, sotto la dipendenza del Capitano, secondo questo ordine:

Capitano

1° Capitano in seconda

2° Scrivano

3° Sottoscrivano

⁵⁶ Oltre alla citata relazione della Società di Mutuo Soccorso fra Macchinisti Navali Italiani, nel volume I degli *Allegati* degli Atti della Commissione compaiono il *Memoriale della Società generale di M. S. fra Macchinisti di Venezia presentato a Sua Eccellenza il Ministro della Marina il 10 dicembre 1902*, pp. 71-73; il *Memoriale dei desiderati dei Macchinisti Navali della Marina Mercantile compilato dalla Federazione Nazionale Macchinisti Navali (Sede di Genova), ed approvato il 17 ottobre 1902*, pp. 75-103. Si veda anche il contributo di Emanuele Corsiglia, quale rappresentante dei macchinisti navali: Commissione Reale per la riforma del Codice della Marina Mercantile, *Atti della Commissione*, I cit., Allegato n. 1, *Modificazioni da apportarsi ai capi I e IV del titolo II, parte 1.a, del vigente codice per la marina mercantile*, pp. 107-120.

⁵⁷ Federico Vaccaro, presidente dell'Associazione Marittima Italiana, parlava di « storia dolorosa degli ultimi scioperi marittimi » (*Proposte di modificazioni al Codice della marina Mercantile formulate dall'Associazione Marittima Italiana*, in Commissione Reale per la riforma del Codice della Marina Mercantile, *Allegati*. I cit., pp. 29-42, qui p. 37.

4° Medico chirurgo di bordo

5° Macchinista in prima

6° Macchinista in seconda

si chiedeva un ordine differente in relazione alle specifiche attribuzioni professionali:

Capitano

1° Macchinista in prima

2° Capitano in seconda

3° Macchinista in seconda

e così via.

Lasciata come punto fermo la supremazia disciplinare e di servizio del capitano su tutto l'equipaggio, si riteneva consono all'importanza della carica e alla responsabilità ricoperta che subito dopo seguisse il macchinista in prima e, di conseguenza, venissero eliminate tutte le differenze di trattamento e di privilegio esistenti tra queste due figure⁵⁸.

La richiesta si poggiava fermamente sul bagaglio di competenze tecniche del macchinista e sul ruolo svolto nel funzionamento della nave. Il punto di forza, come già accennato, era dato dai programmi scolastici degli istituti nautici, in cui capitani e macchinisti studiavano alcune discipline comuni per poi seguire distinti approfondimenti. Pur essendo ambedue corsi di buon livello preparatorio, si constatava che il programma elementare di Macchine a vapore marine seguito dal capitano non gli avrebbe mai permesso di ingerirsi in modo competente nelle macchine motrici di bordo⁵⁹. I due percorsi scolastici miravano alla formazione di due differenti figure professionali: da un lato esperti dirigenti di navi, dall'altro esperti dirigenti di macchine. Questi ultimi, come si è detto, destinati a svolgere un lavoro sempre più complesso. Per sottolineare questa progressiva distanza di capacità richieste si sosteneva perciò che «al macchinista e al personale di macchina spetta[va]no responsabilità

⁵⁸ Per esempio si proponeva che nel Consiglio Superiore della Marina Mercantile fosse compreso anche un macchinista perché in tal modo un rappresentante della categoria potesse prendere parte alla compilazione di leggi e di regolamenti che la riguardassero.

⁵⁹ Il minor numero di ore settimanali di lezione per i macchinisti rispetto ai capitani era largamente compensato da quelle di officina.

così elevate, che non [avevano] sufficiente riscontro con quelle dello stato maggiore che comanda e presiede alla rotta e alle manovre dello scafo »⁶⁰.

Perché allora tanta difficoltà a mutare la situazione esistente, a modificare i contratti di arruolamento in modo da non dare al capitano facoltà all'infuori di quelle disciplinari di servizio e permettere invece al macchinista di svolgere le funzioni di vigilanza, controllo e manutenzione nell'ambito della sua mansione? Come spesso avveniva in campo marittimo, la proposta di modificare antiche abitudini trovava l'opposizione e la diffidenza di chi temeva di essere danneggiato dal cambiamento. Gli armatori, poi, vedevano in un simile mutamento a bordo, nei ruoli e nell'eventuale aumento del personale dirigente di macchina, un immediato incremento dei costi. Era infine difficile che venisse largamente accettata l'ipotesi secondo la quale poteva giungere a responsabilità di comando chi, oltre a studiare, avesse dovuto fare pratica di officina⁶¹ e lavorasse in un ambiente "sporco" e maleodorante come quello del vano macchine, anche se queste erano il cuore del piroscavo.

Fu un affannarsi con poco successo poiché le conclusioni a ciò favorevoli cui giunse la Commissione nel complesso non vennero accolte. Il tema si dibatteva ancora alcuni anni dopo senza giungere a risolvere la questione: nel 1910 su un rivista marittima addirittura si arrivò a proporre che si istituisse un unico grado nella marina mercantile, quello di capitano e di macchinista e che fosse lasciato alle società armatrici di valutare il grado da attribuire a bordo⁶².

⁶⁰ *Reminiscenze – Desiderati* cit., p.55. Si elencavano anche dati quantitativi per avvalorare la tesi del carico di lavoro e responsabilità di questa figura: « Il *Campania* e il *Lucania* della "Cunard line" hanno macchine la cui potenza collettiva è di 60.000 cavalli. Ognuno dei due piroscafi ha 415 persone di equipaggio. Di queste persone sono addette alle macchine: un primo meccanico, che ha sotto la sua speciale dipendenza 21 macchinisti per le motrici, 3 per le ausiliarie, 8 elettricisti, 2 magazzinieri, 10 primi fuochisti, 18 ingrassatori, 75 fuochisti e 57 carbonai; per contro un comandante e sei ufficiali, un primo nocchiero, due secondi, due timonieri e quaranta marinai bastano per le funzioni evolutive del piroscavo » (*Ibidem*).

⁶¹ « Certo il macchinista mercantile ha dovuto compiere un'adequata pratica d'officina. Oltre alla penna, ha tenuto largamente in mano il martello e la lima. Ma è appunto questa sua pratica che gli conferisce la speciale qualità di artefice...che unita al corredo delle sue cognizioni scientifiche ... lo colloca, e come tecnico e come pratico, sopra gli altri ufficiali di bordo » (*Ibidem*, p. 56), sostenevano gli aderenti alla SMS fra Macchinisti Navali Italiani.

⁶² « poiché la carriera se la debbono formare gli interessati, ed i gradi, o meglio, le attribuzioni successive – commentava E. Baroni – quelle gerarchicamente conseguite da loro a bordo con l'anzianità ed il merito ed a loro assegnate dalle Società, che sapranno distinguere e

Nonostante il dibattito sul ruolo gerarchico a bordo delle navi sottolineasse il ruolo subalterno del macchinista, la sua condizione retributiva, così come quella di coloro che lavoravano alle macchine, era privilegiata: in generale sul piano salariale le competenze tecniche erano premiate, come indicavano i dati forniti dalla Commissione pei servizi marittimi. Analogamente a quanto avveniva nel mercato inglese del lavoro marittimo, anche su quello italiano la più limitata disponibilità di macchinisti rispetto alla domanda restringeva la possibilità di scelta nel reclutamento, mentre la crisi della vela faceva offrire il proprio servizio a capitani di lungo corso e di gran cabotaggio, spesso disposti di necessità a svolgere ruoli inferiori al loro grado.

| Anno | Capitani superiori, di lungo corso e di gran cabotaggio | Macchinisti |
|------|---|-------------|
| 1880 | 6.818 | 385 |
| 1890 | 6.505 | 694 |
| 1900 | 4.131 | 1.231 |
| 1910 | 3.663 | 1.937 |

Il numero di capitani superiori e di lungo corso e di gran cabotaggio scese da 6.818 nel 1880 a 6.505 nel 1890 e quasi si dimezzò vent'anni dopo, nel 1910, con 3.663 unità. Per converso i macchinisti, alle stesse date, crebbero regolarmente, quasi triplicando e quintuplicando il loro numero. Il forte calo dei capitani portò a un assestamento del mercato, ma dopo anni di difficoltà, contrasti e talvolta mortificanti scelte professionali.

Si trattò, per il personale di macchina, di una congiuntura favorevole⁶³. In seguito, con l'evoluzione degli apparati meccanici, come nel caso dell'ap-

sceverare il grano dal loglio e che potranno giudicare altresì se possano o meno aspirare all'altra distinzione di cui sopra » (E. BARONI, *Sulla istruzione nautica e sui gradi marittimi*, in « La Marina Mercantile italiana », VIII, 1910, n. 170, p. 2743). La questione dei gradi marittimi continuò ad essere dibattuta, anche in relazione a una riforma degli istituti nautici, così come tornava sistematicamente il confronto sulla opportunità di istituire il titolo di capitano superiore e macchinista superiore: G. PLINI, *I gradi della Marina Mercantile*, *Ibidem*, IX (1911), n. 205, pp. 3321-3322.

⁶³ I macchinisti erano attenti agli aspetti del reclutamento, sensibilizzati da quanto era occorso ai capitani marittimi. La SMS fra i Macchinisti Navali Italiani, per esempio, a norma dell'articolo e dello Statuto, aveva istituito un ufficio di collocamento, così come ne aveva

plicazione dei motori Diesel alla navigazione⁶⁴, si sarebbe presentato il problema dell'alto numero degli addetti alle macchine con il conseguente studio tecnico e l'esame di nuove soluzioni in funzione di una contrazione del numero del personale, che avrebbe concorso al mutamento delle caratteristiche di questo settore lavorativo.

5. *“La marina mercantile era nei tempi scorsi come un’istituzione quasi familiare”*

Le conseguenze della crisi agraria degli anni Ottanta poi estesa anche al settore industriale in quelli che furono definiti «gli anni più neri dell'economia del nuovo Regno»⁶⁵, si sommarono ai disagi della gente di mare che viveva in pieno la transizione in atto nella marina mercantile. Aumentò l'emigrazione cui parteciparono regioni fino allora esenti da questa realtà e questo fenomeno in gran parte si trasformò da temporaneo in definitivo⁶⁶. Nei porti si riversò molta mano d'opera proveniente da regioni con minori occasioni di impiego, che spesso andarono a sconvolgere il mercato del lavoro locale, e l'elemento specializzato, ma troppo numeroso, come quello dei capitani, era tra i più danneggiati dalla crisi.

«La marina mercantile era nei tempi scorsi come un’istituzione quasi familiare. Di padre in figlio si esercitava l’industria della navigazione: nelle piccole città del litorale gli equi-

uno, sia pure limitato, la Federazione Nazionale dei Lavoratori del Mare (MAIC, *Bollettino dell’Ufficio del Lavoro*, II, 1904, agosto-dicembre, n. 1, p. 1).

⁶⁴ N. ALBINI, *Divagazioni economiche sui motori marini*, in «La marina italiana», XXIII (1925), n. 4, anche in ID., *Contributo alla economia marittima. Note sulla efficienza delle navi mercantili*, Supplemento a «La marina italiana», XXIII (1925), p. 25 e sgg.

⁶⁵ G. LUZZATTO, *L’economia italiana dal 1861 al 1894*, Torino 1968, p. 177 e sgg.

⁶⁶ Cfr. il sensibile articolo di U. RABBENO, *I disoccupati*, in «Riforma Sociale», II (1894), p. 137 e sgg., in cui egli vide il collegamento fra indice della disoccupazione e incremento dell'emigrazione. Su Ugo Rabbeno, fra i primi studiosi del fenomeno cooperativo vedi M. FORNASARI - V. ZAMAGNI, *Il movimento cooperativo in Italia. Un profilo storico-economico (1854-1992)*, Firenze 1997, p. 30 e sgg. Sulle considerazioni relative al mercato del lavoro e alla disoccupazione in Italia in quel periodo vedi G. MONTEMARTINI, *Il mercato del lavoro. Note metodologiche*, in «Giornale degli economisti», XV (1904), pp. 326-339; ID., *La statistica della disoccupazione e la rilevazione della domanda di lavoro*, *Ibidem*, XXIV (1913), pp. 299-311; G. LUZZATTO, *Il problema della disoccupazione in Italia nei primi settant’anni dell’unità*, in Repubblica Italiana Commissione Parlamentare di Inchiesta sulla Disoccupazione, *La disoccupazione in Italia. Studi speciali, Atti della Commissione*, IV, t. IV, Roma 1953, pp. 1-30.

paggi si reclutavano fra la gente del luogo, che aveva conoscenza e pratica di lunga dimestichezza con l'armatore e con il capitano. L'applicazione del vapore, il telegrafo hanno fatto scomparire tutto questo carattere domestico »⁶⁷.

La rottura con la tradizione, di cui parlava Carlo Bruno nel 1904, e la ricerca, anche faticosa, di una collocazione del personale marittimo in una nuova marineria, furono vissute con grave disagio dalla gente di mare allorché a certe difficoltà specifiche del settore si aggiunse la crisi economica.

Senza alcuna norma o istituto che regolasse il collocamento sulle navi, nella drammatica ricerca di lavoro, si inserirono figure di mediatori, i cosiddetti sensali, che approfittavano dell'angoscia di coloro che, in attesa di imbarco, lontani dalle famiglie, erano disposti a gravi esborsi per ottenere un impiego. Non a caso su costoro si accanì la Federazione Nazionale dei Lavoratori del Mare nel memoriale redatto nel 1903 per il Consiglio superiore del lavoro, in cui definì il "sensalismo" « vampiro terribile che assorbe quando tutto, quando metà del salario mensile di ogni disgraziato lavoratore »⁶⁸. Ancora più duramente, ma con grande chiarezza nella descrizione dei meccanismi attuati, si scrisse in proposito su « I lavoratori del mare », l'organo della Federazione della gente di mare. Il sensale, « bieca figura », aggirandosi fra gente di mare, compagnie di navigazione e armatori, metteva in atto uno sfruttamento odioso, alla fine dannoso sia per le compagnie sia per gli equipaggi « poiché – si affermava – accade spessissimo il fatto che sia trasformato in fuochista o marinaio il primo arrivato dalle campagne o dai monti, senza veruna pratica marinara o tecnica »⁶⁹. Dunque, dato l'alto tasso

⁶⁷ C. BRUNO, *Marina mercantile*, in *Enciclopedia giuridica italiana*, IX, p. II, Milano 1904, pp. 876-1006, qui pp.878-879.

⁶⁸ *Sul collocamento della gente di mare*. Studi e proposte del prof. Giovanni Montemartini, Direttore Capo della Divisione "Ufficio del Lavoro del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, in COMMISSIONE REALE PER LA RIFORMA DEL CODICE DELLA MARINA MERCANTILE, *Atti della Commissione*, I cit., Allegato n. 5, pp. 213-247, p. 221.

⁶⁹ « Il lavoratore del mare oggi per imbarcarsi è obbligato a trovarsi in Genova per stare alla vedetta nella ricerca di un posto qualsiasi sopra un vapore. E poiché, per tante circostanze, i vapori che partono non sono sufficienti a imbarcare tutta la gran fiumana di lavoratori, gran parte di essa è obbligata a lungamente rimanere in città per aspettare la propizia occasione. E poiché la vita in Genova costa troppo – continuava così la spiegazione dettagliata del fenomeno – egli è costretto a sostenere doppia spesa, una per sé, l'altra per la famiglia fuori, per un periodo così lungo, da prostrarlo di forze fisiche e morali, in modo da renderlo persuaso che, se un giorno il mediatore arriverà a farlo imbarcare, non è poi troppo un mensile di paga che si

di disoccupazione esistente in quegli anni, alla consueta concorrenza vigente fra persone del mestiere si aggiungeva quella, ancora più incontrollabile, di chi, magari da bracciante, era disposto a qualunque tipo di imbarco con infima retribuzione. Insomma si presentava l'occasione di impiegare sulle navi italiane mano d'opera a basso costo, anche se meno qualificata e senza esperienza, che giocava un ruolo analogo a quello dei *lascars* sulle navi britanniche⁷⁰. In molte parti d'Italia vigeva tale sistema, che certo si faceva più "feroce" nei porti maggiori e con più persone che premevano per l'imbarco⁷¹.

Molti di costoro accettavano le più dure condizioni di lavoro poiché per essi salire a bordo di una nave era un modo fra i più economici per emigrare. Se si considerano le diserzioni denunciate dal 1878 al 1896 (vedi la tabella 5) e le si mettono in relazione con le località in cui per buona parte esse si verificarono, si comprende come l'imbarcarsi sulle navi per viaggi che avrebbero toccato i porti desiderati o, comunque, con possibilità di occasioni di fuga, era un programma chiaro ai più fra questi « marinai per disperazione »⁷².

Solo in piccola parte, infatti, l'abbandono del bastimento era causato da condizioni di gravi incompatibilità e d'altronde costituiva da sempre una costante dell'andar per mare, e come tale sistematicamente denunciato. Erano probabilmente da ricondursi a questa casistica "tradizionale" le diserzioni, certo non poche, verificatesi nella stessa Italia. L'equivalenza "diserzione = emigrazione" era riscontrabile osservando i paesi in cui i marittimi italiani abbandonavano la nave: America Latina (Argentina, Brasile, Cile, Colombia, Messico, Perù, San Domingo, Uruguay) e Stati Uniti.

toglie, quel mensile atteso dalla famiglia come una manna» (*Sul collocamento della gente di mare*. Studi e proposte del Prof. Giovanni Montemartini cit., p. 222).

⁷⁰ Sulle difficoltà nella marina inglese, colpita da un grande sciopero nel 1911, e sul commento di un capitano italiano relativamente al problema del reclutamento della mano d'opera, vedi Cap. A. PARODI, *La crisi dei marinai inglesi. Le cause dello sciopero*, in « La Marina Mercantile italiana », IX (1911), n. 205, p. 3322.

⁷¹ *Ibidem*.

⁷² A Napoli esistevano poi anche coloro che venivano definiti « marinai per obbligazione »: erano reclutati dalle compagnie fra gli emigranti e, per non pagare il viaggio, si accontentavano di lavorare per tutta la traversata, in cambio del solo vitto. Anche su costoro i mediatori d'imbarco, d'accordo con le compagnie, percepivano una mediazione a individuo (non meno di 50-60 lire). A Messina, invece, si sapeva che per l'imbarco di emigranti clandestini, che poi lavoravano come marinai o fuochisti, i mediatori arrivavano a prendere 100 lire (*Sul collocamento della gente di mare* cit., p. 223).

Tabella 5. *Dizerzioni denunciate dal 1878 a tutto il 1896*

| LUOGO DI DIZERZIONE | 1878 | 1879 | 1880 | 1881 | 1882 | 1883 | 1884 | 1885 | 1886 | 1887 | 1888 | 1889 | 1890 | 1891 | 1892 | 1893 | 1894 | 1895 | 1896 |
|---------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| America - possesi inglesi | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 3 | 2 | 3 | 5 | 1 | 1 | — |
| Asia -possesi ingl. e franc. | — | — | — | — | — | 12 | 7 | 5 | 2 | 9 | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | — | 1 | 1 | 2 |
| Africa - possesi ingl. e franc. | 12 | 12 | 6 | 11 | 6 | 90 | 7 | 3 | 2 | 1 | 13 | 4 | 4 | 3 | — | 4 | 2 | 2 | 2 |
| Argentina | 92 | 59 | 80 | 92 | 164 | 243 | 317 | 333 | 227 | 236 | 314 | 355 | 202 | 57 | 54 | 53 | 117 | 86 | 58 |
| Australia | — | 1 | 7 | — | — | — | — | — | — | 4 | 13 | 2 | 6 | 2 | 4 | — | 3 | 2 | — |
| Austria - Ungheria | 7 | 5 | 2 | — | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 3 | 3 | — | 3 | — | 3 | — | — | — |
| Belgio | 3 | 1 | — | — | 2 | — | 5 | — | — | — | — | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | — |
| Brasile | 11 | 4 | 3 | 6 | 8 | 4 | 5 | 6 | 5 | 8 | 21 | 8 | 19 | 5 | 1 | 28 | 14 | 5 | 17 |
| Cile | 2 | 6 | 13 | 14 | 31 | 11 | 9 | 18 | 14 | 17 | 5 | 1 | 1 | — | — | 4 | — | — | 8 |
| Cina | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Colombia | — | — | — | — | — | — | 4 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Danimarca | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 3 | — | — | — | — |
| Egitto | — | — | 1 | 1 | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | 1 | — | — | — | — | — |
| Francia | 29 | 21 | 32 | 44 | 36 | 18 | 26 | 22 | 18 | 14 | 9 | 6 | 6 | 6 | 4 | 6 | 3 | 1 | 9 |
| Germania | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 3 | — | — | — | — |
| Gran Bretagna | 47 | 12 | 12 | 24 | 30 | 31 | 25 | 13 | 24 | 22 | 34 | 32 | 29 | 13 | 18 | 12 | 10 | 5 | 11 |
| Grecia | — | 2 | — | — | 4 | — | — | 5 | — | 1 | — | — | — | 1 | 2 | — | — | — | — |
| Haiti | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | — | — | — | — | — | — | — |
| Italia | 94 | 111 | 2 | 156 | 239 | 196 | 145 | 47 | 62 | 31 | 97 | 44 | 31 | 42 | 41 | 93 | 123 | 129 | 6 |
| Indie | 2 | 1 | 3 | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Messico | — | — | — | 1 | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Malta e Gibilterra | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — |
| Paesi Bassi | 1 | — | 1 | 3 | — | — | 1 | — | — | 3 | — | — | 2 | 1 | — | — | 4 | 2 | 2 |
| Perù | 47 | 31 | 13 | 2 | 3 | 3 | 4 | 6 | 5 | 4 | — | — | — | 6 | — | — | 2 | 2 | — |
| Portogallo | — | — | — | — | — | — | 2 | — | — | — | — | 1 | 2 | 1 | — | — | — | — | — |
| Russia | 1 | — | — | 1 | — | 5 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 1 | — |
| San Domingo | — | — | — | 3 | 1 | 4 | — | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Spagna | 4 | 2 | 2 | 2 | 3 | — | 5 | 2 | 5 | 3 | 4 | 9 | 6 | — | 1 | 2 | 2 | 2 | 4 |
| Stati Uniti | 134 | 175 | 260 | 410 | 381 | 238 | 119 | 106 | 174 | 181 | 121 | 178 | 157 | 128 | 111 | 114 | 113 | 82 | 71 |
| Svezia e Norvegia | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | 1 | — | — | — |
| Tunisia | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 3 | 5 | 9 |
| Turchia | 3 | 1 | 1 | 2 | — | 2 | 1 | — | — | 1 | 1 | 2 | — | 1 | 3 | 1 | — | — | 2 |
| Uruguay | 66 | 27 | 28 | 60 | 29 | 89 | 96 | 117 | 42 | 21 | 54 | 76 | 60 | 23 | 9 | 17 | 23 | 14 | 22 |
| In navigazione | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 1 | — | — | — |
| Totale | 555 | 471 | 466 | 835 | 942 | 947 | 779 | 687 | 581 | 557 | 680 | 735 | 534 | 299 | 266 | 342 | 425 | 341 | 223 |

Fonte: *Sulle condizioni della Marina mercantile*, cit., 1896, p. 31.

Su un totale di 10.665 diserzioni verificatesi nell'arco di quegli anni ben 7.743, pari al 72,60%, erano avvenute sul continente americano: 4.490 in America Latina (pari a poco meno del 58% del dato relativo al continente americano; 42,10% rispetto al totale) e, per buona parte, in Argentina (3.139) e in Uruguay (873 persone); negli Stati Uniti se ne verificarono 3.253 (il 42% rispetto al totale americano; 30,50% sul totale assoluto). Il fenomeno non si arrestò nel breve tempo e se tale corrispondenza è corretta ci suggerisce un'entità del fenomeno certo non modesta⁷³.

Il problema della disoccupazione, e l'offerta di braccia sulle banchine, sia per i lavori portuali che per le attività di bordo, lasciata alla mediazione di personaggi che aumentavano il già grave disagio per chi domandava lavoro, furono all'origine degli scontri a terra e a bordo verificatisi agli inizi del Novecento.

Nei porti scoppiarono gravi conflitti, certo soprattutto legati alle specifiche attività portuali, il più noto dei quali fu quello di Genova alla fine del 1901, che vide il totale blocco dell'attività dello scalo come risposta allo scioglimento della Camera del Lavoro di Genova (e poi di Sampierdarena e Sestri Ponente), da parte del prefetto Garroni⁷⁴.

⁷³ Per gli anni successivi, ma con dati meno sistematici, cfr. *Sulle condizioni della marina mercantile italiana*, Roma 1898-1914. Nel 1913 Gino Alby affrontava l'argomento delle diserzioni dal punto di vista dell'armatore, danneggiato dalla mancanza di persone d'equipaggio al momento della partenza da un porto straniero. Il marittimo che abbandonava un piroscalo moderno, per esempio nel porto di New York, non era più da considerarsi disertore, alla luce dei termini previsti dal Codice per la Marina mercantile: era « semplicemente un frodatore della nostra legge di emigrazione e di quella americana. È una persona che ha compiuto il viaggio per andare in America per i suoi scopi a spese dell'armatore del piroscalo ... » (G. ALBY, *I problemi meno noti della Marina Mercantile. Le diserzioni*, in « La Marina Mercantile italiana », XI, 1913, n. 242, pp. 3929-3930). Di tenore completamente diverso era stato il contributo di Carlo Bruno ai lavori della Commissione per la riforma del codice per la marina mercantile: egli, convinto, come altri, che « le nostre leggi furono tutte ispirate alla tutela degli armatori a danno dei marinai », vedeva il cattivo trattamento a bordo come la causa primaria della diserzione e, comunque, proponeva una revisione della giurisprudenza per quanto atteneva questo reato (C. BRUNO, *La diserzione marittima mercantile*, estratto dalla « Rivista marittima », gennaio 1900, in COMMISSIONE REALE PER LA RIFORMA DEL CODICE DELLA MARINA MERCANTILE, *Allegati*. I cit., pp. 231-238 e ID. *Le diserzioni dei Marinai mercantili nei rapporti con la Cassa Invalidi*, estratto da « La Lega Navale », agosto-settembre 1898, *Ibidem*, pp. 239-243.

⁷⁴ Limitandoci a riferire sulla letteratura con approfondimenti in ambito ligure si veda M. BETTINOTTI, *Vent'anni di movimento operaio genovese*. Pietro Chiesa, Giuseppe Canepa, Ludovico Calda, Milano 1932; G. PERILLO - C. GIBELLI, *Storia della Camera del Lavoro di Genova. Dalle origini alla seconda guerra mondiale*, Roma 1980; L. BORZANI, *Dalle Leghe di*

Nelle osservazioni conclusive dell'inchiesta sugli avvenimenti svolta da Luigi Einaudi su incarico della *Stampa* di Torino, l'economista piemontese affermava che una simile manifestazione era «l'indizio di una condizione sociale morbosa», e tale stato, a nostro parere, era estensibile in quegli anni alla situazione della gente di mare della marina mercantile italiana⁷⁵.

Lo sciopero “nero”⁷⁶ di cui parlava Einaudi aveva avuto un precedente qualche tempo prima, in aprile, proprio a bordo delle navi nel porto ligure, allorché era avvenuto un “fermo” proclamato dalle leghe dei fuochisti e carbonai, dei marinai e del personale di camera. In quell'occasione erano state avanzate richieste, fra le altre, per miglioramenti salariali e di trattamento a bordo. L'accaduto era molto grave, data l'assoluta novità e l'“anomalia” di una azione rivendicativa sulle navi e fu ravvisato come atto di ribellione⁷⁷, né da parte padronale si mostrò alcun segno di cedimento. In quell'occasione l'on. Zanardelli, presidente del Consiglio, svolse un lodo arbitrale con cui pose fine allo scontro riconoscendo la legittimità di tempi di lavoro meno stretti e di più alte retribuzioni⁷⁸.

La conclusione della vicenda, in definitiva non particolarmente positiva per i manifestanti, non aveva impedito che il 4 agosto successivo a Genova si costituisse la Federazione Nazionale dei Lavoratori del Mare: era la risposta della bassa forza, che si poneva in termini autonomi di fronte alle organizzazioni di categoria dei capitani e dei macchinisti. Tre anni dopo, sempre nel capoluogo ligure, assieme alla Federazione marinara e alle associazioni degli ufficiali marittimi e degli impiegati delle compagnie ci sarebbe stata la Confederazione nazionale del personale marittimo. Questo era un elemento di assoluta novità in un ambiente di lavoro contraddistinto da forti divisioni, ma

miglioramento al sistema cooperativo: per una storia del sindacato e dell'organizzazione del lavoro portuale tra Otto e Novecento, in *Tra solidarietà e impresa. Aspetti del movimento cooperativo in Liguria 1893-1914*, a cura di L. BORZANI, in supplemento a «Ventesimo Secolo», gennaio-agosto 1993, n. 7-8, p. 25 e sgg.; M. PIGNOTTI, *Notabili candidati elezioni. Lotta municipale e politica nella Liguria giolittiana*, Milano 2001, p. 25 e sgg.

⁷⁵ L. EINAUDI, *Lo sciopero di Genova*, estratto dalla «Riforma Sociale», fasc. 1, a. VIII, vol. XI, seconda serie, Torino 1901, p. 20.

⁷⁶ Così detto perché al centro della lotta erano stati gli scaricatori di carbone.

⁷⁷ Come tale sarebbe stato oggetto di misure molto restrittive alla luce del codice penale e di quello di marina mercantile.

⁷⁸ G. GIACCHERO, *Capitan Giulietti*, Genova 1974, p. 12; G. PERILLO - C. GIBELLI, *Storia della Camera del Lavoro* cit., p. 99 e sgg.

c'era una componente che accomunava i lavoratori di mare e di terra, in Italia e all'estero: la figura dei sensali, di cui si è riportata in precedenza qualche cruda definizione.

La mediazione del lavoro condotta da privati vigeva ovunque e da non poco tempo: in Inghilterra e negli Stati Uniti era nelle mani dei *crimps* (sensali di imbarco), in quella dei *marchands des hommes* in Francia, o dei *Matrosenmaecker* in Germania⁷⁹. In Italia contro i mediatori di marinai si scagliava la Federazione Nazionale dei Lavoratori del mare, che, nel maggio 1903, pubblicò su « I Lavoratori del mare » le posizioni rivendicative dell'associazione; di particolare importanza fu il memoriale rivolto al Consiglio Superiore del Lavoro, pubblicato il 16 ottobre dello stesso anno⁸⁰. Non tutti i porti della penisola vedevano all'opera questo genere di persone: per esempio non se ne trovava traccia a La Spezia, Livorno, Porto Ferraio; neppure esistevano a Venezia o a Elena (Gaeta). In certi casi, come a Bari, le compagnie di navigazione ricorrevano a propri rappresentanti. Ma in grandi porti come Genova e Napoli⁸¹, per esempio, « l'avidità e lo sfruttamento » trovavano larga presa.

Ovunque in ambito marittimo si erano levate proteste: in Inghilterra erano state introdotte alcune misure per fronteggiare la questione fin dalla metà del XIX secolo (*Merchant Shipping Act* del 1854). In Germania, nella libera città di Amburgo, nel 1896-97 c'era stato uno sciopero di lavoratori del porto e del mare, e, ancora, nel primo congresso internazionale dei lavoratori del mare svoltosi a Parigi, nel settembre 1901, era stata chiesta a gran voce l'istituzione di uffici di collocamento in tutti i porti, controllati dagli organismi dei lavoratori.

Ecco perché lo sciopero del porto di Genova del 1901, di poco preceduto da quello dei marittimi, si collocava su una problematica comune alle condizioni di lavoro non solo italiane, ma europee⁸². « Bisogna convincersi che ci troviamo davanti a una crisi, che forse non si è saputo o voluto pre-

⁷⁹ In Germania li chiamavano anche *Seelenverkaeufser* (venditori di anime), cfr. *Sulle condizioni della gente di mare* cit., p. 215 e sgg.

⁸⁰ *Memoriale della Federazione Nazionale dei Lavoratori del Mare al Consiglio Superiore del Lavoro* in « I Lavoratori del mare », 16 ottobre 1903 e sgg.

⁸¹ Proprio là dove si imbarcavano i cosiddetti “marinai di obbligazione”.

⁸² Nel 1904 la Federazione Nazionale dei Lavoratori del mare aderì al congresso internazionale dei lavoratori dei trasporti, che si sarebbe tenuto ad Amsterdam il 10-13 agosto 1904: MAIC, « Bollettino dell'Ufficio del Lavoro », I/3 (1904), giugno, p. 601.

venire, ma che ad ogni modo è necessario superare» aveva osservato Ernesto Nardin, “compilatore” del Memoriale dei *desiderata* dei macchinisti navali per la Commissione sulla riforma del codice⁸³. I macchinisti si esprimevano in primo luogo per quanto concerneva il loro ruolo tecnico-professionale, il trattamento a bordo e il rapporto «assimilato a semplici operai» con fuochisti autorizzati e operai meccanici, ma comprendevano l’esistenza di un più complesso e diffuso disagio. In tale contesto vanno collocate le accurate indagini svolte dalle due commissioni più volte citate: per la riforma del codice per la marina mercantile e per i servizi convenzionati. Due indagini in ambiti centrali per la vita dell’economia marittima nazionale.

Il confronto fra vecchio e nuovo modo di affrontare il lavoro in tutte le sue forme non riguardò solo la gente di mare, ma si concretizzò anche fra gli armatori dal momento che il 9 aprile 1901, a Genova, sorse la Federazione Armatori Italiani⁸⁴. Su questo versante non erano mai stati oggetto di attenzione il trattamento e la condizione degli equipaggi, ma, più tradizionalmente, si erano seguite le componenti dell’economia marittima, quali traffici, noli, tariffe ecc.

Anche nella composizione della nuova federazione si confrontavano il mondo della vela e quello del vapore. “I nomi della tradizione – gli Accame, i Ciampa, i Dall’Orso, i De Gregori, i Fravega, i Gazzolo, i Milesi, i Mortola, i Viacava, gli Zino, e tanti altri – sono presenti e operanti, ma è chiaro che presto i protagonisti, quelli che daranno la misura dei veri intendimenti armatoriali – chiedere premi di navigazione al governo e arginare le rivendicazioni degli equipaggi – saranno il Crespi della Navigazione Generale, il Menada per la Commerciale di Navigazione, il Brockelman per la Veloce, e coloro che, a mano a mano, interverranno a rappresentare il grande armamento a vapore”. Così commentava puntualmente il Giacchero molti anni dopo anche alla luce degli avvenimenti successivi⁸⁵.

Le organizzazioni di parte opposta procedettero nelle rispettive attività, mentre venivano introdotte alcune modifiche legislative quali la legge 29 giugno 1903 per l’assicurazione obbligatoria sugli infortuni di lavoro.

Ma ormai da parte della gente di mare si giungeva ad articolare la dialettica con la controparte in termini molto più ampi di quelli retributivi

⁸³ *Memoriale dei desiderata* cit., p. 76.

⁸⁴ La data ufficiale fu il 20 agosto 1901.

⁸⁵ G. GIACCHERO, *Capitan Giulietti* cit., p. 9.

o delle ore di lavoro o, ancora, del vitto⁸⁶. Certo, questi costituivano il nucleo iniziale forte delle rivendicazioni, ma innanzitutto rimaneva il punto fermo della richiesta di uffici di imbarco nei principali porti italiani, retti da una direzione mista composta da rappresentanti degli armatori, dei lavoratori e della Capitaneria di porto, che, peraltro, non trovava d'accordo gli armatori⁸⁷.

Alla fine del luglio 1904 si tenne a Genova il Primo Congresso nazionale della Marina Mercantile; dalle dichiarazioni e dagli ordini del giorno votati in quella sede emerse un quadro composito delle associazioni costituite dalla gente di mare, che assunsero anche differenti posizioni in merito alle questioni dibattute. Vale la pena di ricordare che di fronte alla proposta di costituire una Confederazione nazionale del personale della marina mercantile, che avrebbe per la prima volta riunito elementi fino allora molto distinti nella vita di bordo e nella gerarchia, e che avrebbe anche avvicinato le diversità legate alla coesistenza nella penisola di porti con maggiori opportunità di lavoro e scali più "modesti", si levarono voci contrarie la cui identità suggerisce alcune considerazioni. Il primo gruppo che si mostrò non favorevole era costituito dalla Società di Mutuo Soccorso fra i capitani marittimi di Palermo, Genova e Catania. La categoria dei capitani, in buona parte, in qualunque regione del Paese, intendeva mantenere un ruolo a sé stante, ben distinto. Ad essi si associò la Società di Mutuo Soccorso fra il personale della gente di mare di Palermo. Per essa parlò il signor La Comare, che rilasciò una dichiarazione scomoda, per i più difficile da accettare, ma che probabilmente rivelava come al Sud si vedessero i porti del Nord – soprattutto Genova – come sedi di occasioni di lavoro di gran lunga superiori. «Noi siamo organizzati bene, abbiamo un discreto capitale e non sentiamo il bisogno di far

⁸⁶ La richiesta di un orario di lavoro meno intenso toccava le organizzazioni marinare sia seguendo la domanda di ritmi meno intensi sia uniformandosi a quanto si dibatteva in ambito operaio. Si veda, fra i tanti, il contributo coevo di L. ALBERTINI, *La questione delle otto ore di lavoro*, in «Giornale degli economisti», V (1894) gennaio-maggio; sul riposo festivo si rimanda al recente contributo di R. CANETTA, *La questione del riposo festivo tra '800 e '900*, in Società Italiana degli Storici dell'Economia, *Il lavoro come fattore produttivo* cit., pp. 681-695. La storia del movimento operaio di quegli anni è accompagnata dalla rivendicazione delle otto ore di lavoro, ma va ricordata la peculiarità del lavoro a bordo, in cui facilmente "scattavano" condizioni di eccezionalità.

⁸⁷ Essi osservavano che «difficilmente vi sarebbe stata buona armonia fra i rappresentanti degli armatori e quelli dei marinai nella direzione degli uffici preposti»: MAIC, «Bollettino dell'Ufficio del Lavoro», II/1 (1904), agosto, p. 1.

parte di una Confederazione – così dichiarò il rappresentante di Palermo. D'altra parte le nostre condizioni sono assai diverse da quelle del personale marittimo di altre città e per esempio di Genova. Da noi manca il lavoro e vi è esuberanza di personale; a Genova invece vi è il lavoro e manca il personale. Noi quindi – così concludeva – dobbiamo tenere di fronte agli armatori un contegno ben diverso da quello che si può tenere a Genova»⁸⁸.

Va da sé che la situazione era molto più complessa; basti pensare ai disagi negli imbarchi che la gente di mare di Liguria attribuiva alla concorrenza esercitata anche dagli immigrati dal Sud.

L'altro aspetto degno di nota è che vennero anche dibattuti e messi ai voti opinioni e ordini del giorno sui motivi del “marasma” che affliggeva la marina mercantile. Ne uscì un documento che individuava queste fra le principali cause:

- La soverchia durata in servizio delle navi permessa dal registro italiano e dalle Capitainerie del porto cui ne è affidato il collaudo;
- La tendenza degli armatori e Compagnie di navigazione a preferire l'acquisto di navi vecchie alla costruzione di nuove più rispondenti alle moderne esigenze del traffico marittimo;
- L'assoluta mancanza di disposizioni legislative che rendano possibile al piccolo capitale di essere impiegato nelle industrie del mare;
- La deplorabile incuria dei ministri militari per tutti i problemi riguardanti la marina mercantile; considerando inoltre il completo insuccesso dei premi e sovvenzioni e la sproporzione rilevata, anche in documento ufficiale, fra le somme erogate dal Governo ed il valore complessivo della flotta mercantile “deplorabile”.

Dunque l'organizzazione formulava valutazioni e avanzava proposte ben al di là delle contrattazioni aziendali tradizionali: entrava nel merito della politica di investimenti e gestionale degli armatori, delle facilitazioni legislative per i grandi capitali e della politica delle sovvenzioni, giudicata « non oculata ».

Proprio in quella occasione fu deliberato di promuovere una agitazione perché si istituissero regole severe e controlli sulle condizioni tecniche delle navi, che si tassassero in termini progressivi i bastimenti con più di venti anni di età, che le somme spese dallo Stato in sussidi e convenzioni fossero impiegate nella costruzione di una flotta mercantile di stato, che sostituisse

⁸⁸ *Congresso nazionale del personale della marina mercantile (Relazione del Sig. Vincenzo Ugo Mazza, rappresentante al congresso il Ministro di Agricoltura, industria e commercio), Ibidem, pp. 188-193, p. 189.*

celermente le compagnie sovvenzionate nei servizi postali e nel trasporto degli emigranti⁸⁹.

Il tenore del confronto fra le parti si faceva dunque più alto, mentre a bordo di molte navi avvenivano scontri fra gli stessi marinai. Un episodio molto grave si verificò per esempio nel 1905 a bordo del piroscafo *Italia*, della *Anchor Line* di Glasgow, perché la società «intendeva profittare di marinai napolitani per diminuire il salario all'equipaggio»⁹⁰. L'anno dopo scoppiarono questioni analoghe sul *Calabria*, piroscafo della medesima compagnia, perché aveva imbarcato a Marsiglia ventisette carbonai e fuochisti greci al posto di italiani sbarcati precedentemente⁹¹.

La giungla del mercato del lavoro era in realtà più che mai vitale. Al secondo congresso della Federazione nazionale dei Lavoratori del mare, svoltosi a Genova dal 18 al 21 novembre 1906, in cui erano rappresentate tredici sezioni con 19.000 iscritti, si elaborò un regolamento unico per il personale di bassa forza da presentare alle compagnie di navigazione in vista delle nuove convenzioni marittime e se ne chiese l'applicazione sui piroscafi della marina mercantile⁹².

L'analisi delle tabelle proposte e qui riportate mostrava innanzitutto una grande distanza fra le tariffe applicate sui servizi convenzionati e quelle richieste. Il quadro dei salari mensili vigenti presso la Navigazione Generale Italiana, peraltro già "anomalo" rispetto a quello dell'armamento libero, veniva ritoccato in termini molto consistenti: si chiedevano incrementi retributivi che in alcuni casi avrebbero anche raddoppiato l'importo in vigore. Ma se la distanza fra la realtà delle retribuzioni sul libero mercato e la richiesta avanzata era molto ampia, che dire di fronte alla tabella viveri per l'equipaggio di bassa forza nella NGI e quella dei *desiderata* nello stesso settore? Intanto si passava da dodici a venti generi alimentari molto più abbondantemente e riccamente distribuiti. Alla colazione fatta con il solo caffè si chiedeva di sostituire un programma più appetibile, con alici e olive, o carne all'uccelletto almeno due volte la settimana, oppure lesso guarnito, per non parlare delle bistecche con insalata indicate la domenica.

⁸⁹ *Ibidem*.

⁹⁰ *Ibidem*, III (1905), p. 266.

⁹¹ *Ibidem*, p. 1211. Si chiedeva l'arrivo di marinai acquisiti solo tramite il collocamento.

⁹² G. PERILLO - C. GIBELLI, *Storia della Camera del Lavoro* cit., p. 155 e sgg; « I lavoratori del mare », 1° dicembre 1906.

Tabella 6. *Confronto fra le paghe mensili corrisposte dalla Navigazione Generale Italiana e quelle richieste dalla Federazione dei lavoratori del mare (1906)*

| CATEGORIE | Salari attuali (lire) | Salari domandati (lire) | SUPPLEMENTI attuali e domandati |
|------------------------------|--------------------------|----------------------------|---|
| 1° Nostromo | 90,00 | 150,00 | (1) I Capi stiva, i Timonieri, i Capi Cassero e Pennesi domandano un supplemento mensile di L. 20 (anzichè di L.10) |
| 2° Nostromo | 85,00 | 120,00 | |
| Carpentieri | 85,00 | 150,00 | |
| Marinai (1) | 65,00 | 100,00 | |
| Giovanotti di 1 ^a | 45,00 | 70,00 | |
| Giovanotti di 2 ^a | 35,00 | 60,00 | (2) I Capi guardia e gli ingrassatori domandano un supplemento mensile di L. 10. Il Calderinaio un supplemento mensile di L. 20 anziché di 10 per il lavoro dell'accensione della calderina e che d'ora in avanti il lavoro del Calderinaio sia considerato lavoro straordinario. |
| Mozzi | 20,00 | 40,00 | |
| Capo fuochista | 100,00 | 150,00 | |
| Operai ed Eletttricisti | 100,00 | 150,00 | |
| Fuochisti (2) | 85,50 | 120,00 | |
| Carbonai | 60,00 | 90,00 | |
| Maestro di Casa (3) | 85,00 | 150,00 | |
| Capo Cameriere | 47,50 | 100,00 | |
| Cameriere Interprete | 42,50 | 100,00 | |
| Cameriera | 47,50 | 75,00 | |
| Camerieri | 42,50 | 75,00 | |
| Aiutanti Camerieri | 35,00 | 60,00 | |
| 1° Cuoco | 85,00 | 150,00 | (4) Per i viaggi transatlantici e di Alessandria d'Egitto con piroscafi da passeggeri, si chiede un aumento della paga del 25%, invece di soprassoldi supplementari di lire 5. |
| 2° Cuoco (3) | 60,00 | 100,00 | |
| 3° Cuoco | 55,00 | 75,00 | |
| 1° Dispensiere | 80,00 | 120,00 | |
| 2° Dispensiere | 60,00 | 100,00 | |
| 3° Dispensiere | 55,00 | — | (5) Dalle vendite fatte ai passeggeri di 3° classe si chiede il diritto ad una percentuale del 5%. |
| Cuoco equipaggio | — | 100,00 | |
| Panettieri | 70,00 | 120,00 | |
| Macellaio | 70,00 | 120,00 | |
| Pasticcere | 70,00 | 120,00 | |
| 1° Cambusiere (4) | 60,00 | 120,00 | |
| 2° Cambusiere | 40,00 | — | |
| Aiutanti Cambusieri (4) | 35,00 | 75,00 | |
| Guatteri | 42,50 | 75,00 | |
| Piccoli di Camera | 20,00 | 40,00 | |
| Infermieri e Infermiere | 75,00 | 100,00 | |
| Venditore (5) | 40,00 | 100,00 | |
| Bottiglieri | 50,00 | 60,00 | |

Fonte: MAIC, *Bollettino dell'Ufficio del Lavoro*, V, gennaio-giugno 1906.

Tabella 7. Razioni viveri per l'equipaggio di bassa forza della Navigazione Generale Italiana

| DENOMINAZIONE dei generi | GIORNI DELLA SETTIMANA | | | | | | | GIORNI | DIVISIONE DEI PASTI | | | |
|-----------------------------|------------------------|-----------------------|-----|-----|-----|-----|-----|----------|---------------------|------------------|---|----------------------------------|
| | D. | L. | M. | M. | G. | V. | S. | | Colazione | Pranzo | Cena | |
| Galletta | a discrezione | | | | | | | Domenica | Caffè | Minestra - carne | Carne con patate | |
| Pasta (1) | gr. | 150 | — | 150 | — | 150 | 150 | — | Lunedì | Caffè | Minestra - carne | Carne con patate |
| Riso | gr. | — | 150 | — | 150 | — | — | 150 | Martedì | Caffè | Minestra al magro, patate con uova o stoccafisso | Legumi (a zemino) |
| Legumi | gr. | — | — | 150 | — | — | — | 150 | Mercoledì | Caffè | Minestra - carne | Carne con patate |
| Stoccafisso (secco) o pesce | gr. | — | — | — | — | — | 300 | — | Giovedì | Caffè | Minestra - carne | Carne con patate |
| Patate | gr. | 300 | 300 | 300 | 300 | 300 | 300 | 300 | Venerdì | Caffè | Minestra al magro e stoccafisso | Stoccafisso o pesci o verdura |
| Caffè (crudo) | gr. | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | Sabato | Caffè | Minestra al magro, patate con uova o stoccafisso | Legumi (a zemino) |
| Zucchero | gr. | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | | | | |
| Carne (compresa giunta) | gr. | 320 | 320 | — | 320 | 320 | — | — | | | | |
| Uova | N. | — | — | 2 | — | — | — | 2 | | | | |
| Vino | N. | mezzo litro al giorno | | | | | | | | | | |
| Condimenti come d'uso | N. | — | — | — | — | — | — | — | | | | |

Le vivande qui sopra indicate per i giorni di *Giovedì* e *Domenica* possono essere variate a giudizio del Capitano.

Per i bassi ufficiali sarà aggiunto un piatto leggero al pranzo e mezzo litro di vino.

Nei viaggi d'America, per i fuochisti, il vino sarà somministrato in quantità di mezzo litro in più al giorno a partir dallo Stretto di Gibilterra e sino al ritorno in detto Stretto.

Nei viaggi delle Indie e Massaia la detta doppia razione di vino verrà somministrata dalla partenza da porto Said e cesserà al ritorno in detto porto.

All'equipaggio si corrisponderà, ai tropici, la razione di Rhum in un litro e mezzo per ciascun individuo da servire per il viaggio di andata e ritorno.

(1) Quando la pasta è somministrata asciutta la razione viene portata a grammi 200.

Fonte: MAIC, *Bollettino dell'Ufficio del Lavoro*, V, gennaio-giugno 1906.

Tabella 8. *Razioni di viveri richieste dalla Federazione Nazionale dei Lavoratori del mare (1906)*

| DENOMINAZIONE dei generi | Quantità per pasto | Quantità giornaliera | Giorni | Colazione | Pranzo | Cena |
|--------------------------|--------------------|----------------------|-----------|--------------------|---------------------------------------|---|
| Galletta o pane | a volontà | | Domenica | Alici con olive | Pasta asciutta con carne guarnita | Zuppa di verdura e bistecche con insalata |
| Pasta | gr. 100 | 200 | | | | |
| Riso | gr. 85 | — | Lunedì | Carne a uccelletto | Riso in brodo, carne e lesso guarnito | Pasta alla lombarda e legumi con tonno |
| Carne | gr. 225 | 450 | | | | |
| Pesce fresco | gr. 160 | — | Martedì | Uova al piatto | Minestrone e baccalà | Riso al magro e frittata |
| Pesce secco | gr. 100 | — | | | | |
| Uova | N. 2 | 4 | Mercoledì | Stoccafisso | Pasta in brodo e lesso guarnito | Pasta alla lombarda e stufato |
| Legumi secchi | gr. 50 | 50 | | | | |
| Patate | gr. 150 | 300 | Giovedì | Alici con olive | Pasta asciutta e carne guarnita | Riso in brodo e lesso con insalata |
| Alici salate | gr. 50 | — | | | | |
| Olive salate | gr. 50 | — | Venerdì | Legumi e tonno | Minestrone e uova fritte o al piatto | Pasta al magro e stoccafisso con insalata |
| Caffè tostato | gr. — | 12 | | | | |
| Zucchero bianco | gr. — | 20 | Sabato | Carne a uccelletto | Riso alla lombarda e pesce | Pasta in brodo e carne salata con cipolla |
| Verdura | gr. — | 100 | | | | |
| Olio d'oliva | gr. — | 25 | | | | |
| Lardo | gr. — | 15 | | | | |
| Conserva pomodoro | gr. — | 12 | | | | |
| Formaggio buona qual. | gr. — | 15 | | | | |
| Tonno all'olio | gr. 80 | — | | | | |
| Vino italiano 12 gr. | lit. ½ | 1 | | | | |

La domenica e il giovedì la pasta sarà aumentata di gr. 100. Il caffè sarà distribuito un quarto d'ora prima della chiamata al lavoro.

In navigazione il pesce fresco sarà sostituito da quello secco. Per i fuochisti la razione giornaliera di vino sarà portata ad un litro e mezzo.

Ai bassi ufficiali ed al personale di camera deve essere dato un piatto leggero al giorno del costo non inferiore a centesimi venti. Tutti i generi dovranno essere di prima qualità.

Fonte: MAIC, *Bollettino dell'Ufficio del Lavoro*, V, gennaio-giugno 1906

Ma lasciando da parte queste tabelle di nuovi salari e di nuovi viveri richiesti, lo scontro si fece durissimo soprattutto perché si entrava nel vivo dei contratti di arruolamento, modificando tra l'altro norme relative ai tempi, modi e retribuzione del lavoro⁹³. Al memoriale contrapposto dalla Federazione degli armatori la Federazione dei marinai rispose con lo sciopero contro la Navigazione Generale Italiana iniziato il 4 dicembre da centoquarantacinque uomini di equipaggio del piroscafo *Lombardia* in partenza da Genova, su cui erano imbarcati più di 1.300 passeggeri per buona parte emigranti diretti al Plata. Si chiedeva che gli armatori acconsentissero a iniziare una trattativa⁹⁴. Questa volta l'adesione da parte della gente di mare fu estesa, per tutta la penisola, il che ne fece uno scontro durissimo, concluso peraltro il 3 febbraio successivo con la cessazione dello sciopero.

L'azione a bordo delle navi fu intensa. La tabella relativa ai reati e contravvenzioni denunciati mostrò infatti una impennata di ben 1.932 reati per insubordinazione, complotto e rivolta, seguiti da 235 nel 1907, segno dell'allentarsi della protesta. Il dato si mantenne ancora un po' più alto della media degli anni precedenti il 1906 con 90 reati nel 1908, ma, in seguito, sulle navi non ci furono più manifestazioni di questo genere. Nei due anni prebellici si sarebbe registrata una ripresa delle proteste, annuncio di una nuova ondata di scontri fra le parti.

Fra le cause del fallimento della Federazione dei lavoratori del mare⁹⁵, che aveva attuato parte dello sciopero danneggiando migliaia di emigranti in partenza per l'America, attuando così una contraddittoria guerra fra poveri, si indicò la mancata partecipazione degli ufficiali. Su questo tema, di lì a qualche anno, Giuseppe Giulietti avrebbe ripreso l'organizzazione della gente di mare.

Personaggio complesso e discusso, sulla base di un messaggio specificamente mirato a rompere, almeno sindacalmente, la rigidità dei ruoli, sulla parola d'ordine «Tutti uniti dal comandante al mozzo», basata sulla solidarietà a bordo della nave, questi ridiede voce agli equipaggi⁹⁶. Lo stesso

⁹³ Vedi anche MAIC, « Bollettino dell'Ufficio del Lavoro », V/2 (1906), pp. 1206-1210.

⁹⁴ G. PERILLO - C. GIBELLI, *Storia della Camera del Lavoro* cit., p. 153 e sgg.

⁹⁵ Solo con RDL. 26 maggio 1911 in applicazione alla legge 13 giugno 1910, n. 306 si fecero delle tabelle per la composizione degli equipaggi minimi, ma solo per le compagnie sovvenzionate.

⁹⁶ Su Giuseppe Giulietti si veda G. TANINI, *Storia della Federazione Italiana dei Lavoratori del mare, dal maggio 1909 al giugno 1921*, s.d. (ma 1921, rist. Genova 1952); T. NANNI,

capitano descrisse la visione complessiva su cui basava la sua azione⁹⁷, così come diede la sua versione relativamente alle vicende della Società Cooperativa “Garibaldi”, sorta il 18 settembre 1918 con un forte sostegno statale, ma che avrebbe dovuto rappresentare la risposta imprenditoriale della gente di mare all’armamento privato. Era infatti una società di armamento la cui proprietà e conduzione era nelle mani della Federazione dei lavoratori del mare⁹⁸.

Giulietti fu oggetto di esaltazioni e, al contempo, di critiche; restò a lungo al centro di aspri scontri, anche per il non sempre lineare, o comprensibile, comportamento, e per l’intreccio politico con alcune persone legate al regime, sovente in conflitto fra loro⁹⁹. Tutto ciò egli pagò duramente anche se su tali vicende è ancora sempre complesso fare piena chiarezza¹⁰⁰.

La Gente di mare e Giuseppe Giulietti, Bologna 1926; G. GIACCHERO, *Giuseppe Giulietti* cit.; G. SALOTTI, *Giuseppe Giulietti, il Sindacato dei Marittimi dal 1910 al 1953*, Roma 1982, per citare le opere più note, ma su di lui sono indicazioni su tutta la stampa marittima e sindacale del tempo.

⁹⁷ GILLIAT, *I lavoratori* cit.

⁹⁸ G. GIULIETTI, *Perché e come si è costituita e come funzionerà la Garibaldi*, in « La Marina mercantile italiana », XVII/6 (1906), giugno, pp. 218-220; dello stesso: *Pax mundi. La Federazione marinara nella bufera fascista e soluzione della questione sociale con Sindacati Produttori come la “Garibaldi”*, Napoli, s.d.

⁹⁹ Si veda per esempio la posizione a lui totalmente favorevole di G. TANINI, *Storia della Federazione italiana* cit.: « Ogni nave allora era quasi una galera. A bordo regnavano la discordia, il timore, l’odio, la camorra sui viveri. Erano tutti schiavi e si combattevano a vicenda, ma per tutti il comune dolore, per tutti il comune servaggio. Giulietti, conoscendo bene questa situazione, si gettò a capofitto contro tutte le resistenze ostacolanti la unione fra tutti i marittimi » (p. 26); mentre critico fu G. PREZIOSI, *Uno Stato nello Stato. La cooperativa Garibaldi della gente di mare*, Firenze 1922; si vedano anche le durissime espressioni usate da Dionigi Bianciardi il quale, in merito alla situazione dei trasporti marittimi, non esitava a sostenere che « Una delle più gravi iatture della nostra marina mercantile è costituita dal fenomeno mostruoso che si è verificato nel campo dell’organizzazione sindacale italiana, con la federazione marinara del capitano Giulietti » (D. BIANCIARDI, Presidente del « Consiglio centrale dell’Armamento Italia », *I servizi pubblici del mare. Marina mercantile. Servizi sovvenzionati e porti*, Discorso pronunciato in Milano il 17 ottobre 1922, Genova 1922, p. 18).

¹⁰⁰ Si rimanda per esempio a quanto conservato in ASG, Fondo Prefettura, Sala 21, pacco 171, fascicoli « Sequestro milioni Capitano Giulietti »; « Processo Giulietti 1921-1931 »; « Garibaldi - Soc. An. Cooperativa di Navigazione - Genova »; oltre alla documentazione consultata e citata nelle pubblicazioni sull’argomento.

Tabella 9. *Reati e contravvenzioni denunciati all' Autorità Giudiziaria (1887-1913)*

| Anno | Diserzioni | Mancanza di rispetto, disobbedienza, insubordinazione, complotto, rivolta | Reati contro la proprietà, falsificazioni, ecc. | Infrazioni alla polizia marittima e alle leggi sanitarie | Infrazioni alla polizia, dei porti e delle spiagge | Infrazioni alla legge e al regolamento sulla pesca | Reati comuni | Infrazioni alla legge sugli infortuni degli operai sul lavoro (1) | Totale n. |
|------|------------|---|---|--|--|--|--------------|---|-----------|
| 1887 | 557 | 57 | 12 | 63 | 60 | 139 | 29 | — | 917 |
| 1888 | 680 | 51 | 17 | 62 | 64 | 237 | 29 | — | 1.140 |
| 1889 | 735 | 115 | 16 | 62 | 120 | 177 | 29 | — | 1.254 |
| 1890 | 534 | 95 | 18 | 68 | 69 | 229 | 33 | — | 1.046 |
| 1891 | 299 | 65 | 10 | 46 | 136 | 208 | 34 | — | 798 |
| 1892 | 266 | 66 | 5 | 44 | 70 | 350 | 20 | — | 821 |
| 1893 | 342 | 47 | 3 | 44 | 108 | 147 | 27 | — | 718 |
| 1894 | 425 | 44 | 32 | 66 | 36 | 105 | 43 | — | 751 |
| 1895 | 341 | 31 | 23 | 79 | 53 | 114 | 22 | — | 663 |
| 1896 | 233 | 40 | 18 | 93 | 24 | 123 | 47 | — | 578 |
| 1897 | 262 | 60 | 20 | 36 | 31 | 211 | 22 | — | 642 |
| 1898 | 277 | 44 | 6 | 25 | 31 | 210 | 29 | — | 622 |
| 1899 | 472 | 12 | — | 47 | 29 | 16 | 49 | — | 769 |
| 1900 | 371 | 51 | — | 68 | 36 | 327 | 42 | — | 895 |
| 1901 | 526 | 43 | — | 36 | 72 | 285 | 5 | — | 987 |
| 1902 | 44 | 70 | — | 68 | 38 | 243 | 26 | — | 889 |
| 1903 | 426 | 51 | — | 52 | 36 | 179 | 62 | — | 776 |
| 1904 | 367 | 47 | — | 41 | 99 | 216 | 44 | — | 814 |
| 1905 | 492 | 29 | — | 83 | 65 | 313 | 29 | — | 1.111 |
| 1906 | 632 | 1.923 | — | 95 | 41 | 277 | 94 | 6 | 3.088 |
| 1907 | 672 | 235 | — | 97 | 19 | 253 | 60 | 4 | 1.340 |
| 1908 | 368 | 90 | — | 120 | 10 | 221 | 59 | 16 | 884 |
| 1909 | 641 | 61 | — | 109 | 54 | 220 | 89 | 8 | 1.132 |
| 1910 | 771 | 58 | — | 125 | 49 | 43 | 111 | 18 | 1.565 |
| 1911 | 894 | 45 | — | 143 | 55 | 402 | 101 | — | 1.610 |
| 1912 | 789 | 837 | — | 231 | 32 | 311 | 37 | 11 | 2.248 |
| 1913 | 875 | 862 | — | 116 | 49 | 294 | 81 | 4 | 2.281 |

(1) compare per la prima volta nel 1906

Fonte: *Sulle condizioni della Marina mercantile, ad annum*

Capitolo IV - Velieri e vapori nel porto di Genova fra Otto e Novecento

1. Il movimento marittimo

Nell'ambito dell'economia marittima nazionale il porto di Genova rappresentava il principale scalo sia per dimensioni che per volume di traffico¹; a partire dalla seconda metà dell'Ottocento, aveva condiviso con Napoli il ruolo di raccolta e di partenza per gli emigrati².

Nel 1863 la consistenza del naviglio iscritto al compartimento genovese era di 231.000 tonnellate di stazza netta, che costituivano il 34% del ton-

¹ Sul porto di Genova nel periodo compreso fra l'Unità e la prima guerra mondiale la bibliografia è vasta. Oltre al volume di G. FELLONI, *Popolazione e sviluppo economico della Liguria nel secolo XIX*, in « Archivio dell'Unificazione Italiana », IV (1961); agli studi di G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico a Genova* cit., e a G. GIACCHERO, *Genova e Liguria nell'età contemporanea*, Genova 1970, che costituiscono il quadro economico di riferimento per gli avvenimenti qui considerati, si rimanda a U. MARCHESE, *Il porto di Genova dal 1815 al 1890* cit.; ID., *Economia marittima e sistema portuale in La Liguria*, a cura di A. GIBELLI e P. RUGAFIORI, Torino 1994, p. 731 e sgg.; CONSORZIO AUTONOMO DEL PORTO DI GENOVA, *Il porto di Genova dal 1900 al 1951*, Genova 1951; M.E. BIANCHI TONIZZI, *Traffici e strutture del porto di Genova (1815-1950)* cit.; ID., *Merci, strutture e lavoro* cit., e della stessa, il più recente contributo: *Il porto di Genova: 1861-1970*, in « Memoria e ricerca », II (2002), pp. 23-39; tutti i lavori citati riportano ampia bibliografia sull'argomento.

² Per un inquadramento generale si veda il classico lavoro di E. SORI, *L'emigrazione italiana dall'Unità alla seconda guerra mondiale*, Bologna 1979. Sull'emigrazione si svolge un complesso dibattito fin dalla metà dell'Ottocento cui parteciparono anche con vivacità economisti liguri, primo fra tutti Jacopo Virgilio. Il fenomeno era così ingente e composito da costituire oggetto di lezioni presso la Scuola Superiore di Commercio e da essere interpretato come una forma di espansione coloniale attuata da un paese povero (cfr. M. S. ROLLANDI, *L'insegnamento della storia economica a Genova nei primi decenni del Novecento*, in « Bollettino dell'Archivio per la storia del movimento sociale cattolico in Italia », XXXVI/2 (2001), pp. 265-299, in particolare pp. 270 sgg. Su Genova come particolare scalo del flusso migratorio ligure si veda M.E. TONIZZI, *Uomini in fuga: emigranti nel porto di Genova tra Otto e Novecento*, in *Merci, strutture* cit., pp. 39-58. Per un riferimento al porto di Napoli si rimanda al saggio di P. FRASCANI, *Strutture e traffici del porto di Napoli: 1860-1960*, in « Memoria e ricerca », II (2002), pp. 41-62.

nellaggio della flotta del Regno la quale, continuando a crescere, arrivò a rappresentare il 58% nel 1913³.

In sintonia con le caratteristiche della marina mercantile nazionale, anche a Genova la presenza di navi a vapore era modesta al momento dell'Unità e la transizione dalla vela al vapore fu lenta. Tuttavia il ruolo di primato relativo giocato nel contesto marittimo nazionale fece sì che in questo porto, nel 1913, le navi a vapore iscritte costituissero l'85% del tonnelloaggio del compartimento (e il 60% del tonnelloaggio a vapore del Paese)⁴.

Come è stato da molti sottolineato, si manifestarono nel capoluogo ligure, e nei principali centri marittimi della regione, importanti iniziative su più fronti. Nel 1860, per esempio, nasceva il Comitato fra le società di assicurazione marittima e, l'anno dopo, era la volta del Registro Italiano Navale (RINA) per la classificazione delle navi. Dopo quasi un decennio sorgeva la Regia Scuola Superiore Navale e nel 1872 era la volta dell'Istituto Idrografico della Marina⁵.

Nel 1880 Camogli era la sede del primo congresso degli armatori italiani e ai primi del Novecento, nel 1901, sul tronco di una precedente Associazione Marittima Italiana, si formava la Federazione Armatori Liberi⁶.

La vivacità delle pur diversificate iniziative era una indiretta conferma del ruolo dinamico svolto dal capoluogo ligure nell'ambito dell'economia marittima e, più specificamente, in funzione della industrializzazione italiana: a Genova arrivava buona parte delle materie prime importate quali cereali, cotone, carbone, semilavorati impiegati nell'industria meccanica. Tuttavia a lungo i porti liguri rimasero «... scali a cui giungevano navi cariche che ripartivano vuote e da terra carri ferroviari vuoti che ripartivano

³ U. MARCHESE, *Economia marittima* cit., p. 730 e sgg.

⁴ *Ibidem.*

⁵ Cfr. G. GIACCHERO, *Il Registro Italiano Navale*, Genova 1961 e, dello stesso, *Storia delle assicurazioni marittime. L'esperienza genovese dal Medioevo all'età contemporanea*, Genova 1984; G. ANNOVAZZI, *I cento anni del Comitato delle Compagnie di Assicurazioni Marittime di Genova 1860-1960*, Genova 1961; L. DI PAOLA, *L'Istituto Idrografico della Marina 1872-1972*, Genova 1972; *Dalla Regia Scuola Superiore Navale alla Facoltà di Ingegneria*, a cura di A. MARCENARO e M.E. TONIZZI, Genova 1997 (Fonti e Studi per la storia dell'Università di Genova, 3; anche in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXXVII/1).

⁶ ASSOCIAZIONE ARMATORI LIBERI, *60 anni di attività*, Genova 1961.

pieni: erano cioè empori costosi sia per i vettori marittimi che per quelli terrestri »⁷.

A partire dai primi anni Ottanta per il nostro Paese ebbe inizio un periodo caratterizzato da uno sviluppo crescente del reddito, a sua volta distinto in una prima fase, dal 1881 al 1893, a sviluppo attenuato, e in una seconda, dal 1894 al 1913, con un dinamismo molto più accentuato⁸. I dati relativi ai traffici marittimi e, in particolare, a quelli del porto di Genova si inquadravano nelle tendenze di fondo che si andavano manifestando nell'economia italiana.

Esaminando il movimento marittimo dello scalo genovese a partire dal 1881 si osserva che sotto l'aspetto del tonnellaggio gli arrivi fecero registrare circa 2.101 migliaia di tonnellate⁹. Questo tonnellaggio andò crescendo fino al 1890, anno in cui si registrarono circa 3.393 migliaia di tonnellate, con un aumento di circa 1.292.000 tonnellate nell'arco di nove anni. Frutto anche dei lavori di ampliamento del porto allora in fase di ultimazione¹⁰.

Nei due anni successivi, dal 1891 al 1892, il tonnellaggio in arrivo restò pressoché immutato, con lievi variazioni. La depressione industriale, di cui si è fatto cenno in precedenza, che colpì l'Italia in quel periodo, si ripercosse anche sul movimento nel capoluogo ligure, ma già nel 1893 iniziò una ripresa del traffico marittimo, che in qualche modo preannunciava sia la ripresa del movimento mercantile, sia anche il superamento della fase depressiva che aveva colpito tutti i settori economici.

Nel 1893, dunque, il tonnellaggio delle navi arrivate passò a 3.676 migliaia, con un incremento di quasi 462.000 tonnellate in un solo anno, rispetto al 1892: a partire da questo momento il movimento ascendente proseguì con fasi alterne. Complessivamente dalle 3.739 migliaia di tonnellate

⁷ G. DORIA, *Il ruolo del sistema portuale ligure nello sviluppo industriale delle regioni del "triangolo"*, in *La penisola italiana e il mare* cit., pp. 249-284, qui p. 278; sulle conseguenze dell'intervento nei trasporti vedi G. FELLONI, *La rivoluzione dei trasporti in Liguria nel secolo XIX*, in *Studi in onore di Amintore Fanfani*, V, Milano 1962, pp. 81-88, ora in *Scritti di Storia economica* cit., pp. 881-895.

⁸ Per un recente, problematico bilancio del processo di crescita e di cambiamento strutturale dell'economia italiana vedi J. COEN - G. FEDERICO, *Lo sviluppo economico italiano 1820-1960*, Bologna 2001.

⁹ Si intendono tonnellate stazza netta.

¹⁰ Vedi M.E. TONIZZI, *Il porto di Genova e la donazione del Duca di Galliera in I duchi di Galliera Alta finanza, arte e filantropia tra Genova e l'Europa*, Genova 1991, pp. 721-762.

del 1894, si passò alle 4.557 migliaia del 1899, con un aumento di 818 migliaia di tonnellate che, ripartite nell'arco dei sei anni considerati, equivalsero ad un incremento medio annuo di oltre 136.000 tonnellate.

È probabile che questi dati abbiano giocato un ruolo non secondario presso gli operatori commerciali dell'epoca e abbiano contribuito a spingerli a chiedere con sempre maggiore insistenza i miglioramenti necessari a gestire un movimento in crescita. Negli anni successivi il movimento portuale degli arrivi segnò un ulteriore aumento.

Nel 1900 il tonnelloaggio risultò essere di 4.833 migliaia e nel 1902 era già a quota 6.029 migliaia. Dal 1899 al 1902 si verificò un incremento di 1.472 migliaia di tonnellate, che si tradussero in un aumento medio annuo di 490.000 tonnellate.

Considerando l'intero periodo dal 1881 al 1902 si rilevò un aumento complessivo di 3.928 migliaia di tonnellate di naviglio in entrata con un incremento medio annuo di poco superiore alle 187.000 tonnellate. Dopo una leggera contrazione seguita nel 1903, l'incremento del tonnelloaggio seguì una crescita sostanzialmente continua fino al 1909, allorché furono toccate le 7.982 migliaia di tonnellate, con un incremento di quasi 1.944 migliaia di tonnellate in cinque anni. Negli anni fino al 1913 i valori del 1909 non furono più raggiunti, ma neppure scesero sotto le 7.547 migliaia del 1911.

Passando a considerare i dati relativi alla stazza media del naviglio è possibile rimarcare il parallelismo che questi presentavano nei confronti dell'andamento del movimento marittimo.

Nel primo periodo, dal 1881 al 1890, la stazza media passò da 371 a 460 tonnellate, con un aumento di 89 tonnellate, ma soprattutto a partire dal 1893 si registrò un incremento della stazza media, che da 653 tonnellate salì a 813 nel 1900, con un incremento medio annuo di poco meno di 23 tonnellate.

Il salto più significativo si verificò però nei tre anni successivi con un livello della stazza media ben superiore agli anni precedenti, principalmente quale conseguenza dell'incremento del vapore. Dal 1901 al 1903, infatti, la stazza passò da 891 tonnellate a 962 nel 1903, con una crescita, rispetto al 1900, di 71 tonnellate, per giungere alle 1.258 tonnellate nel 1913: nel corso di dodici anni (1901-1913) si era registrato un aumento complessivo di 367 tonnellate, pari a un incremento medio annuo di 30,58.

Osservazioni più interessanti anche alla luce dei problemi della gente di mare considerati in questa sede possono essere fatte per quanto concerne il confronto del movimento portuale genovese a vela e a vapore.

Traffico marittimo in arrivo nel porto di Genova (1881-1913)

| Anni | Numero navi | Tonnellate * |
|------|-------------|--------------|
| 1881 | 5.660 | 2.101.028 |
| 1882 | 5.951 | 2.332.780 |
| 1883 | 5.867 | 2.460.025 |
| 1884 | 5.412 | 2.368.730 |
| 1885 | 6.080 | 2.687.795 |
| 1886 | 5.540 | 2.626.492 |
| 1887 | 5.793 | 2.953.894 |
| 1888 | 5.470 | 2.801.508 |
| 1889 | 7.512 | 3.267.131 |
| 1890 | 7.363 | 3.393.612 |
| 1891 | 6.186 | 3.314.798 |
| 1892 | 6.470 | 3.214.138 |
| 1893 | 5.626 | 3.676.397 |
| 1894 | 5.485 | 3.739.184 |
| 1895 | 6.087 | 3.982.373 |
| 1896 | 6.255 | 4.171.136 |
| 1897 | 6.151 | 4.306.092 |
| 1898 | 6.084 | 4.560.795 |
| 1899 | 6.107 | 4.557.430 |
| 1900 | 5.938 | 4.833.250 |
| 1901 | 5.631 | 5.019.736 |
| 1902 | 6.036 | 6.029.612 |
| 1903 | 6.014 | 5.789.334 |
| 1904 | 6.262 | 6.038.575 |
| 1905 | 6.581 | 6.513.877 |
| 1906 | 6.760 | 6.907.357 |
| 1907 | 6.614 | 6.829.536 |
| 1908 | 6.573 | 7.144.191 |
| 1909 | 6.734 | 7.982.478 |
| 1910 | 6.398 | 7.689.936 |
| 1911 | 6.139 | 7.547.186 |
| 1912 | 7.879 | 7.252.284 |
| 1913 | 5.840 | 7.352.494 |

* Si intendono Tonnellate stazza netta

Fonte: U. MARCHESI, *Il porto di Genova dal 1815 al 1890* cit.; Ministero delle Finanze, *Movimento della navigazione nei porti del Regno, ad annum.*

Per quanto riguarda i velieri si registrò una progressiva contrazione in tutto il periodo considerato, sia sotto il profilo strettamente numerico, sia sotto quello del tonnellaggio fatto registrare dalle navi in arrivo. Il numero degli arrivi, infatti, passò da 3.504 nel 1881 a 2.132 nel 1902, si verificò dunque una diminuzione di 1.379 arrivi nel corso di ventuno anni.

Si trattava di una diminuzione, segno di una tendenza che si sarebbe rivelata irreversibile e questo dato si verificò anche nel tonnellaggio: dal 1881 al 1902, infatti, si registrò complessivamente un calo di circa 147.267 tonnellate di stazza. Esaminando la stazza media del naviglio a vela, che passò da 120 tonnellate del 1881 a 128 nel 1902, si ha l'impressione, in quegli anni, che la staticità di questo dato fosse la conseguenza del processo di eliminazione del naviglio di minore tonnellaggio, confinato già da tempo nella navigazione di cabotaggio.

A fine secolo la navigazione a vapore si presentava come elemento preponderante nel quadro del movimento portuale complessivo di Genova. Da una presenza iniziale di 2.156 arrivi nel 1881 i piroscafi passarono a 3.904 nel 1902, facendo registrare un aumento complessivo di stazza di più di tre milioni e mezzo (3.575.821). Dunque la stazza media del naviglio a vapore nel ventennio considerato crebbe di ben 567 tonnellate, passando da 779 tonnellate nel 1881 a 1.346 tonnellate nel 1902 con un incremento di oltre il 57% sul valore iniziale.

Nel complesso si stava attuando un fenomeno di modernizzazione e di ampliamento delle dimensioni del naviglio, che rifletteva peraltro la fisionomia delle flotte mercantili dei principali paesi europei, compresa l'Italia. Nel caso del movimento nel porto di Genova, in particolare, l'incremento del vapore e della stazza media del naviglio erano per buona parte dovuti alla presenza di mercantili stranieri: a fine secolo soprattutto battenti bandiera tedesca, in posizione di superamento rispetto alla tradizionale presenza della marina britannica¹¹.

¹¹ G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico a Genova* cit., volume secondo (1883-1914), Milano 1973, p. 45 e sgg.

2. La formazione degli equipaggi nel porto di Genova

a) *Le navi*

Nel capoluogo ligure nel giro di poco meno di trenta mesi, dal 31 dicembre 1900 al 15 giugno 1903, vennero stipulati 387 contratti di arruolamento che riguardavano novantatré bastimenti: 62 a vela e 31 a vapore¹². Erano per la maggior parte iscritti ai compartimenti della Liguria (La Spezia, Genova, Savona, Porto Maurizio) cui si aggiungevano, in minore misura, navi di Castellammare di Stabia, Livorno e Bari.

La varietà e la composizione del naviglio per quanto riguarda la tipologia e la stazza rifletteva proprio la composizione tipica della marina mercantile italiana in questo periodo nel quale il vapore stava ormai superando per tonnellaggio l'armamento velico, anche se quest'ultimo si presentava ancora attivo soprattutto nella navigazione di cabotaggio e in quella mercantile transoceanica, cosiddetta "alla busca"¹³.

Ampio era il divario nel tonnellaggio, che andava dalle 42 tonnellate del *Nirvana*, piccola goletta, alle 2.515 tonnellate del piroscalo *Giuseppe Accame*¹⁴.

¹² È nota la scarsità di documentazione attualmente consultabile a Genova per quanto attiene i Giornali di bordo e, in generale, il materiale versato dalla Capitaneria di Porto del capoluogo ligure (cfr. P. FRASCANI, *Una comunità in viaggio* cit., p. 115). Per tale motivo è parso importante comunicare i risultati dell'indagine svolta su copie di verbali della Capitaneria di Porto di Genova conservati presso il Padiglione del Mare, resa possibile grazie alla gentilezza del dott. Pierangelo Campodonico e alla disponibilità del personale. Il materiale consultato è pertanto così indicato: PADIGLIONE DEL MARE E DELLA NAVIGAZIONE, Collezione Garelli, 2130-2131, Capitaneria di Porto di Genova - *Contratti di arruolamento (31 dicembre 1900-15 giugno 1903)*.

¹³ Molte delle navi a vela e a vapore di cui si è trovata la documentazione, insieme con le indicazioni relative agli armatori, i comandanti, gli equipaggi, le rotte e le convenzioni, sono parte integrante di resoconti e narrazioni della ricca letteratura sull'argomento, comparsa in tempi diversi. Per ricordare solo alcuni di questi contributi, che costituiscono le grandi sintesi su tale argomento, si rimanda a G. FERRARI, *Capitani di mare e bastimenti di Liguria del secolo XIX*, Rapallo 1939; ID., *L'epoca eroica della vela. Capitani e bastimenti di Genova e della Riviera di Ponente nel secolo XIX*, Rapallo 1941; T. GROPPALLO, *Navi a vapore e armamenti italiani. Dal 1818 ai giorni nostri*, Borgo S. Dalmazzo 1957 (sec. ed. Milano 1973); F. SERAFINI, *La città dei marinai. Storia della marina velica imperiese dell'Ottocento*, Milano 1978.

¹⁴ Si intendono sempre tonnellate nette.

Il gruppo più consistente dei velieri, quattro dei quali tra il 1901 e il 1903 cambiarono denominazione (uno anche armatore)¹⁵, aveva una stazza netta compresa fra le 500 e le 1.500 tonnellate (76%) (44 unità su 58). Poco meno del 14% della flotta a vela era composto da navi di stazza fino a 500 tonnellate, mentre era ben ristretto il numero dei bastimenti di portata compresa fra le 2000 e 2500 tonnellate. Prevalevano dunque i brigantini a palo (72,41 %), armati a tre alberi, chiamati comunemente “scippe”, frutto di una modifica apportata al *brick*, per far fronte all’aumento del tonneggio unitario, necessario a svolgere traffici sulle rotte atlantiche¹⁶. Non mancavano, oltre a una goletta, un brigantino e cinque navi goletta (8,62%), anch’essi frutto di mutamenti introdotti alla fine del XIX secolo per ridurre l’equipaggio¹⁷.

Di stazza superiore erano le navi e le navi a palo. Tra le prime, che rappresentano poco meno del 14% dei velieri per i quali venivano stipulati contratti di arruolamento, sovente con lo scafo in ferro o acciaio, figuravano alcune, quali la *Caterina Accame*, la *Saturnina Fanny*¹⁸ o la *Jolanda*, considerate il fiore all’occhiello della marina velica ligure. Analogamente celebri, e celebrate, erano la *Emanuele Accame*, di 2.093 tonnellate, la prima nave a palo costruita in Italia e la *Erasmus*, di 2.157 tonnellate. Quest’ultima, nave a palo costruita a Riva Trigoso, con lo scafo in acciaio, fece il suo primo viaggio con l’equipaggio arruolato nel marzo 1903¹⁹. Come si vedrà meglio fra breve, le navi e le navi a palo citate erano l’esempio concreto dell’estremo

¹⁵ Per questo motivo nell’effettuare alcune considerazioni al riguardo si è fatto riferimento a 58 unità.

¹⁶ Si veda A. GUGLIEMOTTI, *Vocabolario marino e militare*, Roma 1889 (rist. an., Milano 1967); C. DE NEGRI, *Vele italiane del XIX secolo*, Milano 1974; P. CAMPODONICO, *Evoluzione della mariniera ligure nell’età moderna: una lettura di storia marittima e, dello stesso, L’età dei brigantini*, in *Dal Mediterraneo all’Atlantico. La mariniera ligure nei mari del mondo*, Genova 1993, pp. 13-43 e pp. 283-299 dove l’autore riporta anche un efficace apparato iconografico.

¹⁷ Non era questo un fenomeno esclusivamente italiano, ma comune anche alle flotte mercantili nordiche. Per fare concorrenza alla navigazione a vapore si riarmarono molti brigantini a palo « per diminuire le spese di manutenzione e ridurre l’equipaggio »; analogamente per la navigazione costiera si costruirono navi goletta e altri velieri a più alberi che potevano essere portati da equipaggi ridotti (B. LANDSTROEM, *La nave*, Milano 1962, p. 203).

¹⁸ È nota la storia del bel veliero riportata dal capitano Taddei.

¹⁹ Si veda più avanti e in appendice la composizione del personale di bordo.

tentativo “tecnologico” degli armatori di velieri di contrastare l’incombenza del vapore.

Rispetto ai velieri le navi a vapore esaminate avevano una composizione più omogenea per quanto concerne la portata e si collocavano per il 71% nella fascia di tonnellaggio più alta, fra le 1.000 e le 2.000 tonnellate. Quattro sole navi erano inferiori alle 500 tonnellate e due, la *Antonietta Accame* e la *Giuseppe Accame*, superavano le 2.500 tonnellate di stazza.

Di tutte queste, poche erano le navi passeggeri per le quali veniva formato l’equipaggio o parte di esso. La sola nave che partì con destinazione dichiarata per Napoli e poi New York, di cui si ha un contratto completo, con un equipaggio formato specificamente per un “carico” di passeggeri era il *Balilla* dell’armatore G. Bertollo. Per buona parte le altre, sia a vela sia a vapore, erano navi dell’armamento libero da carico, o, comunque, non erano destinate in prevalenza ad essere «navi da emigranti»²⁰. Solo successivamente agli anni esaminati, infatti, dopo che questi bastimenti e le persone trasportate quasi al pari di merce comune furono coinvolti in terribili incidenti, venne emessa una legislazione più rigorosa relativamente alle attrezzature e al personale, il che comportò una composizione dell’equipaggio più idonea e funzionale. Certo è che gli equipaggi formati nel capoluogo ligure nel periodo in questione non andavano su navi di compagnie sovvenzionate o su piroscafi di linea. Tutti, infatti, facevano parte della marineria libera. Per tale motivo si è affermato che questo gruppo di bastimenti presenta caratteristiche che non si discostavano dalla fisionomia complessiva del naviglio che animava la marina mercantile dei primi del Novecento.

Questa eterogenea “flotta-campione” era costituita da un armamento composito, connotato dalla coesistenza di navi vecchie e nuove, dalla commistione di vele vecchie e nuove, e, all’interno stesso della vela, di quel tipo di naviglio che rifletteva i tentativi di “migliorare” il veliero ottimizzandone i rendimenti, per non cedere, se non lentamente, e con graduale, tardiva, prudenza, al vapore. Era insomma una sorta di verifica di quanto si è più volte affermato relativamente alla “oceanizzazione” della marineria ligure. «Sbaglierebbe chi applicasse il semplice concetto che il vapore “più moder-

²⁰ Tomaso Gropallo definisce per esempio lo *Zilia*, come uno degli «ultimi grossi brigantini da emigranti» (*Il romanzo della vela* cit., sec. ed., p. 22), ma è difficile operare delle rigorose verifiche.

no” ha progressivamente soppiantato la vela, “più antica” – osserva P. Campodonico – Per molti anni le due forme convivono: velieri e vapori si integrano e scelgono spazi differenti. Le grandi linee commerciali i primi, le linee veloci e regolari, ma di minor raggio, gli altri »²¹.

L'età media dei velieri presi in esame nel momento in cui per essi venne stipulato per la prima volta il contratto di arruolamento nel corso di trenta mesi (dicembre 1900 - giugno 1903) era di poco inferiore ai diciannove anni²²: questo dato comprendeva peraltro bastimenti appena varati nell'anno in cui fu stipulato il contratto in questione, e altri che giungevano ad avere 31 anni, come il *Rosario*, brigantino a palo di 358 tonnellate. Osservando più nel dettaglio questo elemento si osservava che solo quattro navi avevano un'età inferiore ai tre anni. Alla data del primo contratto, infatti, nell'ottobre 1901 la nave goletta *Lucia Costanza* di Porto Maurizio, costruita nei cantieri Terzignano, aveva tre anni e l'altra piccola nave goletta, *Roma*, nel novembre 1902 era fresca di varo nei cantieri chiavaresi Gotuzzo. Di ben altra portata erano la nave *Jolanda*, con scafo in acciaio (1.798 tonnellate) e la nave a palo *Erasmus*, anch'essa con scafo in acciaio (2.157 tonnellate). Rispettivamente dei fratelli Sanguineti e di Erasmo Raffo, ambedue chiavaresi, queste uscivano dalla Società Esercizio Bacini di Riva Trigoso. Si trattava peraltro di casi abbastanza inconsueti dal momento che buona parte dei velieri aveva un'età compresa fra i 21 e i 30 anni e, anzi, dato ancora più indicativo, il 50,87% era costituito da bastimenti di età compresa fra i 26 e i 30 anni. Erano navi costruite negli ultimi decenni del XIX secolo, che, ormai inadeguate e impotenti di fronte alla concorrenza del vapore inglese, « scacciat(e) dalle rotte più vicine ed immediatamente interessanti il traffico nazionale ... dovettero batter rotte sempre più remote e lunghe con i più vari carichi », senza per questo riuscire a sfuggire agli « onnipresenti inglesi »²³. Quelli che venivano definiti “brillanti alturieri” nei loro primi anni di attività, erano infatti sovente soggetti a veloce deperimento e finivano per essere impiegati dagli

²¹ P. CAMPODONICO, *Evoluzione della mariniera ligure* cit., p. 36.

²² Come si può riscontare dalla tabella riportata in appendice, oltre ai quattro velieri che mutarono nome, mantenendo peraltro le stesse caratteristiche tecniche : *Montstuart* poi *Primo*, *Innerwick* poi *Scillin*, *Rising Star* poi *Sollecito*, *Zoagli* poi *San Gaetano*, non si sono reperiti alcuni dati tecnici relativi al *Nirvana*. Per tale motivo le percentuali relative all'età dello scafo dei velieri, che è quella di primo riferimento, sono calcolate relativamente a 57 unità.

²³ V.D. FLORE, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia* cit., p. 135.

armatori liguri per effettuare trasporti di beni voluminosi e poco sensibili (legnami, laterizi, rottami ferrosi, petrolio)²⁴, a basso valore intrinseco, continuando un percorso commerciale imboccato negli anni Ottanta del XIX secolo, destinate a cercare il nolo in un contesto che vedeva il naviglio mercantile italiano sempre meno competitivo, spinto a battere le rotte più pericolose e sempre più remote del globo come quelle del Cile, del Perù, dell'America nord-occidentale, dell'Australia, dell'Estremo Oriente²⁵.

Accanto a navi già d'età, che ai primi del Novecento si battevano dignitosamente e a lungo continueranno a percorrere linee di traffico sempre più marginali e ad alto rischio, navigavano velieri più giovani, costruiti cioè in tempi più recenti, a conferma della perdurante fiducia riposta dall'armamento ligure nella bontà della vela. Era il caso dei brigantini a palo, fatti costruire a partire dalla fine dell'Ottocento nei cantieri Terrizzano di Porto Maurizio (*Lucia Costanza* nel 1898) o di L. Gotuzzo di Chiavari (*Nemesi* nel 1889, *Roma* nel 1902, *Colombo* nel 1891, *Affezione* nel 1884, *Francesco* nel 1891). Erano imbarcazioni interamente in legno, talvolta costruite sotto la sorveglianza speciale dei periti del Registro Italiano Navale, capaci di prestazioni brillanti. Il *Francesco*, per esempio, «era bastimento veloce ed effettuò ottimi passaggi quali Samarang-New York in 104 giorni, Batavia-Falmouth in 98, Shields-Singapore in 97 e Cardiff-Singapore in 98» come ci riferisce Tomaso Gropallo²⁶.

Queste costruzioni erano in parte anche il frutto, tardivo, dei finanziamenti statali alla cantieristica²⁷, che vedeva negli stabilimenti liguri la produzione di scafi di grande stazza (avviando una maggiore divaricazione

²⁴ Cfr. M. DORIA, *La marina mercantile* cit., pp. 105-107.

²⁵ Molti di questi termineranno la loro "carriera" silurati durante la prima guerra mondiale, se non prima a causa di fortunali o incendi a bordo. Sono note le pagine quasi "affettive" che il Gropallo riserva ai velieri; così descrive il *Silenzio*, costruito nel 1875, «fu un vero pellegrino del mare, vagando dappertutto alla ventura del nolo e non vi fu porto dal Golfo Persico alla Columbia britannica, dal Cile al Mar Baltico che non avesse visitato ... Come tutti i grandi veterani del passato *Silenzio* finì nel traffico di Pensacola. Poi si ridusse a trasportare carbone dalla Sardegna; da ultimo divenne pontone in Genova ... » (T. GROPALLO, *Il romanzo* cit., pp. 120-121).

²⁶ *Ibidem*, p. 172.

²⁷ G. DORIA, *Investimenti e sviluppo* cit.; V.D. FLORE, *L'industria dei trasporti* cit., p. 248 e sgg. Vedi su questo anche C. SUPINO, *La navigazione dal punto di vista economico*, Milano 1913.

rispetto agli impianti meridionali), ma erano anche la testimonianza di una ultima lotta contro la supremazia del vapore, un estremo tentativo di frongeggiare i “tramps”. Si potrebbe quasi dire una lotta tra mezzi marittimi “poveri” in cui venne messa ogni attenzione per il contenimento dei costi e per il calcolo di ogni possibile convenienza²⁸. Oltre alla « umilissima navigazione di cabottaggio », nei primi anni del Novecento, alla marina veliera non era rimasto che un certo tipo di concorrenza al “vapore facchino”. E ciò era fenomeno del tutto nuovo per i mari.

« Là dove vi sono dei grossi carichi, ma le operazioni di imbarco e di sbarco si succedono lente, vediamo apparire il grande veliero, perché – osservava Giorgio Molli – esso può affrontare con perdita minore la stallie e controstallie o periodo di attesa inoperosa al luogo di carico o di scarico, perché rappresenta un impiego di capitale minore, ed occupa minor personale. Così il trasporto del guano, dei nitrati, dei marmi, di molto minerale, talvolta anche del carbone, del grano e dei cereali su lunghi itinerari che offrono pochi punti di rifornimento ai vapori, porge ancora un discreto campo di azione al grande veliero »²⁹.

In questo ambito andava considerata non solo la costruzione delle grandi navi a palo quali la *Emanuele Accame* del 1891, prima nave a palo realizzata in Italia, che fa parte della leggenda marinara della Liguria³⁰, e l'*Erasmus*, del 1903³¹, tutte superiori alle 2.000 tonnellate di stazza netta, ma anche le numerose costruzioni di navi e brigantini con scafo in ferro o acciaio. Era il caso del *Battinin Accame*, costruito nel 1891 a Pertusola, su progetto inglese, o del *Garibaldi* e dell'*Avanti Savoia* usciti rispettivamente nel 1890 e nel 1891 dal Cantiere Ansaldo di Sestri Ponente, anch'essi su piani inglesi, o ancora della nave *Jolanda*, costruita nel 1902 a Riva Trigoso, dalla Società Esercizio Bacini³². Si trattava di bastimenti meno veloci di certi velieri, ma indubbia-

²⁸ Come per altri aspetti dell'economia marittima ciò non riguardava solo l'armamento italiano, ma trovava nella nostra penisola e presso gli armatori liguri una particolare attenzione e disponibilità. Cfr. B. LANDSTROEM, *La nave* cit.; L. MACCARONI, *Navi, porti, cantieri. L'evoluzione dei trasporti marittimi*, Milano 1967.

²⁹ G. MOLLI, *La marina antica e moderna*, Genova, 1906, pp. 636-638.

³⁰ T. GROPALLO, *Il romanzo* cit., pp. 203-215.

³¹ Per “Erasmus” e per “Jolanda” nel 1902 e nel 1903 vengono registrati i contratti di arrolamento per i primi viaggi in assoluto.

³² I riferimenti alla cantieristica genovese e ligure sono in G. DORIA, *Investimenti e sviluppo* cit., vol. secondo, p. 34 e sgg., e in particolare sull'attività dell'Ansaldo cfr. U. SPADONI, *L'Ansaldo e la politica navale italiana* e E. BAGNASCO - A. RASTELLI, *L'attività e la produzione*

mente più sicuri contro il rischio di incendi a bordo per combustione delle merci trasportate. D'altro canto erano ormai merci come grano, combustibili, nitrati, legname, quelle portate dalle vele italiane. Il *Garibaldi*, brigantino a palo con lo scafo in acciaio, dell'armatore Giacomo Coxe di Loano, nel 1890 « lascia Genova ... e fa NewYork-Batavia con petrolio e Bangkok-Liverpool con legnami »³³.

Se ai marittimi che stipulavano il contratto di arruolamento presso la Capitaneria di porto di Genova tra il dicembre 1900 e il giugno 1903 poteva capitare di lavorare su velieri appena varati, certo questa era una esperienza impossibile sulle navi a vapore per le quali veniva assunto il personale di bordo nello stesso periodo. L'età media dei vapori esaminati era 16,7 anni, che scendeva a 15,6 escludendo il *Filippo Chicca*, costruito a La Seyne nel 1853, e quindi con 48 anni di vita³⁴. Comunque, nessuno di essi era nuovo. Analizzando più nel dettaglio le classi di età si osserva che più del 56% dei piroscafi aveva un'età compresa fra gli undici e i venti anni; tale dato saliva al 70% se si considerano anche le unità fino ai venticinque anni.

I vapori di più recente costruzione, vale a dire di un'età compresa fra 0 e 10 anni, erano il *Giuseppe Accame*, di 2.515 tonnellate, fatto costruire nel 1899 a La Spezia, la *Antonietta Accame*, di poco inferiore, anch'essa varata a La Spezia, e il *Livietta*, di 1.808 tonnellate, interamente fabbricata nel cantiere N. Odero di Sestri Ponente. Insieme con il *Città di Massa*, piccolo vapore di 118 tonnellate, erano gli unici piroscafi usciti, del tutto o in parte, da cantieri nazionali. I primi tre, in particolare, facevano parte del gruppo di vapori da carico utilizzati dai Dall'Orso sulle rotte granarie del Mar Nero e dagli Accame, oltre che nel Mar Nero, in Nord Europa e nelle rotte del Plata³⁵. Tutti gli altri piroscafi vennero acquistati all'estero, in prevalenza in Inghilterra, e di essi ben il 74,19% era costituito da navi di seconda mano.

Questa caratteristica era meno vistosa per i velieri che, pur essendo anch'essi "usati" per almeno un terzo del dato complessivo, e in questo caso

cantieristica in *Storia dell'Ansaldo*. 2. *La costruzione di una grande impresa 1883-1902*, a cura di G. MORI, Roma-Bari, 1995, rispettivamente pp. 67-88; 89-109.

³³ T. GROPALLO, *Il romanzo* cit., p. 217, dove sono riportati vari tempi di navigazione.

³⁴ I calcoli sono stati fatti escludendo dal computo il *Prospero*, di cui non si sono reperiti i dati.

³⁵ T. GROPALLO, *Navi a vapore ed armamenti italiani*, pp. 255-256.

il cantiere di realizzazione degli scafi era inglese e, più raramente tedesco, erano anche prodotti di un'attività di grande tradizione e nella penisola e in non lontane zone di consolidata abilità manifatturiera³⁶.

I velieri erano dunque in media più vecchi dei vapori, ma ciò non deve stupire dal momento che se l'efficienza del vapore risultava essere tre, quattro volte maggiore di quella del veliero, l'efficienza del bastimento a vela diminuiva più lentamente di quella del vapore, aveva insomma un minore tasso di usura³⁷. Si può forse dire che in parte i due tipi di naviglio da questo punto di vista si equivalessero.

C'era invece una distinzione importante fra i bastimenti registrati nel porto nel periodo in questione: la prevalenza di vapori, non solo di seconda mano, ma, data la subalternità tecnologica rispetto alla produzione e ai tempi di sviluppo dell'industria anglosassone, la loro provenienza dagli stabilimenti inglesi. Due piroscafi erano stati costruiti interamente in Italia: il *Livietta*, di 1.808 tonnellate, commissionato da Michelangelo Dall'Orso a Sestri Ponente, presso il cantiere Odero, e il *Città di Massa*, che proveniva dai cantieri Pertusola. Del *Giuseppe Accame* risultava italiano, dai cantieri Hofer di La Spezia, lo scafo. Tutti gli altri vennero acquistati all'estero, in prevalenza in Inghilterra. Nel campione esaminato, questo elemento, che era comune anche ai velieri, presentava una percentuale molto più alta per i bastimenti a vapore: delle navi a vela prese in considerazione il 47,22% era di seconda mano e, di queste, il 41,17% era acquistato all'estero; i bastimenti a vapore di seconda mano costituivano l'88,88% di quelli esaminati, e di questi le navi acquistate all'estero costituivano l'83,33%. Insomma, la quasi totalità.

Per quanto limitato, il campione confermava dunque un fenomeno tutto nazionale, e ligure in particolare: ai primi del Novecento la marina mercantile italiana, di cui quella ligure era parte preponderante, impiegava navi di seconda mano, in gergo definite "carrette", o anche, come faceva Edoardo Giretti, "facchini del mare"³⁸. Il termine, non proprio lusinghiero, era indicativo

³⁶ Si vedano per esempio i cantieri Martinolich di Lussinpiccolo da cui provenivano gli scafi di armatori di Castellammare di Stabia.

³⁷ G. MOLLI, *La marina* cit., pp. 480, 536.

³⁸ E. GIRETTI, *I succhioni della marina mercantile*, in « Giornale degli economisti », gennaio 1905, p. 58. Di qualche anno precedente era l'articolo di S. RAINERI, *La selezione naturale del naviglio mercantile*, in « Atti del R. Istituto d'incoraggiamento di Napoli », IX (1896), n. 4,

della subalternità degli armatori del nostro Paese rispetto a quelli del Nord Europa: inglesi, in primo luogo, e poi tedeschi. In proposito la stampa era quasi unanimemente critica e sono state condivise da molti le considerazioni di Epicarmo Corbino che registrava negli anni dal 1901 al 1914 uno sviluppo della marina mercantile di proprietà di numerosi piccoli armatori o di piccole società, « che – egli osservava – realizzavano profitti del 10, 15, talvolta del 20 per cento all'anno con vecchie carcasse eliminate dalle marine più ricche spesso per demolizione, e che ignoravano il complicato sistema dei premi »³⁹.

Eppure, nonostante la consapevolezza che in questo ambito si parlasse di una marineria minore, di un armamento povero, la descrizione di questi “vapori facchini” aveva spesso note di ammirazione, forse non tanto per gli armatori, ma, indirettamente, per coloro che vi lavoravano a bordo.

« Gigante o pigmeo – così scriveva un “ex-marinaio” nei primi anni del Novecento – il vapore facchino rappresenta la caratteristica più saliente del commercio marittimo contemporaneo. Esso non ha meta, segue la ventura del nolo, la grande legge della domanda e della offerta. Economico al massimo grado, il vapore facchino accetta qualunque carico, qualunque viaggio, purché ne escano le sue spese ed il legittimo beneficio dell'armamento. Esso caricherà indifferentemente grano, cereali, carbone, minerale, metalli, cotone, fibre tessili; tutte le merci infine che viaggiano in grandi masse da un capo all'altro del mondo ... In ogni caso la caratteristica è questa: il buon mercato del trasporto, l'indipendenza da itinerari prestabiliti. Tutte le destinazioni sono buone purché il nolo sia remuneratore »⁴⁰.

pp. 1-7, che, applicando le teorie evoluzioniste alla marina mercantile italiana osservava che « il naviglio, il quale non può più lottare dove le condizioni ambientali son rese più difficili e le armi più potenti, emigra in paesi dove la vita è in uno stato più primitivo, dove la concorrenza è più scarsa e il nolo più remuneratore, dove insomma l'ambiente è più propizio a un organismo ormai debole, dove il problema della navigazione economica non ha raggiunto il diapason dei paesi più avanzati nel commercio marittimo » (p. 1). L'espressione di Giretti fu ripresa da E. CORBINO (*Annali dell'economia italiana*. Volume quinto, Napoli, s.d., p. 308) che la condivideva e che proprio negli anni esaminati vedeva lo sviluppo della marina da carico « sminuzzata fra un grande numero di piccoli armatori », i facchini del mare, appunto; vedi anche V.D. FLORE, *L'industria dei trasporti* cit., p. 141; PRO SCHIAFFINO, *Le “carrette” degli armatori genovesi*, Genova 1996.

³⁹ E. CORBINO, *Annali*. Volume quinto cit. p. 309; dello stesso autore vedi *Per una marina da carico italiana*, in « Giornale degli economisti », ottobre 1917. In tempi più recenti il comportamento degli armatori italiani è stato interpretato alla luce di una motivazione esclusivamente economica alla base dell'acquisto di navi tecnicamente superate, ma spesso in buone condizioni di sicurezza (V. D. FLORE, *L'industria dei trasporti marittimi* cit., p. 142).

⁴⁰ G. MOLLI, *La marina* cit., pp. 519-520.

A questi vapori modesti faceva dunque concorrenza una vela “affinata” al massimo, ma non per questo destinata a sopravvivere: « il naviglio veliero – concludeva Giorgio Molli – non è in gran parte che la sopravvivenza di una marineria che fu, che è già morta, dal momento che ogni anno degrada »⁴¹.

b) *I contratti di arruolamento (1901-1903)*

I contratti stipulati presso la Capitaneria di Porto di Genova esaminati in questa sede riguardavano viaggi da effettuare su un naviglio composito, dalle eterogenee caratteristiche come quello fin qui descritto.

La formula giuridica con cui veniva assunto il personale di bordo contemplava tutti gli aspetti relativi ai compiti, le mansioni, i tempi di lavoro e di riposo, il vitto, il comportamento dei vari componenti l’equipaggio, nonché l’ambito di esercizio dell’autorità da parte del comandante⁴².

Ogni aspetto della vita di bordo era preso in esame, compresi i termini di imbarco e sbarco dell’equipaggio nel caso in cui la nave si fosse venuta a trovare lontano da Genova.

Le formule adottate erano sostanzialmente le stesse, là dove dovevano essere toccati i punti che regolavano per legge tale contratto. I concetti guida su cui si reggevano tali atti potrebbero essere riassunti in poche “parole-chiave”: autorità assoluta del comandante; convenienza dell’armatore; solidarietà senza distinzioni nell’emergenza⁴³. In particolare la centralità della convenienza dell’armatore era ribadita in due passi del contratto e in termini comuni a ognuno di tali atti. Allorché venivano definite le rotte del bastimento, di cui in particolare si indicava la prima e immediata nel tempo, si precisava che esse sarebbero state stabilite sulla base, appunto, della convenienza dell’armatore. L’altra clausola, di molto maggiore peso, era che il contratto poteva essere rescisso in qualunque momento da parte dell’armatore, senza che sussistesse alcun tipo di reciprocità da parte del personale. Era questo uno dei punti su cui si sarebbero fondate le più forti e condivise richieste sindacali dei primi anni del Novecento.

⁴¹ *Ibidem*, p. 539.

⁴² Per indicazioni più specifiche si rimanda ai capitoli precedenti.

⁴³ Con questo termine non si intendeva solo un evento atmosferico o di generica difficoltà nella navigazione, ma anche i tempi di carico e scarico delle merci in relazione con la convenienza economica dell’armatore, sempre tutelata dal comandante.

Tuttavia, pur presentando un identico impianto nella formulazione giuridica, i contratti si differenziavano fra di loro poiché su di essi si rifletteva il livello di complessità nella formazione dell'equipaggio: molto semplificato per le navi a vela, più composito e articolato per le navi a vapore. Proprio la più alta molteplicità nella composizione dell'equipaggio dei vapori, e della vita a bordo, potrebbe essere all'origine della maggiore frequenza con cui per i piroscafi si ricorreva all'assunzione di ridotte unità di personale (si potrebbe parlare di continui "rabbocchi"), quasi del tutto assenti per i velieri.

Innanzitutto sussistevano clausole sempre presenti per quanto concerneva il rimpatrio dei giovani richiamati al servizio militare e in genere erano omogenee le indicazioni relative alle modalità di ritorno in patria nel momento in cui il contratto giungeva al termine.

Soprattutto per i velieri si precisavano i porti in cui « non si farà scalo ». Si trattava di una clausola che tutelava l'equipaggio dallo sbarcare in zone ad alta morbilità, prevalentemente toccate dalla malaria, ma talvolta anche località a rischio di attacchi di pirateria.

Il contratto per i velieri si differenziava in termini significativi da quello per il vapore dove si affrontava l'argomento dei capi: Horn e Buona Speranza. Notoriamente ad alto rischio, queste navigazioni rappresentavano una delle paure più consistenti per i naviganti, ma anche un loro grande orgoglio una volta tornati vivi a casa. Ne erano tutti consapevoli: il rischio si traduceva in un incentivo salariale destinato quasi sempre solo ai marinai, e in termini dettagliatamente specificati per iscritto.

Per converso una peculiarità delle norme della navigazione a vapore riguardava unicamente le mansioni che dovevano essere svolte dal personale di macchina. Affermato il principio che l'apparato meccanico doveva essere sottoposto a manutenzione e pulizia, solitamente a questa indicazione si affiancava il principio che in casi particolari, quali esigenze specifiche indicate dal comandante oppure all'entrata e all'uscita dei porti o ancora, a ridosso della partenza del bastimento, le norme della ordinaria scansione dei tempi e dei modi di lavoro "saltavano". Scomparivano le ore franche e appariva invece la « consueta corvé » (vedi per esempio il contratto del *Balilla*). Si trattava di modi diversi per modificare i tempi e i modi del lavoro. Il concetto di emergenza faceva capolino in continuazione, ma, dato l'ampio mandato di cui disponeva il comandante, era particolarmente difficoltoso mettere in discussione l'applicazione di tali clausole.

Le indicazioni relative all'alimentazione erano sostanzialmente omogenee nella loro totale genericità, mentre costante era la precisazione per cui ai fuochisti, in navigazione, era dato un litro di vino al giorno, a fronte di una razione per tutti di mezzo litro. La durezza del lavoro di questa categoria era tale da metter per iscritto un simile dettaglio. Restavano poi variazioni legate alla maggiore o minore parsimonia dell'armatore per esempio riguardo la colazione, che solo due volte la settimana era con il caffè. Ma le proteste sempre avanzate per il vitto, e particolarmente sottolineate durante i primi scioperi suggeriscono che a bordo fosse diffusa una cattiva condizione alimentare.

c) *Numeri, ruoli, salari*

Più di mille (1015) erano le persone che componevano gli equipaggi delle navi (38 a vela, 20 a vapore) per le quali fu registrato un contratto di arruolamento completo, che cioè rispecchiava per intero l'assetto dell'equipaggio in navigazione. Ciò ha consentito di considerare e confrontare la composizione del personale a bordo di questi bastimenti.

Come si vede nelle tabelle riportate in appendice, le navi sono state classificate per classi di tonnellaggio e ciò consente di vedere come sistematicamente il numero di elementi che formavano l'equipaggio dei velieri fosse inferiore a quello delle navi a vapore.

Per un quadro completo si rimanda alla tabella relativa al « Numero dei componenti di ciascun equipaggio »⁴⁴.

Media dei componenti i bastimenti per classe di tonnellaggio

| classe A 0-500 | | classe B 501-1000 | | classe C 1001-1500 | | classe D 1501-2000 | | classe E 2001-2500 | |
|-------------------|-----------|----------------------|-----------|-----------------------|-----------|-----------------------|-----------|-----------------------|-----------|
| <i>ve</i> | <i>va</i> | <i>ve</i> | <i>va</i> | <i>ve</i> | <i>va</i> | <i>ve</i> | <i>va</i> | <i>ve</i> | <i>va</i> |
| 9,50 | 14,60 | 12,93 | 18,50 | 15,61 | 21,33 | 19,00 | 25,28 | 26,50 | 29,00 |

In questa comparazione si è escluso dal calcolo il dato relativo al piroscafo *Balilla*, poiché questo, come si è già accennato, era l'unico vero

⁴⁴ Il contratto di *Nemesi* fu l'ultimo stipulato prima del naufragio (cfr. T. GROPPALLO, *Il romanzo della vela* cit., p. 164 e sgg.)

piroscafo per passeggeri, probabilmente emigranti. Difatti proprio nella specifica occasione nella quale si è rilevato il numero dei componenti delle persone a bordo si dichiarava espressamente di fare la rotta Genova – Napoli – New York con a bordo molti passeggeri. Lo rivelava, tra gli altri, l'esistenza dei capistiva e le norme contrattuali che ne regolavano la presenza a bordo e lo sbarco in concomitanza con l'arrivo nel porto di New York (c'erano anche i medici, che ben raramente si sono trovati in questi contratti).

Le altre navi, invece, pur non escludendo in alcuni casi il trasporto di emigranti, associavano a questo il trasporto di altro e presentavano perciò una composizione dell'equipaggio più omogenea a quella di un mercantile che a quella di un bastimento esclusivamente per passeggeri, sia pure di modeste esigenze come quelle di centinaia di migliaia di poveracci che in quegli anni lasciarono l'Italia.

Dunque a parità di classe di tonnellaggio i piroscafi richiedevano un maggior numero di componenti a bordo. Tale divario aumentava soprattutto per la classe D, quella cioè per i bastimenti di stazza compresa tra 1501 e 2000 tonnellate. Oltrepassata questa dimensione del naviglio, ecco che anche il veliero che superava le 2.000 tonnellate di stazza netta richiedeva molto personale a bordo e diminuiva il divario con il numero dei componenti la nave a vapore.

L'altro elemento di grande significato nel passaggio dalla vela al vapore era costituito, come si è lungamente detto in precedenza, dalla presenza di nuovi ruoli, che corrispondevano a nuove competenze.

A bordo del veliero, infatti, la gerarchia era molto semplificata poiché semplici erano le mansioni da espletare. Alla centralità del ruolo del comandante, cui si poteva affiancare il secondo, faceva seguito il compito svolto dal nostromo: anello di congiunzione fra comando e bassa forza. Uomo di grande esperienza, non a caso era prevalentemente in una fascia di età di poco inferiore al comandante in prima. Tutti gli altri componenti l'equipaggio di un veliero avevano la qualifica di marinaio, poi giovinotto e infine mozzo. Poteva talvolta comparire il dispensiere o qualche altra figura con una competenza specifica, ma non rappresentava la norma.

Sul vapore esisteva invece una gamma molto più articolata di ruoli. Come si è più volte accennato, tutto il personale che ruotava intorno al funzionamento delle macchine creava la più profonda differenza. Il macchinista era la figura centrale: deteneva conoscenze tecniche che il comandante non

Tabella 1. *Numero dei componenti gli equipaggi (per classi di tonnellaggio)*

| CLASSE A (0-500) | | CLASSE B (501-1000) | | CLASSE C (1001-1500) | | CLASSE D (1501-2000) | | CLASSE E (2001-2500) | |
|------------------|----|---------------------|----|----------------------|----|----------------------|----|----------------------|----|
| VELIERI | | | | | | | | | |
| Giustizia | 7 | Baccicin Revello | 12 | Affezione | 14 | Honululo | 16 | Emanuele Accame | 28 |
| Lucia Costanza | 9 | Bianca Casanova | 13 | Angela Casanova | 16 | Jolanda | 22 | Erasmus | 25 |
| Madre Maria | 12 | Colombo | 13 | Annibale | 18 | | | | |
| Nirvana | 9 | Enrichetta Accame | 15 | Avanti Savoia | 16 | | | | |
| Rosario | 9 | Esperia | 14 | Battinin Accame | 16 | | | | |
| Unione S. | 11 | Lina | 14 | Francesco | 15 | | | | |
| | | Luigia | 14 | Garibaldi | 17 | | | | |
| | | Marciani | 13 | King Alfred | 16 | | | | |
| | | Martinin | 10 | Nemesi | 14 | | | | |
| | | Olga | 15 | Primo | 16 | | | | |
| | | Roma | 11 | Rosin | 15 | | | | |
| | | San Gaetano | 13 | Scillin | 15 | | | | |
| | | Sollecito | 14 | Zilia | 15 | | | | |
| | | Virginia | 10 | | | | | | |
| | | Zoagli | 13 | | | | | | |
| PIROSCAFI | | | | | | | | | |
| Città di Massa | 10 | Andrea | 19 | Angela | 19 | Balilla | 55 | Giuseppe Accame | 29 |
| Filippo Chicca | 19 | Colombo | 18 | Angelica Accame | 25 | Confidenza | 25 | | |
| Prospero | 15 | | | Cavour | 20 | Costante | 24 | | |
| | | | | Concordia | 22 | Dante | 25 | | |
| | | | | Giuseppe | 22 | Livietta | 24 | | |
| | | | | Rosalba | 20 | Lorenzo | 24 | | |
| | | | | | | Michelangelo | 30 | | |
| | | | | | | Pinin | 25 | | |

possedeva, aveva svolto studi e apprendistato obbligatorio, con una competenza irrinunciabile durante la navigazione. Intorno a lui operavano altri con differenziate mansioni, fuochista e carbonaio innanzitutto, ma anche operaio meccanico, calderinaio, fanalista.

Il peso di questo ruolo si traduceva in termini salariali indiscutibilmente privilegiati, almeno in questo periodo storico.

Sui velieri il comandante aveva retribuzioni mensili elevate: con una media di 203 lire, rispetto alla quale il restante personale aveva salari molto inferiori e sostanzialmente collocati su fasce basse. Nel momento in cui egli era al comando di un vapore per il cui funzionamento occorreva il lavoro di più persone con precise conoscenze, ecco che il livello retributivo del comandante scendeva a una media di poco inferiore alle 143 lire al mese, più bassa della media retributiva dei primi macchinisti, che si attestava su poco meno di 149 lire. Necessità di istruzione specifica e lento adeguamento dell'organizzazione scolastica sul territorio nazionale avevano portato a una offerta di lavoro come comandante in prima molto più alta di quella dei macchinisti.

Tutte le altre fasce seguivano in proporzione tale andamento, sottolineando ancora una volta come le nuove capacità tecniche, a fronte di una precedente genericità tipica della vela, premiasse in termini salariali.

Ecco quindi che la media dei salari dei secondi macchinisti era di 124,7 lire mensili, seguita dai capofuochisti (95,3), dagli operai meccanici (92,5) dai calderinai (89 lire), dagli ingrassatori (84 lire), dai fuochisti (80,5), dai dispensieri (78), dai carbonai (57). E poi tutte le altre fasce consuete, rispetto alle quali il nostromo manteneva un ruolo di relativo distacco, legato peraltro al compito particolare che gli era affidato.

Questi dati sottolineavano immediatamente come nel passaggio al vapore si creassero due livelli di competenze, quella di comando e quella tecnica, che alla lunga avevano contribuito ad alimentare una concorrenza a bordo, composte solo per la necessità di unicità della direzione e per le attribuzioni di comando che la legge assegnava al capitano.

Tabella 2. *Retribuzioni mensili dei capitani su navi a vela e a vapore*

| | Minimo | Massimo | Media ponderata |
|-----------|--------|---------|-----------------|
| Velieri | 120,0 | 300,0 | 203,4 |
| Piroscafi | 100,0 | 200,0 | 142,9 |

Tabella 3. *Salari dell'equipaggio sui piroscafi **

| Ruolo | Minimo | Massimo | Media ponderata |
|---------------------|--------|---------|-----------------|
| Allievi macchinisti | 0,0 | 85,0 | 70,0 |
| Calderinai | 80,0 | 90,0 | 89,0 |
| Camerieri | 40,0 | 60,0 | 46,7 |
| Camerotti | 40,0 | 70,0 | 54,2 |
| Capitani | 100,0 | 300,0 | 180,9 |
| Capo fuochisti | 90,0 | 110,0 | 95,3 |
| Capostiva | 30,0 | 30,0 | 30,0 |
| Carbonai | 15,0 | 60,0 | 57,4 |
| Carpentieri | 60,0 | 100,0 | 74,7 |
| Dispensieri | 60,0 | 85,0 | 78,0 |
| Fuochisti | 75,0 | 90,0 | 80,5 |
| Giovinotti | 25,0 | 80,0 | 41,0 |
| Ingrassatori | 80,0 | 90,0 | 84,0 |
| Marinai | 25,0 | 80,0 | 60,9 |
| Mozzi | 0,0 | 50,0 | 18,5 |
| Nostromi | 70,0 | 100,0 | 87,1 |
| Operai meccanici | 75,0 | 110,0 | 92,5 |
| Primi macchinisti | 100,0 | 200,0 | 148,9 |
| Secondi | 90,0 | 155,0 | 124,7 |
| Secondi macchinisti | 112,6 | 150,0 | 100,0 |
| Secondi nostromi | 60,0 | 80,0 | 71,7 |

* Per alcuni ruoli si è riscontrato un salario minimo pari a zero. Le cause possono essere le più varie, tra cui la necessità di pagare il costo del viaggio con il lavoro, l'acquisizione di esperienza lavorativa e, non escluso, l'avviamento al lavoro come mozzo.

d) *Provenienza geografica e istruzione*

Da dove veniva la gente di mare che sottoscriveva i contratti di arruolamento per le navi esaminate ⁴⁵? Più del 61% dalla Liguria, cui facevano seguito marittimi dalla Sicilia (9,16%), dalle Puglie (6,61%), Campania (6,51%), Toscana (6,41%), Calabria (4,37), Marche (2,44) e così via. La composizione percentuale si modificava se si prendeva in esame la provenienza regionale degli ufficiali: il dato saliva per quanto concerneva la Liguria, da cui proveniva l'83,33% di essi, seguito dalla Campania (6,41%), dalla Sicilia (3,21) e in pari misura da Veneto e Toscana (1,28%). Se poi si esamina la provenienza dei macchinisti si osserva che oltre alla Liguria, erano Campania, Sicilia, Toscana, Lazio e Sardegna le zone di origine. Si trattava di regioni in cui erano attivi istituti nautici con la sezione macchinisti.

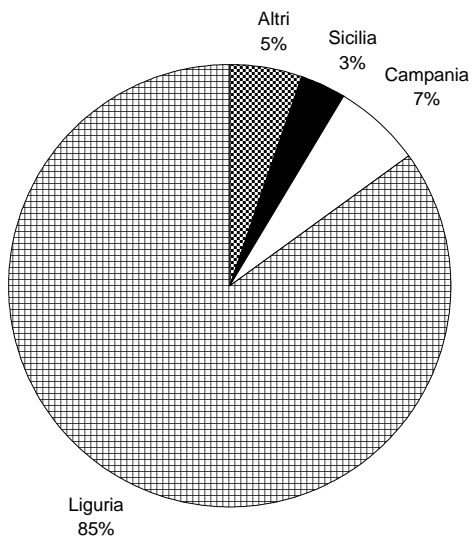
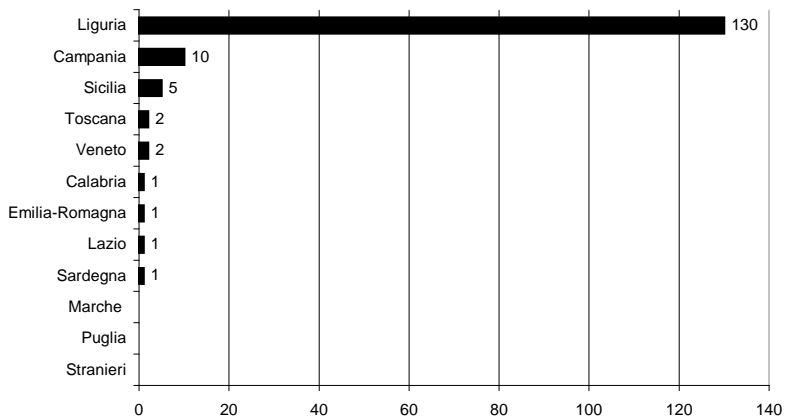
Ma la cospicua presenza della componente scolarizzata, costituita dagli ufficiali sia di coperta che di macchina, non impediva di osservare un dato a prima vista sorprendente: quello degli analfabeti. Dal confronto della percentuale di persone che non erano in grado di apporre la firma al contratto di arruolamento ⁴⁶ risultava che nel complesso gli analfabeti costituivano il 20% del totale. Dato non trascurabile se si considera che questa rilevazione avveniva nei primi anni del Novecento.

Un altro elemento significativo veniva dalla constatazione che la percentuale di analfabeti era più alta sulle navi a vapore (24%) che su quelle a vela (17%). Ciò potrebbe apparire in contraddizione con quanto fino ad ora affermato relativamente alla maggiore scolarizzazione del personale di macchina sui piroscafi. È necessario peraltro precisare che a fronte della presenza di macchinisti in prima e in seconda, diplomati presso gli istituti nautici, l'impiego del vapore a bordo delle navi comportava il faticoso lavoro di carbonai e fuochisti ai quali si richiedeva soprattutto forza e resistenza. Uomini nel pieno del loro vigore i primi, intorno ai 32 anni di età, ancora più giovani i secondi, mediamente con meno di 25 anni. Fatica e resistenza. Questa era la capacità di lavoro richiesta ed offerta per una nave, "colonia di operai", da parte di un cospicuo numero di proletari ai quali si affiancava una minoranza di professionisti del mare.

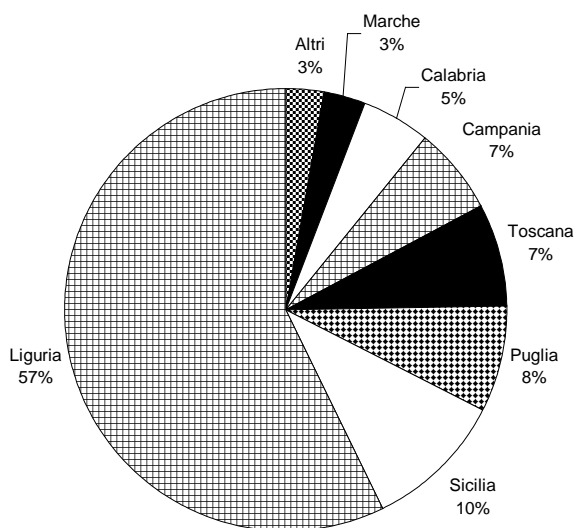
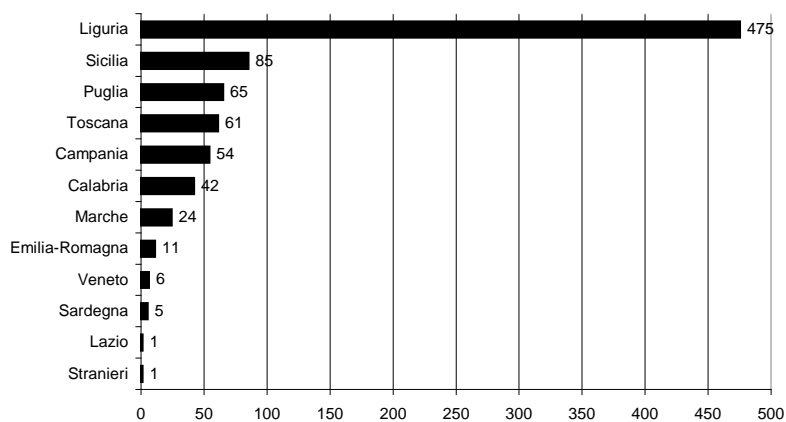
⁴⁵ Il numero delle persone prese in esame per il calcolo relativo alla provenienza geografica è di 983 unità poiché sono stati esclusi dal computo quelli comparsi più di una volta.

⁴⁶ Il dato si è calcolato sui maggiorenni, che a bordo delle navi sono coloro che hanno compiuto 18 anni, poiché per i minorenni ci sono deleghe.

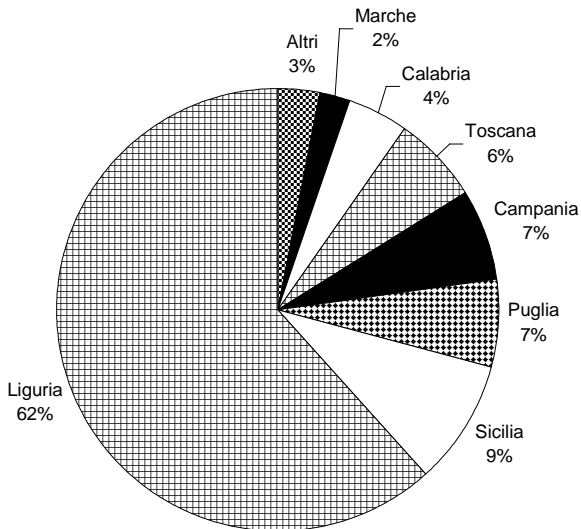
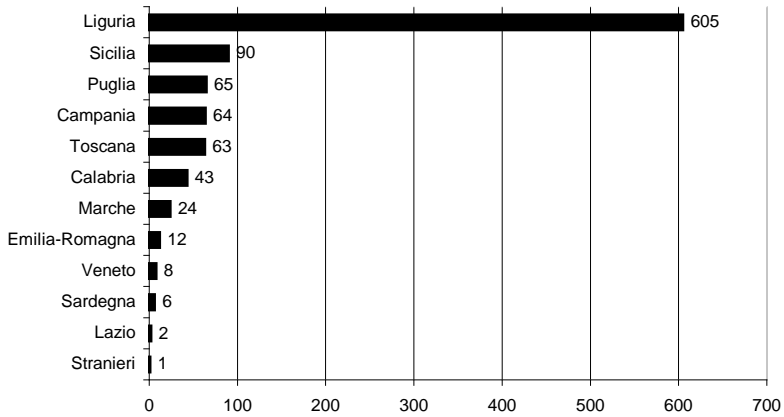
Provenienza regionale degli ufficiali



Provenienza regionale dei restanti membri degli equipaggi

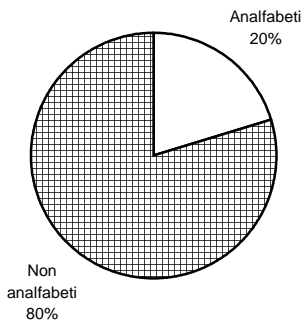


Provenienza regionale di tutti i censiti



Percentuale di analfabeti (tra i maggiorenni)

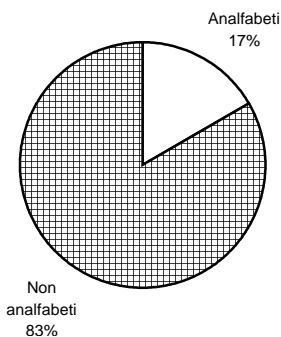
| | | |
|--------------------|-----|------|
| Analfabeti | 181 | 20% |
| Non analfabeti | 780 | 80% |
| Totale maggiorenni | 889 | 100% |



Confronto vela-vapore

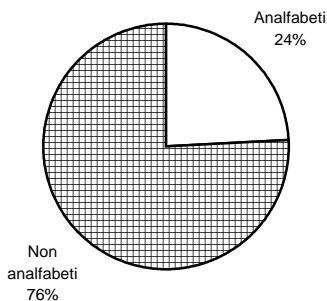
| | | |
|--------------------|-----|------|
| Analfabeti | 76 | 17% |
| Non analfabeti | 380 | 83% |
| Totale maggiorenni | 456 | 100% |

VELA



| | | |
|--------------------|-----|------|
| Analfabeti | 105 | 24% |
| Non analfabeti | 328 | 76% |
| Totale maggiorenni | 433 | 100% |

VAPORE



Appendice

Esempio di contratto di arruolamento per l'equipaggio di un piroscavo.

Capitaneria di Porto del Compartimento Marittimo di Genova.

Contratto di arruolamento per l'equipaggio del piroscavo *Angela*.

L'anno millenovecentouno addì ventinove del mese di Gennaio nell'Ufficio della Capitaneria di porto suddetta.

Innanzi me Antonio Casabona app.to di porto delegato dal signor Capitano di porto alla stipulazione dei contratti di arruolamento, presenti i signori Laura Costanzo fu Antonio e Laura Pietro di Francesco domiciliati a Genova testimoni richiesti, noti, idonei.

Sono personalmente comparsi il signor Bancalari Pietro di Giuseppe domiciliato a Chiavari Cap. di L. C. già al comando del piroscavo *Angela* di tonn. 1003.23 iscritto al n°. 20 della matricola di Spezia e gl'individui descritti nell'unito ruolino, compresi i minorenni muniti di legale consenso; i quali dovendo formare l'equipaggio del menzionato bastimento hanno dichiarato di convenire nei patti e nelle condizioni appresso indicate:

- art. 1. Il grado e la paga dell'equipaggio risultano dall'unito ruolino. La paga è mensile e decorre dal giorno dell'imbarco ⁴⁷.
- art. 2. Partenza da Genova per Kerteh e di là per quei viaggi di convenienza dell'armatore al di qua dei Capi Horn e Buona Speranza ⁴⁸.
- art. 3. Il contratto ha la durata di mesi trenta a contare da oggi e sarà sempre valido, qualunque sia il capitano al comando, meno per coloro che dovessero rispondere ad obblighi di leva o di servizio militare, i quali dal

⁴⁷ Talvolta, più raramente, decorreva dal momento del contratto.

⁴⁸ È fra le versioni più semplici per quanto concerneva l'indicazione dei viaggi del bastimento e quindi dell'equipaggio arruolato. Non di rado veniva fatta menzione in termini più dettagliati, non tanto dei percorsi, quanto del variare delle condizioni economiche e in generale del trattamento riservato all'equipaggio nel suo complesso, e più spesso ancora alla categoria dei marinai, nel caso in cui fossero stati oltrepassati i capi Horn e Buona Speranza.

- capitano dovranno essere sbarcati in tempo utile per la loro presentazione nanti i Consigli di leva, aggiustati dei loro conti e rimpatriati a spese dell'armatore col diritto di rivalsa sulle paghe degli sbarcati.
- art. 4. Spirato il termine convenuto nel contratto il capitano si procurerà un carico pel Mediterraneo, scaricando fuori Genova senza poscia rimpatriare, l'equipaggio sarà libero e rimpatriato.
- art. 5. Il rimpatrio dell'equipaggio al porto di arruolamento, di cui all'articolo precedente, sarà fatto per mezzo di piroscalo o ferrovia a spese dell'armatore, cessando la sola paga dal giorno dello sbarco.
- art. 6. Durante l'arruolamento il capitano corrisponderà all'equipaggio, sui rispettivi salari, acconti a suo piacimento.
- art. 7. Gli acconti a saldo paghe, fatti all'estero, saranno ragguagliati al cambio su Genova, del listino del giorno e del luogo in cui saranno effettuati.
- art. 8. L'arruolamento sarà sempre valido nonostante l'art. 524 del codice di commercio.
- art. 8 bis. Il personale di macchina dovrà alzare e gettare le ceneri⁴⁹.
- art. 9. La razione giornaliera di viveri sarà distribuita a parere del capitano, in quantità però non inferiore al prescritto dal regolamento in vigore. Il vino sarà distribuito in ragione di ½ litro al giorno; i soli fuochisti in navigazione riceveranno un litro al giorno.
- art. 10. La tassa di ricchezza mobile è a carico dell'armatore.
- art. 11. La retribuzione dovuta dall'intero equipaggio alla cassa invalidi per la marina mercantile è a carico dell'armatore.
- art. 12. L'armatore si riserva il diritto di sciogliere il presente contratto anche prima dello spirare del termine convenuto con tutti gli arruolati o con parte di essi ed in questo caso gli individui sbarcati rinunziano a qualsiasi indennità, tranne al rimpatrio, come all'art. 5.
- art. 13. L'equipaggio sia di macchina che di coperta occorrendo dovrà aiutarsi a vicenda ed eseguire anche nelle ore franche i lavori che venissero ordinati.

⁴⁹ La notevole genericità del contratto, peraltro frequente, è confermata da questa indicazione; in altri casi erano elencate altre specifiche mansioni.

Data da me lettura dell'atto alle parti ad alta ed intelligibile voce in presenza dei menzionati testimoni le stesse hanno dichiarato di accettarlo integralmente, ed a conferma si sono insieme coi testimoni meco sottoscritti.

Si riporta anche il contratto del piroscavo Balilla che presentava alcuni elementi in più rispetto a quello precedente dal momento che questo bastimento trasportava anche gli emigranti. Tale elemento di differenza, che si tradurrà in un numero quasi doppio di personale di bordo rispetto a bastimenti di analoga stazza, ma mercantili, comportava anche la presenza di alcune peculiarità nei termini del contratto di arruolamento.

Capitaneria di Porto del Compartimento Marittimo di Genova.

Contratto di arruolamento per l'equipaggio del Piroscavo *Balilla*.

L'anno millenovecentotre, addì dodici del mese di marzo nell'Ufficio della Capitaneria di porto suddetta.

[...]

È personalmente comparso il signor Casimiro Celle fu Alberto, domiciliato a Genova procuratore del Cav. Giuseppe Bertollo fu G.B., armatore del piroscavo Balilla di tonn. 1803,77 iscritto al n°. 3 di questo Compartimento e gli individui descritti nell'unito ruolino, compresi i minorenni muniti di legale consenso, i quali, dovendo formare l'equipaggio del menzionato bastimento, hanno dichiarato di convenire nei patti e nelle condizioni appresso indicate:

- Art. 1 - Il grado e la paga dell'equipaggio risultano dall'unito ruolino. La paga è mensile e decorre dal giorno dell'imbarco.
- Art. 2 - Partenza da Genova per New York e di là per tutti i viaggi di convenienza dell'armatore e l'arruolamento sarà sempre valido nonostante l'art. 524 del Codice di Commercio.
- Art. 3 - Il contratto ha la durata di mesi dodici a contare dalla partenza da Genova e sarà sempre valido, qualunque sia il capitano al comando, meno per coloro che dovessero rispondere ad obblighi di leva o di servizio militare, i quali dal capitano dovranno essere sbarcati in tempo utile per la loro presentazione nanti i consigli di leva, aggiustati dei loro conti e rimpatriati a spese dell'armatore col diritto di rivalsa sulla loro paga.

- Art. 4 - Spirato il termine convenuto nel contratto il capitano procurerà un carico pel Mediterraneo scaricando fuori Genova e non rimpatriando il piroscafo l'equipaggio sarà libero e rimpatriato.
- Art. 5 - Il rimpatrio dell'equipaggio al porto di arruolamento, di cui all'articolo precedente, sarà fatto con il mezzo di piroscafo o ferrovia a spese dell'armatore, cessando la sola paga dal giorno dello sbarco
- Art. 6 - Durante il viaggio il capitano corrisponderà all'equipaggio sui rispettivi salari acconti a suo piacimento.
- Art. 7 - Gli acconti a saldo pagati all'estero saranno raggugliati al cambio su Genova del listino del giorno e del luogo in cui saranno effettuati.
- Art. 8 - La paga dell'equipaggio sarà di lire cinque ai soli fuochisti quando il viaggio si estenda in viaggi a lungo corso.
- Art. 9 - La razione giornaliera dei viveri sarà distribuita a piacere del capitano in quantità però non inferiore al prescritto regolamento in vigore. Il vino verrà distribuito in ragione di mezzo litro al giorno.
- Art. 10 - La tassa di ricchezza mobile è a carico dell'armatore.
- Art. 11 - La retribuzione dovuta all'intero equipaggio alla cassa invalidi per la marina mercantile è a carico dell'armatore.
- Art. 12 - L'armatore si riserva di sciogliere il presente contratto anche prima dello spirare del termine convenuto con tutti gli arruolati o con parte di essi, ed in questo caso gli individui sbarcati rinunziano a qualsiasi indennità, tranne al rimpatrio, come all'articolo 5.
- Art. 13 - In mancanza di vino verrà distribuita bevanda alcoolica o fermentata, oppure lire cinque mensili ad ogni individuo.
- Art. 14 - Il personale di macchina dovrà alzare e gettare le ceneri e quello di coperta avrà la manutenzione del cofano e ciminiera.
- Art. 15 - Tanto il personale di macchina come quello di coperta dovranno aiutarsi a vicenda sia di notte che di giorno sia all'entrata che sortita dai porti.
- Art. 16 - Il personale di macchina in casi urgenti dovrà lavorare al carico e scarico e provvista di carbone ricevendo in tal caso pel tempo impiegato doppia mercede.
- Art. 17 - Due volte la settimana e tre giorni prima dell'arrivo nei porti il personale di macchina sarà obbligato al consueto corvè.

Art. 18 - L'equipaggio sarà libero dopo le ore otto nei giorni festivi fatta eccezione per quelli che precederanno la partenza da uno a quattro giorni.

Art. 19 - Qualora il piroscalo dal Nord America intraprendesse viaggi senza passeggeri gli arruolati come capistiva potranno essere colà sbarcati.

Art. 20 - La paga dei capistiva comincerà dal giorno in cui verranno imbarcati passeggeri e cesserà quando i medesimi saranno sbarcati in New York.

Seguono le firme per l'accettazione.

Questo contratto è esemplificativo dei termini di arruolamento per un viaggio con passeggeri a bordo. Il *Balilla* non era un transatlantico. Come altri per i quali veniva formato l'equipaggio nel periodo esaminato (lo *Zilia*, per esempio) era una nave da emigranti, piuttosto grande e con l'impianto elettrico a bordo. Ma come sempre avveniva in questi casi, non era assolutamente escluso il trasporto di altre merci oltre alle persone. Legati a questo mutamento di servizio erano proprio i capistiva. Lo dicono esplicitamente le norme contrattuali. Giunti nel porto di destinazione degli emigranti, sarebbero sbarcati anche coloro che erano stati assunti per il loro controllo.

Appendice 1

Schede tecniche delle navi*

Queste schede sono il risultato di un confronto effettuato fra i dati riportati sui contratti e quelli del Registro Italiano Navale (RINA)

a) Navi a vela

| | |
|-----------------------------|-------------------|
| <i>Nome</i> | AFFEZIONE |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.019,07 |
| <i>Armatore</i> | G. Dall'Orso |
| <i>Compartimento</i> | La Spezia |
| <i>Età</i> | 18 |
| <i>Data del contratto</i> | Giugno 1902 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1884 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Chiavari |
| <i>Cantiere</i> | L. Gotuzzo |

| | |
|-----------------------------|-------------------------|
| <i>Nome</i> | ANGELA ACCAME |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 678 |
| <i>Armatore</i> | Nicolò Accame fu Nicolò |
| <i>Compartimento</i> | Savona |
| <i>Età</i> | 26 |
| <i>Data del contratto</i> | Maggio 1902 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1876 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Loano |
| <i>Cantiere</i> | B. Amico |

* Navi per le quali sono stati stipulati contratti di arruolamento presso la capitaneria di Porto di Genova (31 dicembre 1900 - 15 giugno 1903).

| | |
|-----------------------------|--------------------------------|
| <i>Nome</i> | ANGELA CASANOVA (ex MAUNA LOA) |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.071,36 |
| <i>Armatore</i> | L. Casanova |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 20 |
| <i>Data del contratto</i> | Agosto 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1881 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Maitland |
| <i>Cantiere</i> | Putnam F. Bros |

| | |
|-----------------------------|----------------------|
| <i>Nome</i> | ANNIBALE (ex TUSKAR) |
| <i>Tipo</i> | Nave |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.469 |
| <i>Armatore</i> | S. Razeto |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 18 |
| <i>Data del contratto</i> | Marzo 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1883 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Newport (N.S.) |
| <i>Cantiere</i> | — |

| | |
|-----------------------------|-------------------------|
| <i>Nome</i> | ANTONINO |
| <i>Tipo</i> | Nave goletta |
| <i>Tonnellate nette</i> | 409,69 |
| <i>Armatore</i> | G. e P. Fratelli Lauro |
| <i>Compartimento</i> | Castellammare di Stabia |
| <i>Età</i> | 12 |
| <i>Data del contratto</i> | Marzo 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1889 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Cassano |
| <i>Cantiere</i> | A. Paturzo |

| | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| <i>Nome</i> | AVANTI SAVOIA |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo (acciaio) |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.383 |
| <i>Armatore</i> | Giacomo Coxe fu F. |
| <i>Compartimento</i> | Savona |
| <i>Età</i> | 11 |
| <i>Data del contratto</i> | Marzo 1902 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1891 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Sestri Ponente |
| <i>Cantiere</i> | Gio. Ansaldo e C. |

| | |
|-----------------------------|---------------------------|
| <i>Nome</i> | BACCICIN REVELLO |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 645,94 |
| <i>Armatore</i> | Pietro Revello fu Antonio |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 29 |
| <i>Data del contratto</i> | Settembre 1902 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1873 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Sturla (Genova) |
| <i>Cantiere</i> | F.lli Parodi |

| | |
|-----------------------------|---|
| <i>Nome</i> | BATTININ ACCAME |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo (acciaio) |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.087 |
| <i>Armatore</i> | Emanuele Accame e Figli |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 12 |
| <i>Data del contratto</i> | Giugno 1903 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1891 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Pertusola |
| <i>Cantiere</i> | The Continental Lead and Iron Comp. Ltd |

| | |
|-----------------------------|-------------------|
| <i>Nome</i> | BIANCA CASANOVA |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 837 |
| <i>Armatore</i> | L. Casanova |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 27 |
| <i>Data del contratto</i> | Agosto 1902 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1875 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Sestri Ponente |
| <i>Cantiere</i> | G. Casanova |

| | |
|-----------------------------|-------------------|
| <i>Nome</i> | CANARA |
| <i>Tipo</i> | Nave |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.488,82 |
| <i>Armatore</i> | Fratelli Bianchi |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 18 |
| <i>Data del contratto</i> | Novembre 1902 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1884 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | St. John (N.B.) |
| <i>Cantiere</i> | Steward & Riklice |

| | |
|-----------------------------|-------------------------|
| <i>Nome</i> | CATERINA ACCAME |
| <i>Tipo</i> | Nave (acciaio) |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.711 |
| <i>Armatore</i> | Emanuele Accame e figli |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 12 |
| <i>Data del contratto</i> | Giugno 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1889 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Sestri Ponente |
| <i>Cantiere</i> | Gio. Ansaldo e C. |

| | |
|-----------------------------|--------------------------|
| <i>Nome</i> | CATERINA ACCAME |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 776,14 |
| <i>Armatore</i> | Luigi Accame fu Vincenzo |
| <i>Compartimento</i> | Savona |
| <i>Età</i> | 18 |
| <i>Data del contratto</i> | Novembre 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1883 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Loano |
| <i>Cantiere</i> | N. Cerruti |

| | |
|-----------------------------|-------------------------------|
| <i>Nome</i> | COLOMBO |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 921,52 |
| <i>Armatore</i> | M. e A. Dall'Orso fu Giuseppe |
| <i>Compartimento</i> | La Spezia |
| <i>Età</i> | 11 |
| <i>Data del contratto</i> | Settembre 1902 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1891 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Chiavari |
| <i>Cantiere</i> | L. Gotuzzo |

| | |
|-----------------------------|-------------------------|
| <i>Nome</i> | ELISA (ex LARNACA) |
| <i>Tipo</i> | Nave (ferro) |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.435 |
| <i>Armatore</i> | G. Maresca fu G. |
| <i>Compartimento</i> | Castellammare di Stabia |
| <i>Età</i> | 24 |
| <i>Data del contratto</i> | Ottobre 1902 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1878 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Liverpool |
| <i>Cantiere</i> | T. Royden & Son |

| | |
|-----------------------------|---|
| <i>Nome</i> | EMANUELE ACCAME |
| <i>Tipo</i> | Nave a palo (acciaio) |
| <i>Tonnellate nette</i> | 2.093 |
| <i>Armatore</i> | Emanuele Accame e figli |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 11 |
| <i>Data del contratto</i> | Marzo 1902 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1891 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Pertusola |
| <i>Cantiere</i> | The Continental Lead and Iron Comp. Ltd |

| | |
|-----------------------------|-------------------------|
| <i>Nome</i> | ENRICHETTA ACCAME |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 995,50 |
| <i>Armatore</i> | Emanuele Accame e figli |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 22 |
| <i>Data del contratto</i> | Gennaio 1903 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1881 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Varazze |
| <i>Cantiere</i> | B. Cerruti |

| | |
|-----------------------------|--------------------------|
| <i>Nome</i> | ERASMO |
| <i>Tipo</i> | Nave a palo (acciaio) |
| <i>Tonnellate nette</i> | 2.157 |
| <i>Armatore</i> | E. Raffo |
| <i>Compartimento</i> | La Spezia |
| <i>Età</i> | 0 |
| <i>Data del contratto</i> | Giugno 1903 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1903 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Riva Trigoso |
| <i>Cantiere</i> | Società Esercizio Bacini |

| | |
|-----------------------------|-------------------------------|
| <i>Nome</i> | ESPERIA (ex MACCABEO) |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 895,70 |
| <i>Armatore</i> | Chiara Solari ved. Chighizola |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 22 |
| <i>Data del contratto</i> | Marzo 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1879 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Varazze |
| <i>Cantiere</i> | — |

| | |
|-----------------------------|--------------------------------------|
| <i>Nome</i> | FRAN (ex BARBARA PREVE) |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 710,64 |
| <i>Armatore</i> | Sebastiano Bianchi e Francesco Basso |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 26 |
| <i>Data del contratto</i> | Dicembre 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1875 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Sestri Ponente |
| <i>Cantiere</i> | A. Carlevaro |

| | |
|-----------------------------|-------------------------|
| <i>Nome</i> | FRANCESCA T. |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.110,90 |
| <i>Armatore</i> | Antonio e Luigi Trapani |
| <i>Compartimento</i> | Castellammare di Stabia |
| <i>Età</i> | 26 |
| <i>Data del contratto</i> | Settembre 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1875 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Lussimpiccolo |
| <i>Cantiere</i> | N. Martinolich |

| | |
|-----------------------------|------------------------------|
| <i>Nome</i> | FRANCESCO |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.083 |
| <i>Armatore</i> | F.lli Sanguineti fu Giuseppe |
| <i>Compartimento</i> | La Spezia |
| <i>Età</i> | 11 |
| <i>Data del contratto</i> | Marzo 1902 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1891 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Chiavari |
| <i>Cantiere</i> | L. Gotuzzo |

| | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| <i>Nome</i> | GARIBALDI |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo (acciaio) |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.348 |
| <i>Armatore</i> | G. Coxe fu F. |
| <i>Compartimento</i> | Savona |
| <i>Età</i> | 13 |
| <i>Data del contratto</i> | Marzo 1903 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1890 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Sestri Ponente |
| <i>Cantiere</i> | Gio. Ansaldo e C. |

| | |
|-----------------------------|---------------------|
| <i>Nome</i> | GIUSTIZIA |
| <i>Tipo</i> | Brigantino goletta |
| <i>Tonnellate nette</i> | 138,58 |
| <i>Armatore</i> | G.B. e L. Saglietto |
| <i>Compartimento</i> | Porto Maurizio |
| <i>Età</i> | 24 |
| <i>Data del contratto</i> | Marzo 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1877 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Savona |
| <i>Cantiere</i> | G. Pongiglione |

| | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| <i>Nome</i> | HONULULO |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.545 |
| <i>Armatore</i> | F.lli Bianchi di Sebastiano |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 20 |
| <i>Data del contratto</i> | Agosto 1902 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1882 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | S. John (N.B.) |
| <i>Cantiere</i> | J. Fraser |

| | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| <i>Nome</i> | INNERWICK (poi SCILLIN) |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.167 |
| <i>Armatore</i> | F.lli Bianchi di Sebastiano |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 19 |
| <i>Data del contratto</i> | Giugno 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1882 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | River John (N.S.) |
| <i>Cantiere</i> | — |

| | |
|-----------------------------|------------------------------|
| <i>Nome</i> | JOLANDA |
| <i>Tipo</i> | Nave (acciaio) |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.798 |
| <i>Armatore</i> | F.lli Sanguineti fu Giuseppe |
| <i>Compartimento</i> | La Spezia |
| <i>Età</i> | 0 |
| <i>Data del contratto</i> | Luglio 1902 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1902 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Riva Trigoso |
| <i>Cantiere</i> | Soc.tà Esercizio Bacini |

| | |
|-------------|-------------|
| <i>Nome</i> | KING ALFRED |
|-------------|-------------|

| | |
|-----------------------------|---------------------------|
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo (ferro) |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.249 |
| <i>Armatore</i> | M. Corradi |
| <i>Compartimento</i> | Porto Maurizio |
| <i>Età</i> | 16 |
| <i>Data del contratto</i> | Agosto 1902 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1886 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Glasgow |
| <i>Cantiere</i> | Barclay, Curle & C. |

| | |
|-------------|------------------------|
| <i>Nome</i> | LAURETTA (ex PIETRINO) |
|-------------|------------------------|

| | |
|-----------------------------|-------------------------|
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 683,99 |
| <i>Armatore</i> | S. Cafiero |
| <i>Compartimento</i> | Castellammare di Stabia |
| <i>Età</i> | 25 |
| <i>Data del contratto</i> | Maggio 1903 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1878 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Elena |
| <i>Cantiere</i> | P. Gallinaro |

| | |
|-------------|----------|
| <i>Nome</i> | LEOPOLDO |
|-------------|----------|

| | |
|-----------------------------|-------------------------|
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 708,06 |
| <i>Armatore</i> | Ferdinando Petrelluzzi |
| <i>Compartimento</i> | Castellammare di Stabia |
| <i>Età</i> | 23 |
| <i>Data del contratto</i> | Novembre 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1878 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Cassano |
| <i>Cantiere</i> | F. De Rosa |

| | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| <i>Nome</i> | LINA (ex CATTOLICO) |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 981 |
| <i>Armatore</i> | A. Raggio e A. Vaccari e C. |
| <i>Compartimento</i> | La Spezia |
| <i>Età</i> | 26 |
| <i>Data del contratto</i> | Maggio 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1875 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Varazze |
| <i>Cantiere</i> | — |

| | |
|-----------------------------|------------------------|
| <i>Nome</i> | LUCIA COSTANZA |
| <i>Tipo</i> | Nave goletta |
| <i>Tonnellate nette</i> | 299,18 |
| <i>Armatore</i> | M. Corradi fu Giuseppe |
| <i>Compartimento</i> | Porto Maurizio |
| <i>Età</i> | 3 |
| <i>Data del contratto</i> | Ottobre 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1898 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Porto Maurizio |
| <i>Cantiere</i> | F. Terrizzano |

| | |
|-----------------------------|---------------------------------|
| <i>Nome</i> | LUIGIA (ex SCHIFFSWERFT) |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo (ferro) |
| <i>Tonnellate nette</i> | 844 |
| <i>Armatore</i> | N. Sanguineti |
| <i>Compartimento</i> | La Spezia |
| <i>Età</i> | 25 |
| <i>Data del contratto</i> | Luglio 1902 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1877 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Flensburg |
| <i>Cantiere</i> | Flensburger S.G. Schiffsb. Ges. |

| | |
|-----------------------------|------------------|
| <i>Nome</i> | MADRE MARIA |
| <i>Tipo</i> | Nave goletta |
| <i>Tonnellate nette</i> | 358,73 |
| <i>Armatore</i> | F. De Andreis |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 21 |
| <i>Data del contratto</i> | Novembre 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1880 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Sestri Ponente |
| <i>Cantiere</i> | A. Briasco fu L. |

| | |
|-----------------------------|-----------------------------------|
| <i>Nome</i> | MARCIANI (ex BARTOLOMEO MARCIANI) |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 665,62 |
| <i>Armatore</i> | Eredi del fu D.F. Chighizola |
| <i>Compartimento</i> | La Spezia |
| <i>Età</i> | 26 |
| <i>Data del contratto</i> | Ottobre 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1875 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Voltri |
| <i>Cantiere</i> | G. Fava |

| | |
|-----------------------------|-------------------------------|
| <i>Nome</i> | MARIA RAFFO |
| <i>Tipo</i> | Nave |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.308,83 |
| <i>Armatore</i> | Ditta Erasmo Raffo fu Antonio |
| <i>Compartimento</i> | La Spezia |
| <i>Età</i> | 19 |
| <i>Data del contratto</i> | Novembre 1902 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1883 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Chiavari |
| <i>Cantiere</i> | M. Tappani |

| | |
|-----------------------------|-------------------------|
| <i>Nome</i> | MARIA T. (ex IPERION) |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 936 |
| <i>Armatore</i> | Luigi Trapani |
| <i>Compartimento</i> | Castellammare di Stabia |
| <i>Età</i> | 23 |
| <i>Data del contratto</i> | Febbraio 1902 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1879 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Lussimpiccolo |
| <i>Cantiere</i> | — |

| | |
|-----------------------------|----------------------|
| <i>Nome</i> | MARTININ |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 722,88 |
| <i>Armatore</i> | S. Razeto fu Martino |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 24 |
| <i>Data del contratto</i> | Gennaio 1902 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1878 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Foce (Genova) |
| <i>Cantiere</i> | Debarbieri e Celesia |

| | |
|-----------------------------|-----------------------|
| <i>Nome</i> | MONSTUART (poi PRIMO) |
| <i>Tipo</i> | Nave (ferro) |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.158 |
| <i>Armatore</i> | — |
| <i>Compartimento</i> | — |
| <i>Età</i> | 23 |
| <i>Data del contratto</i> | Gennaio 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1878 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | — |
| <i>Cantiere</i> | — |

| | |
|-----------------------------|-------------------|
| <i>Nome</i> | NEMESI |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.060,64 |
| <i>Armatore</i> | Stefano Razeto |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 12 |
| <i>Data del contratto</i> | Luglio 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1889 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Chiavari |
| <i>Cantiere</i> | L. Gotuzzo |

| | |
|-----------------------------|-------------------------|
| <i>Nome</i> | NICOLÒ ACCAME |
| <i>Tipo</i> | 1.371,20 |
| <i>Tonnellate nette</i> | Brigantino |
| <i>Armatore</i> | Emanuele Accame e figli |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 18 |
| <i>Data del contratto</i> | Gennaio 1902 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1884 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Sestri Ponente |
| <i>Cantiere</i> | A. Briasco fu L. |

| | |
|-----------------------------|-------------------|
| <i>Nome</i> | NIRVANA |
| <i>Tipo</i> | Goletta |
| <i>Tonnellate nette</i> | 42,5 |
| <i>Armatore</i> | Società Perlifera |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | — |
| <i>Data del contratto</i> | — 1900 |
| <i>Anno di costruzione</i> | — |
| <i>Luogo di costruzione</i> | — |
| <i>Cantiere</i> | — |

| | |
|-----------------------------|---------------------------|
| <i>Nome</i> | NORMAN MACLEOD |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo (ferro) |
| <i>Tonnellate nette</i> | 834 |
| <i>Armatore</i> | Michele Maresca e C. |
| <i>Compartimento</i> | Castellammare di Stabia |
| <i>Età</i> | 26 |
| <i>Data del contratto</i> | Giugno 1902 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1876 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Glasgow |
| <i>Cantiere</i> | Murdock & Muray |

| | |
|-----------------------------|------------------------------|
| <i>Nome</i> | NOSTRA SIGNORA DEL BOSCHETTO |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 571,80 |
| <i>Armatore</i> | S. Razeto fu Martino |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 30 |
| <i>Data del contratto</i> | Ottobre 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1871 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Voltri |
| <i>Cantiere</i> | C. Fava |

| | |
|-----------------------------|-------------------------|
| <i>Nome</i> | OLGA |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 753,84 |
| <i>Armatore</i> | G. Maresca fu Francesco |
| <i>Compartimento</i> | Castellammare di Stabia |
| <i>Età</i> | 9 |
| <i>Data del contratto</i> | Giugno 1902 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1893 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Cassano |
| <i>Cantiere</i> | A. Paturzo |

| | |
|-----------------------------|---------------------------------|
| <i>Nome</i> | PRIMIERO (ex GIUSEPPE PIGNONE) |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 613,32 |
| <i>Armatore</i> | F.lli Bianchi e Francesco Basso |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 26 |
| <i>Data del contratto</i> | Marzo 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1875 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Sestri Ponente |
| <i>Cantiere</i> | A. Carlevaro |

| | |
|-----------------------------|-----------------------|
| <i>Nome</i> | PRIMO (ex MONTSTUART) |
| <i>Tipo</i> | Nave (ferro) |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.158 |
| <i>Armatore</i> | Nicolò Rocca e C. |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 25 |
| <i>Data del contratto</i> | Maggio 1903 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1878 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Dumbarton |
| <i>Cantiere</i> | A. Mc Millan & Sons |

| | |
|-----------------------------|--------------------------|
| <i>Nome</i> | REBECCA (ex DEVA) |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 761 |
| <i>Armatore</i> | G. Califano fu Francesco |
| <i>Compartimento</i> | Castellammare di Stabia |
| <i>Età</i> | 28 |
| <i>Data del contratto</i> | — 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1873 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Liverpool |
| <i>Cantiere</i> | T. Royden & Son |

| | |
|-----------------------------|----------------------------|
| <i>Nome</i> | RISING STAR (poi SOLLECTO) |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 835 |
| <i>Armatore</i> | C. Solari ved. Chighizola |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 24 |
| <i>Data del contratto</i> | Giugno 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1877 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Dumbarton |
| <i>Cantiere</i> | Birrel, Stenhouse & C. |

| | |
|-----------------------------|-------------------------|
| <i>Nome</i> | ROMA |
| <i>Tipo</i> | Nave goletta |
| <i>Tonnellate nette</i> | 310,85 |
| <i>Armatore</i> | Teresa Storace in Massa |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 21 |
| <i>Data del contratto</i> | Gennaio 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1880 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Sestri Ponente |
| <i>Cantiere</i> | Agostino Carlevaro |

| | |
|-----------------------------|-----------------|
| <i>Nome</i> | ROMA |
| <i>Tipo</i> | Nave goletta |
| <i>Tonnellate nette</i> | 567,97 |
| <i>Armatore</i> | Francesco Massa |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 0 |
| <i>Data del contratto</i> | Novembre 1902 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1902 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Chiavari |
| <i>Cantiere</i> | L. Gotuzzo |

| | |
|-----------------------------|------------------------|
| <i>Nome</i> | ROSARIO (ex IGNAZIO) |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 358,21 |
| <i>Armatore</i> | F.lli Dodero di Nicolò |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 31 |
| <i>Data del contratto</i> | Febbraio 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1870 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Cassano |
| <i>Cantiere</i> | — |

| | |
|-----------------------------|-------------------------|
| <i>Nome</i> | ROSIN (ex FORTUNATO F.) |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.027,07 |
| <i>Armatore</i> | C. Masnata e P. Marconi |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 25 |
| <i>Data del contratto</i> | Settembre 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1876 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Foce (Genova) |
| <i>Cantiere</i> | Debarbieri e Celesia |

| | |
|-----------------------------|--|
| <i>Nome</i> | SAN GAETANO (ex ZOAGLI ex VIGILATE S.) |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 746,28 |
| <i>Armatore</i> | C. Cristofanini e C. |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 26 |
| <i>Data del contratto</i> | Febbraio 1903 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1877 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Sestri Ponente |
| <i>Cantiere</i> | A. Biasco |

| | |
|-----------------------------|------------------------------|
| <i>Nome</i> | SANT'ANNA (ex EDINBURGSHIRE) |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo (ferro) |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.303 |
| <i>Armatore</i> | Giuseppe Cafiero |
| <i>Compartimento</i> | Castellammare di Stabia |
| <i>Età</i> | 18 |
| <i>Data del contratto</i> | Agosto 1902 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1884 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Glasgow |
| <i>Cantiere</i> | A. Stephen & Sons |

| | |
|-----------------------------|--------------------|
| <i>Nome</i> | SATURNINA FANNY |
| <i>Tipo</i> | Nave (acciaio) |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.560 |
| <i>Armatore</i> | E. Raffo fu Erasmo |
| <i>Compartimento</i> | La Spezia |
| <i>Età</i> | 10 |
| <i>Data del contratto</i> | Marzo 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1891 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Sestri Ponente |
| <i>Cantiere</i> | N. Odero fu A. |

| | |
|-----------------------------|------------------------|
| <i>Nome</i> | SCILLIN (ex INNERWICK) |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.220 |
| <i>Armatore</i> | F.lli Bianchi di S. |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 21 |
| <i>Data del contratto</i> | Gennaio 1903 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1882 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | River John (N.S.) |
| <i>Cantiere</i> | — |

| | |
|-----------------------------|------------------------------------|
| <i>Nome</i> | SOLLECITO (ex RISING STAR) |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo (ferro) |
| <i>Tonnellate nette</i> | 835 |
| <i>Armatore</i> | A.Raggio, A. Chighizola, C. Solari |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 25 |
| <i>Data del contratto</i> | Giugno 1902 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1877 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Birrell |
| <i>Cantiere</i> | Stenhouse & C |

| | |
|-----------------------------|----------------------|
| <i>Nome</i> | STEINVORA |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.117 |
| <i>Armatore</i> | Celestino Schiaffino |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 26 |
| <i>Data del contratto</i> | Giugno 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1875 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | New Glasgow, (N.S.) |
| <i>Cantiere</i> | — |

| | |
|-----------------------------|------------------------------|
| <i>Nome</i> | UNIONE S. (ex ORSO TERZO) |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 431,21 |
| <i>Armatore</i> | F.lli Sanguineti fu Giuseppe |
| <i>Compartimento</i> | La Spezia |
| <i>Età</i> | 23 |
| <i>Data del contratto</i> | Luglio 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1878 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Sestri Ponente |
| <i>Cantiere</i> | A. Briasco fu G.B. |

| | |
|-----------------------------|-------------------------|
| <i>Nome</i> | VIRGINIA (ex BATTAGLIA) |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 590 |
| <i>Armatore</i> | A. Rosasco |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 28 |
| <i>Data del contratto</i> | Marzo 1902 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1874 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Varazze |
| <i>Cantiere</i> | Guastavino |

| | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| <i>Nome</i> | ZILIA (ex GIUSEPPE) |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo (acciaio) |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.192 |
| <i>Armatore</i> | F. Vaccaro |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 9 |
| <i>Data del contratto</i> | Agosto 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1892 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Sestri Ponente |
| <i>Cantiere</i> | N. Odero fu A. |

| | |
|-----------------------------|-------------------------|
| <i>Nome</i> | ZOAGLI (ex VIGILATE S.) |
| <i>Tipo</i> | Brigantino a palo |
| <i>Tonnellate nette</i> | 746,28 |
| <i>Armatore</i> | G.B. Porcella |
| <i>Compartimento</i> | La Spezia |
| <i>Età</i> | 24 |
| <i>Data del contratto</i> | Novembre 1901 |
| <i>Anno di costruzione</i> | 1877 |
| <i>Luogo di costruzione</i> | Sestri Ponente |
| <i>Cantiere</i> | A. Briasco fu G.B. |

b) *Navi a vapore*

| | | | |
|---------------------------|--------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| <i>Nome</i> | ANDREA (ex ANTONIOS STATHATOS) | | |
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscavo ad elica (ferro) | | |
| <i>Tonnellate nette</i> | 961 | | |
| <i>Armatore</i> | M. e A. Dall'Orso fu Giuseppe | | |
| <i>Compartimento</i> | La Spezia | | |
| <i>Età</i> | 18 | | |
| <i>Data del contratto</i> | Dicembre 1901 | | |
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldaie</i> |
| <i>Cantiere</i> | John Readhead & C. | John Readhead & C. | John Readhead & C. |
| <i>Luogo</i> | S. Shields | S. Shields | S. Shields |
| <i>Anno</i> | 1883 | 1883 | 1883 |
| <i>Nome</i> | ANGELA (ex TREVLOSE) | | |
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscavo ad elica (ferro) | | |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.003 | | |
| <i>Armatore</i> | F.lli Sanguineti fu Giuseppe | | |
| <i>Compartimento</i> | La Spezia | | |
| <i>Età</i> | 19 | | |
| <i>Data del contratto</i> | Gennaio 1901 | | |
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldaie</i> |
| <i>Cantiere</i> | John Readhead & C. | John Readhead & C. | John Readhead & C. |
| <i>Luogo</i> | S. Shields | S. Shields | S. Shields |
| <i>Anno</i> | 1882 | 1882 | 1882 |

| | | | |
|---------------------------|-------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| <i>Nome</i> | ANGELICA ACCAME (ex OVINGHAM) | | |
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscafo ad elica (ferro) | | |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.278 | | |
| <i>Armatore</i> | E. Accame e figli | | |
| <i>Compartimento</i> | Genova | | |
| <i>Età</i> | 16 | | |
| <i>Data del contratto</i> | Settembre 1901 | | |
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldaie</i> |
| <i>Cantiere</i> | A. Leslie & C. | North Eastern M. E. C. | North Eastern M. E. C. |
| <i>Luogo</i> | Newcastle | Newcastle | Newcastle |
| <i>Anno</i> | 1885 | 1885 | 1885 |

| | | | |
|---------------------------|----------------------------|-------------------------|-------------------------|
| <i>Nome</i> | ANGIOLINA (ex MENDOTA) | | |
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscafo ad elica (ferro) | | |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.798 | | |
| <i>Armatore</i> | Cesare Parodi | | |
| <i>Compartimento</i> | Genova | | |
| <i>Età</i> | 20 | | |
| <i>Data del contratto</i> | Marzo 1903 | | |
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldaie</i> |
| <i>Cantiere</i> | Oswald Mordaunt & C. | Oswald Mordaunt & C. | Oswald Mordaunt & C. |
| <i>Luogo</i> | Southampton | Southampton | Southampton |
| <i>Anno</i> | 1883 | 1883 | 1883 |

| | |
|-------------|-------------------|
| <i>Nome</i> | ANTONIETTA ACCAME |
|-------------|-------------------|

| | |
|---------------------------|---------------------------------------|
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscafo ad elica (acciaio) |
| <i>Tonnellate nette</i> | 2.506 |
| <i>Armatore</i> | Luigi e Antioco Fratelli Accame fu E. |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 2 |
| <i>Data del contratto</i> | Marzo 1901 |

| | | | |
|--------------------|---------------------------|----------------------|----------------------|
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldaie</i> |
| <i>Cantiere</i> | Cantiere Nav. di Muggiano | T. Richardson & Sons | T. Richardson & Sons |
| <i>Luogo</i> | La Spezia | Hartlepool | Hartlepool |
| <i>Anno</i> | 1899 | 1899 | 1899 |

| | |
|-------------|-------------------------------|
| <i>Nome</i> | BALILLA (ex VILLE DE BELFORT) |
|-------------|-------------------------------|

| | |
|---------------------------|------------------------------|
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscafo ad elica (acciaio) |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.804 |
| <i>Armatore</i> | Giuseppe Bertollo |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 15 |
| <i>Data del contratto</i> | Marzo 1903 |

| | | | |
|--------------------|--------------|-----------------|----------------|
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldaie</i> |
| <i>Cantiere</i> | J. Laing | G. Clark | G. Clark |
| <i>Luogo</i> | Sunderland | Sunderland | Sunderland |
| <i>Anno</i> | 1888 | 1888 | 1888 |

| | | | |
|---------------------------|-------------------------------|-----------------|----------------|
| <i>Nome</i> | CAVOUR (ex ENOTRIA) | | |
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscafo ad elica | | |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.249 | | |
| <i>Armatore</i> | M. e A. Dall'Orso fu Giuseppe | | |
| <i>Compartimento</i> | La Spezia | | |
| <i>Età</i> | 10 | | |
| <i>Data del contratto</i> | Ottobre 1901 | | |
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldaie</i> |
| <i>Cantiere</i> | Edwards S.B.C. | Blair & C. | Blair & C. |
| <i>Luogo</i> | Newcastle | Stockton | Stockton |
| <i>Anno</i> | 1891 | 1891 | 1891 |

| | | | |
|---------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| <i>Nome</i> | CITTÀ DI MASSA (ex MARATEA) | | |
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscafo ad elica (acciaio) | | |
| <i>Tonnellate nette</i> | 118 | | |
| <i>Armatore</i> | Società Cotonificio Ligure | | |
| <i>Compartimento</i> | Genova | | |
| <i>Età</i> | 13 | | |
| <i>Data del contratto</i> | Ottobre 1902 | | |
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldaie</i> |
| <i>Cantiere</i> | The Continental Lead and Iron Ltd | The Continental Lead and Iron Ltd | The Continental Lead and Iron Ltd |
| <i>Luogo</i> | Pertusola | Pertusola | Pertusola |
| <i>Anno</i> | 1889 | 1889 | 1889 |

| | | | |
|---------------------------|------------------------------|--------------------|--------------------|
| <i>Nome</i> | COLOMBO (ex AGNES OTTO) | | |
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscavo ad elica (ferro) | | |
| <i>Tonnellate nette</i> | 787 | | |
| <i>Armatore</i> | F.lli Sanguineti fu Giuseppe | | |
| <i>Compartimento</i> | La Spezia | | |
| <i>Età</i> | 22 | | |
| <i>Data del contratto</i> | Marzo 1903 | | |
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldai</i> |
| <i>Cantiere</i> | John Readhead & C. | John Readhead & C. | John Readhead & C. |
| <i>Luogo</i> | S. Shields | S. Shields | S. Shields |
| <i>Anno</i> | 1881 | 1881 | 1881 |

| | | | |
|---------------------------|--|----------------------|----------------------|
| <i>Nome</i> | CONCORDIA (ex CHINESE PRINCE ex CHINA) | | |
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscavo ad elica | | |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.362 | | |
| <i>Armatore</i> | Giuseppe Bertollo | | |
| <i>Compartimento</i> | Genova | | |
| <i>Età</i> | 20 | | |
| <i>Data del contratto</i> | Febbraio 1903 | | |
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldai</i> |
| <i>Cantiere</i> | E. Whity & C. | T. Richardson & Sons | T. Richardson & Sons |
| <i>Luogo</i> | Hartlepool | Hartlepool | Hartlepool |
| <i>Anno</i> | 1883 | 1883 | 1883 |

| <i>Nome</i> | CONFIDENZA (ex MAMELUKE) | | |
|---------------------------|---------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscavo ad elica (ferro) | | |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.699 | | |
| <i>Armatore</i> | F.lli Dall'Orso fu Michelangelo | | |
| <i>Compartimento</i> | La Spezia | | |
| <i>Età</i> | 20 | | |
| <i>Data del contratto</i> | Febbraio 1902 | | |
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldai</i> |
| <i>Cantiere</i> | M. Mitchell & C. | Wallsend Slipway & C. | Wallsend Slipway & C. |
| <i>Luogo</i> | Newcastle | Newcastle | Newcastle |
| <i>Anno</i> | 1882 | 1882 | 1882 |

| <i>Nome</i> | COSTANTE (ex NEDJED) | | |
|---------------------------|-------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscavo ad elica (ferro) | | |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.749 | | |
| <i>Armatore</i> | M. e A. Dall'Orso fu Giuseppe | | |
| <i>Compartimento</i> | La Spezia | | |
| <i>Età</i> | 18 | | |
| <i>Data del contratto</i> | Settembre 1901 | | |
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldai</i> |
| <i>Cantiere</i> | Armstrong Mitch. & C. | Wallsend Slipway & C. | Wallsend Slipway & C. |
| <i>Luogo</i> | Newcastle | Newcastle | Newcastle |
| <i>Anno</i> | 1883 | 1883 | 1883 |

| | | | |
|---------------------------|-------------------------------|------------------|------------------|
| <i>Nome</i> | DANTE (ex LEON REVEILHAC) | | |
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscafo ad elica (ferro) | | |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.770 | | |
| <i>Armatore</i> | M. e A. Dall'Orso fu Giuseppe | | |
| <i>Compartimento</i> | La Spezia | | |
| <i>Età</i> | 20 | | |
| <i>Data del contratto</i> | Novembre 1902 | | |
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldaie</i> |
| <i>Cantiere</i> | Armstrong Mitchell & C. | R. e W. Hawthorn | R. e W. Hawthorn |
| <i>Luogo</i> | Newcastle | Newcastle | Newcastle |
| <i>Anno</i> | 1882 | 1882 | 1882 |

| | | | |
|---------------------------|-------------------------------|-----------------------|----------------|
| <i>Nome</i> | ELISABETTA (ex ADELIN SCHÜLL) | | |
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscafo ad elica (ferro) | | |
| <i>Tonnellate nette</i> | 245 | | |
| <i>Armatore</i> | Eredi F. Raffo | | |
| <i>Compartimento</i> | Livorno | | |
| <i>Età</i> | 21 | | |
| <i>Data del contratto</i> | Settembre 1901 | | |
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldaie</i> |
| <i>Cantiere</i> | Mc. Intyre & C. | Fleming & Ferguson | — |
| <i>Luogo</i> | Paisley | Paisley | — |
| <i>Anno</i> | 1880 | 1880 | 1889 |

| | | | |
|---------------------------|------------------------------|----------------------|----------------------|
| <i>Nome</i> | ESEMPLARE (ex STRATHDEE) | | |
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscafo ad elica (acciaio) | | |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.738 | | |
| <i>Armatore</i> | Federico Vaccaro fu Ambrogio | | |
| <i>Compartimento</i> | Genova | | |
| <i>Età</i> | 12 | | |
| <i>Data del contratto</i> | Gennaio 1901 | | |
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldai</i> |
| <i>Cantiere</i> | Tyne I.S.B.C. | Wghm Richardson & C. | Wghm Richardson & C. |
| <i>Luogo</i> | Newcastle | Newcastle | Newcastle |
| <i>Anno</i> | 1889 | 1889 | 1889 |

| | | | |
|---------------------------|-----------------------------|-------------------|-------------------|
| <i>Nome</i> | EZIO (ex TITIAN ex COLBERT) | | |
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscafo ad elica (ferro) | | |
| <i>Tonnellate nette</i> | 810 | | |
| <i>Armatore</i> | F.G. Piaggio | | |
| <i>Compartimento</i> | Genova | | |
| <i>Età</i> | 33 | | |
| <i>Data del contratto</i> | Febbraio 1903 | | |
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldai</i> |
| <i>Cantiere</i> | Illiff Mounsey & C. | Gourlay Bros & C. | Gourlay Bros & C. |
| <i>Luogo</i> | Sunderland | Dundee | Dundee |
| <i>Anno</i> | 1870 | 1891 | 1891 |

| | | | |
|---------------------------|-------------------------------------|-------------------------|-------------------------|
| <i>Nome</i> | FILIPPO CHICCA (ex UNION ex TARSIS) | | |
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscafo ad elica (ferro) | | |
| <i>Tonnellate nette</i> | 367 | | |
| <i>Armatore</i> | Stefano Razeto | | |
| <i>Compartimento</i> | Genova | | |
| <i>Età</i> | 48 | | |
| <i>Data del contratto</i> | Ottobre 1901 | | |
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldai</i> |
| <i>Cantiere</i> | F. e C. de la Medit. | F. e C. de la Medit. | F. e C. de la Medit. |
| <i>Luogo</i> | La Seyne | La Seyne | La Seyne |
| <i>Anno</i> | 1853 | 1853 | 1853 |

| | | | |
|---------------------------|---|-----------------------|-----------------------|
| <i>Nome</i> | GIUSEPPE (ex GIULIO MAZZINO) | | |
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscafo ad elica (ferro) | | |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.298 | | |
| <i>Armatore</i> | Giuseppe Dall'Orso di A. e Giuseppe Dall'Orso di M. | | |
| <i>Compartimento</i> | La Spezia | | |
| <i>Età</i> | 19 | | |
| <i>Data del contratto</i> | Febbraio 1901 | | |
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldai</i> |
| <i>Cantiere</i> | John Readhead & C. | John Readhead & C. | John Readhead & C. |
| <i>Luogo</i> | S. Shields | S. Shields | S. Shields |
| <i>Anno</i> | 1882 | 1882 | 1882 |

| | |
|-------------|-----------------|
| <i>Nome</i> | GIUSEPPE ACCAME |
|-------------|-----------------|

| | |
|---------------------------|------------------------------|
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscafo ad elica (acciaio) |
| <i>Tonnellate nette</i> | 2.515 |
| <i>Armatore</i> | E. Accame e figli |
| <i>Compartimento</i> | Genova |
| <i>Età</i> | 2 |
| <i>Data del contratto</i> | Maggio 1901 |

| | | | |
|--------------------|--------------------|----------------------|----------------------|
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldaie</i> |
| <i>Cantiere</i> | Hofer, Manaira & C | T. Richardson & Sons | T. Richardson & Sons |
| <i>Luogo</i> | La Spezia | Hartlepool | Hartlepool |
| <i>Anno</i> | 1899 | 1899 | 1899 |

| | |
|-------------|-----------------------------|
| <i>Nome</i> | ITALIA (ex GULF OF FLORIDA) |
|-------------|-----------------------------|

| | |
|---------------------------|-------------------------------|
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscafo ad elica (acciaio) |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.778 |
| <i>Armatore</i> | M. e A. Dall'Orso fu Giuseppe |
| <i>Compartimento</i> | La Spezia |
| <i>Età</i> | 10 |
| <i>Data del contratto</i> | Marzo 1901 |

| | | | |
|--------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldaie</i> |
| <i>Cantiere</i> | Hawthorn Leslie & C. | Hawthorn Leslie & C. | Hawthorn Leslie & C. |
| <i>Luogo</i> | Newcastle | Newcastle | Newcastle |
| <i>Anno</i> | 1891 | 1891 | 1891 |

| | |
|-------------|---------|
| <i>Nome</i> | JOLANDA |
|-------------|---------|

| | |
|---------------------------|----------------------------|
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscafo ad elica (ferro) |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.471 |
| <i>Armatore</i> | Luigi Donegani |
| <i>Compartimento</i> | Livorno |
| <i>Età</i> | 23 |
| <i>Data del contratto</i> | Febbraio 1902 |

| | | | |
|--------------------|-------------------------------------|-----------------|---------------|
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldai</i> |
| <i>Cantiere</i> | Richardson, Duck Blair & C. & C. | | Blair & C. |
| <i>Luogo</i> | Stockton | Stockton | — |
| <i>Anno</i> | 1879 | 1879 | — |

| | |
|-------------|----------|
| <i>Nome</i> | LIVIETTA |
|-------------|----------|

| | |
|---------------------------|------------------------------|
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscafo ad elica (acciaio) |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.808 |
| <i>Armatore</i> | Michelangelo Dall'Orso |
| <i>Compartimento</i> | La Spezia |
| <i>Età</i> | 2 |
| <i>Data del contratto</i> | Ottobre 1901 |

| | | | |
|--------------------|----------------|-----------------|----------------|
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldai</i> |
| <i>Cantiere</i> | N. Odero fu A. | N. Odero fu A. | N. Odero fu A. |
| <i>Luogo</i> | Sestri Ponente | Sestri Ponente | Sestri Ponente |
| <i>Anno</i> | 1899 | 1899 | 1899 |

| | | | |
|---------------------------|------------------------------|-------------------|-------------------|
| <i>Nome</i> | LORENZO (ex BENEROY) | | |
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscavo ad elica (acciaio) | | |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.669 | | |
| <i>Armatore</i> | F.lli Stallo e C. | | |
| <i>Compartimento</i> | — | | |
| <i>Età</i> | 15 | | |
| <i>Data del contratto</i> | Agosto 1902 | | |
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldaie</i> |
| <i>Cantiere</i> | J. Jones and Sons | J. Jones and Sons | J. Jones and Sons |
| <i>Luogo</i> | Liverpool | Liverpool | Liverpool |
| <i>Anno</i> | 1887 | 1887 | 1887 |

| | | | |
|---------------------------|----------------------------|-----------------|----------------|
| <i>Nome</i> | MARCHESINO (ex FEZ) | | |
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscavo ad elica (ferro) | | |
| <i>Tonnellate nette</i> | 564 | | |
| <i>Armatore</i> | G.B. Vicini | | |
| <i>Compartimento</i> | Genova | | |
| <i>Età</i> | 23 | | |
| <i>Data del contratto</i> | Gennaio 1901 | | |
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldaie</i> |
| <i>Cantiere</i> | Aitken & Mansel | J.J. Thomson | J.J. Thomson |
| <i>Luogo</i> | Glasgow | Glasgow | Glasgow |
| <i>Anno</i> | 1878 | 1878 | 1878 |

| | | | |
|---------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| <i>Nome</i> | MARGARIDA | | |
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscavo ad elica (ferro) | | |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.066 | | |
| <i>Armatore</i> | Alcibiade Pellerano | | |
| <i>Compartimento</i> | Livorno | | |
| <i>Età</i> | 26 | | |
| <i>Data del contratto</i> | Aprile 1902 | | |
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldaie</i> |
| <i>Cantiere</i> | J. & G. Thomson | J. & G. Thomson | J. & G. Thomson |
| <i>Luogo</i> | Glasgow | Glasgow | Glasgow |
| <i>Anno</i> | 1876 | 1876 | 1876 |

| | | | |
|---------------------------|--|-------------------------|-------------------------|
| <i>Nome</i> | MESSAPIA | | |
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscavo ad elica (acciaio) | | |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.418 | | |
| <i>Armatore</i> | Società Anonima di Navigazione a Vapore Puglia | | |
| <i>Compartimento</i> | Bari | | |
| <i>Età</i> | 11 | | |
| <i>Data del contratto</i> | Febbraio 1901 | | |
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldaie</i> |
| <i>Cantiere</i> | Sunderland S.B.C. | North Eastern M.E.C. | North Eastern M.E.C. |
| <i>Luogo</i> | Sunderland | Newcastle | Newcastle |
| <i>Anno</i> | 1890 | 1890 | 1890 |

| | |
|-------------|--------------|
| <i>Nome</i> | MICHELANGELO |
|-------------|--------------|

| | |
|---------------------------|------------------------------|
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscafo ad elica (acciaio) |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.607 |
| <i>Armatore</i> | Michelangelo Dall'Orso |
| <i>Compartimento</i> | La Spezia |
| <i>Età</i> | 7 |
| <i>Data del contratto</i> | Ottobre 1902 |

| | | | |
|--------------------|--------------|----------------------|----------------------|
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldaie</i> |
| <i>Cantiere</i> | James Laing | T. Richardson & Sons | T. Richardson & Sons |
| <i>Luogo</i> | Sunderland | Hartlepool | Hartlepool |
| <i>Anno</i> | 1895 | 1895 | 1895 |

| | | | |
|-------------|--|--|--|
| <i>Nome</i> | NOSTRA SIGNORA DEL BOSCHETTO (ex AVANTI ex DRENTHE) | | |
|-------------|--|--|--|

| | | | |
|---------------------------|----------------------------|--|--|
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscafo ad elica (ferro) | | |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.401 | | |
| <i>Armatore</i> | Stefano Razeto fu Martino | | |
| <i>Compartimento</i> | Genova | | |
| <i>Età</i> | 26 | | |
| <i>Data del contratto</i> | Gennaio 1901 | | |

| | | | |
|--------------------|------------------|----------------------|-----------------------------|
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldaie</i> |
| <i>Cantiere</i> | C. Mitchell & C. | North Eastern M.E.C. | Konink. Maatsch. de Schelde |
| <i>Luogo</i> | Newcastle | Sunderland | Vlissingen |
| <i>Anno</i> | 1875 | 1875 | 1889 |

| | | | |
|---------------------------|------------------------------|-------------------------|-------------------------|
| <i>Nome</i> | PININ (ex LISNACRIEVE) | | |
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscavo ad elica (ferro) | | |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.905 | | |
| <i>Armatore</i> | F.lli Sanguineti fu Giuseppe | | |
| <i>Compartimento</i> | La Spezia | | |
| <i>Età</i> | 18 | | |
| <i>Data del contratto</i> | Febbraio 1901 | | |
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldaie</i> |
| <i>Cantiere</i> | Richardson, Duck & C. | North Eastern M.E.C. | North Eastern M.E.C. |
| <i>Luogo</i> | Stockton | Newcastle | Newcastle |
| <i>Anno</i> | 1883 | 1883 | 1896 |

| | | | |
|---------------------------|----------------|-----------------|----------------|
| <i>Nome</i> | PROSPERO | | |
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscavo | | |
| <i>Tonnellate nette</i> | 367 | | |
| <i>Armatore</i> | Stefano Razeto | | |
| <i>Compartimento</i> | Genova | | |
| <i>Età</i> | — | | |
| <i>Data del contratto</i> | Ottobre 1902 | | |
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldaie</i> |
| <i>Cantiere</i> | — | — | — |
| <i>Luogo</i> | — | — | — |
| <i>Anno</i> | — | — | — |

| | | | |
|---------------------------|------------------------------|-----------------|----------------|
| <i>Nome</i> | ROSALBA (ex OXFORDNESS) | | |
| <i>Tipo e materiale</i> | Piroscavo ad elica (acciaio) | | |
| <i>Tonnellate nette</i> | 1.200 | | |
| <i>Armatore</i> | F.lli Sanguineti fu Giuseppe | | |
| <i>Compartimento</i> | La Spezia | | |
| <i>Età</i> | 12 | | |
| <i>Data del contratto</i> | Marzo 1902 | | |
| <i>Costruzione</i> | <i>Scafo</i> | <i>Macchine</i> | <i>Caldaie</i> |
| <i>Cantiere</i> | Richardson, Duck & C. | Blair & C. | Blair & C. |
| <i>Luogo</i> | Stockton | Stockton | Stockton |
| <i>Anno</i> | 1890 | 1890 | 1890 |

Appendice 2

*Composizione degli equipaggi**

Premessa

Le schede relative alla composizione degli equipaggi sono state riportate distinguendo le navi a vela da quelle a vapore. Per rendere i dati più facilmente comparabili, il naviglio è stato a sua volta organizzato per classi di tonnellaggio:

| | | |
|----------|------------------|------------------|
| classe A | da 0 a 500 | tonnellate nette |
| classe B | da 501 a 1.000 | tonnellate nette |
| classe C | da 1.001 a 1.500 | tonnellate nette |
| classe D | da 1.501 a 2.000 | tonnellate nette |
| classe E | da 2.001 a 2.500 | tonnellate nette |

Si è inoltre seguito l'ordine cronologico di stipulazione del contratto di arruolamento, la cui data è indicata fra parentesi.

Per ogni componente dell'equipaggio si sono riportati: il nome, la provincia di provenienza (secondo le attuali circoscrizioni), l'età (alla data del contratto), il grado e la retribuzione in lire (la sigla C.P. indica una contrattazione "alla parte" non meglio specificata).

* Equipaggi formati con contratti di arruolamento stipulati per reclutare il personale al completo presso la capitaneria di Porto di Genova (31 dicembre 1900 - 15 giugno 1903).

Legenda

| | |
|-------------------|-----------------------------------|
| Allievo elettr. | = allievo elettricista |
| Allievo macch. | = allievo macchinista |
| C.L.C. | = capitano di lungo corso |
| Fuochista aut. | = fuochista autorizzato |
| Fuoch. Cald | = fuochista alla caldaia |
| Fuoch. ingrass. | = fuochista ingrassatore |
| Macch. aiut. | = macchinista aiutante |
| Marinaio carpent. | = marinaio carpentiere |
| Oper. ingr. el. | = operaio ingrassatore elettrico |
| Oper. mecc. | = operaio meccanico |
| Oper. mecc. sp. | = operaio meccanico specializzato |
| Padrone al com. | = padrone al comando |
| Primo camb. | = primo cambusiere |
| Primo disp. | = primo dispensiere |
| Primo macch. | = primo macchinista |
| Primo nostr. | = primo nostromo |
| Primo uff. | = primo ufficiale |
| Secondo camb. | = secondo cambusiere |
| Secondo disp. | = secondo dispensiere |
| Secondo macch. | = secondo macchinista |
| Secondo nostr. | = secondo nostromo |
| Secondo uff. | = secondo ufficiale |
| Terzo disp. | = terzo dispensiere |
| Terzo macch. | = terzo macchinista |

Il simbolo * indica gli analfabeti

n.i. = non indicato

VELIERI

Classe A

NIRVANA

Goletta (dicembre 1900)

| Nome | Equipaggio | | | Paga |
|-----------------|------------|-----|----------|------|
| | Prov. | Età | Grado | |
| ROMANO T. | GE | 30 | Capitano | C.P. |
| ROMANO A. | GE | 26 | Secondo | 165 |
| TORTAROLO G. | GE | 39 | Nostromo | 90 |
| GIULLA A. | IM | 28 | Marinaio | 60 |
| FIENGO G. | VE | 26 | Marinaio | 60 |
| SPADAVECCHIA T. | BA | 21 | Marinaio | 60 |
| GODIZZARA L. | IM | 57 | Marinaio | 60 |
| DODERO A. | GE | 39 | Marinaio | 60 |
| CAPPONE A. | GE | 29 | Marinaio | 60 |

GIUSTIZIA

Brigantino goletta (marzo 1901)

| Nome | Equipaggio | | | Paga |
|---------------|------------|-----|----------|------|
| | Prov. | Età | Grado | |
| SAGLIETTO L. | IM | 51 | Capitano | 120 |
| VASSALLO G.B. | IM | 55 | Scrivano | 90 |
| DULBECCO P. | IM | 34 | Marinaio | 60 |
| GARIBBO S. | IM | 27 | Marinaio | 60 |
| MORESCO G.* | GE | 19 | Mozzo | 40 |
| CONTE E. | IM | 17 | Mozzo | 30 |
| GARIBBO L. | IM | 15 | Mozzo | 15 |

ROSARIO

Brigantino a palo (luglio 1901)

| Equipaggio | | | | |
|-----------------|-------|-----|-----------------|------|
| Nome | Prov. | Età | Grado | Paga |
| DODERO F. | GE | 39 | Padrone al com. | C.P. |
| BERGAMINI C. | LI | 42 | Nostromo | 75 |
| BERTACCA F. | LI | 26 | Dispensiere | 60 |
| MARTINELLI L. | LI | 25 | Marinaio | 50 |
| MARTINELLI A. * | LI | 60 | Marinaio | 50 |
| LUCCHESI G. | LI | 17 | Giovinotto | 40 |
| PISTELLI A. | LI | 16 | Giovinotto | 40 |
| AGOSTINI R. | LI | 15 | Giovinotto | 40 |
| BERGAMINI A. | LI | 13 | Mozzo | 20 |

UNIONE S.

Brigantino a palo (luglio 1901)

| Equipaggio | | | | |
|---------------|-------|-----|-------------|------|
| Nome | Prov. | Età | Grado | Paga |
| SAMBUCETI A. | SP | 55 | Capitano | 150 |
| BOZZO S. | GE | 45 | Secondo | 120 |
| VACCARO S. | SP | 36 | Nostromo | 75 |
| RAVANO A. | GE | 40 | Dispensiere | 75 |
| MORTOLA F. | GE | 42 | Marinaio | 60 |
| GAMBARO G. | GE | 38 | Marinaio | 60 |
| ROMANO F. | SV | 37 | Marinaio | 60 |
| BERNABÈ O. | SP | 18 | Giovinotto | 35 |
| FIANNACA S. * | ME | 38 | Giovinotto | 35 |
| DENARO V. | SR | 16 | Mozzo | 25 |
| CAMA L. | ME | 16 | Mozzo | 15 |

LUCIA COSTANZA

Nave goletta (ottobre 1901)

Equipaggio

| Nome | Prov. | Età | Grado | Paga |
|---------------|-------|-----|-------------|------|
| SAGLIETTO R. | IM | 44 | Capitano | C.P. |
| GARIBBO M. | IM | 58 | Secondo | 140 |
| GARAVENTA F. | GE | 54 | Dispensiere | 75 |
| STABILE A. | PA | 24 | Marinaio | 60 |
| BONO P. | GE | 28 | Marinaio | 60 |
| DI RUSSO V. * | NA | 39 | Marinaio | 60 |
| GUADARELLA C. | SR | 27 | Marinaio | 60 |
| ANCONA P. | PA | 17 | Giovinotto | 40 |
| VEGLIO G.B. | GE | 21 | Giovinotto | 30 |

MADRE MARIA

Nave goletta (novembre 1901)

Equipaggio

| Nome | Prov. | Età | Grado | Paga |
|--------------|-------|-----|----------------|------|
| D'ANDREIS F. | GE | 62 | Capitano | 300 |
| SPEICH G. | GE | 55 | Secondo | 140 |
| MOLINARI P. | GE | 34 | Nostromo | 90 |
| MAGNANI G. | GE | 17 | Secondo nostr. | C.P. |
| BOZZANO A. | GE | 63 | Dispensiere | 80 |
| BOZZANO A. | GE | 49 | Carpentiere | 65 |
| BRUNO S. | IM | 51 | Marinaio | 60 |
| PARODI A. | GE | 24 | Marinaio | 60 |
| MOLINARI C. | GE | 23 | Marinaio | 60 |
| TODIERE E. | IM | 17 | Giovinotto | 45 |
| FIRPO G. | GE | 17 | Mozzo | 25 |
| AGNESE E. | GE | 18 | Mozzo | 25 |

Classe B

ESPERIA

Brigantino a palo (marzo 1901)

| Nome | Equipaggio | | Grado | Paga |
|------------------|------------|-----|-------------|------|
| | Prov. | Età | | |
| BRIGNETO F. | GE | 51 | Capitano | 220 |
| OLIVARI G.B. | GE | 55 | Secondo | 120 |
| PESCE B. | GE | 41 | Nostromo | 90 |
| OLIVARI A. | GE | 39 | Dispensiere | 80 |
| VITALE V. | RC | 51 | Marinaio | 60 |
| SANGUINETI G. B. | SP | 36 | Marinaio | 60 |
| MARTIRADONNA D. | BA | 23 | Marinaio | 60 |
| SPANÒ R. | ME | 25 | Marinaio | 60 |
| AMULLO F. | RC | 31 | Marinaio | 60 |
| ZAPPALÀ S. | CT | 18 | Giovinotto | 35 |
| CATTANEO G.B. | SP | 18 | Giovinotto | 30 |
| STIEPPETTI V. | AN | 17 | Mozzo | 20 |
| MONTEVERDE N. | RC | 18 | Mozzo | 20 |
| BOZZO L. | GE | 12 | Mozzo | 10 |

LINA

Brigantino a palo (maggio 1901)

| Nome | Equipaggio | | Grado | Paga |
|------------------|------------|-----|-------------|------|
| | Prov. | Età | | |
| SAMBOLINO F. | SV | 57 | Capitano | 210 |
| SCHIAPPACASSE G. | GE | 36 | Secondo | 140 |
| TORZE F. | IM | 35 | Nostromo | 80 |
| RENZI A. | GE | 33 | Dispensiere | 75 |
| BOTTO G. | IM | 25 | Marinaio | 60 |
| MORTELLI F. | GE | 25 | Marinaio | 60 |
| SABATTINI R. | IM | 22 | Marinaio | 60 |
| ZAPPELLI G.* | LI | 27 | Marinaio | 60 |
| ALCIATORE S.* | IM | 38 | Marinaio | 60 |
| TURCO B. | IM | 20 | Marinaio | 60 |
| PAOLINO* | IM | 20 | Marinaio | 50 |
| BELGRANO G.* | IM | 18 | Giovinotto | 30 |
| MONTEVERDE A. | SP | 19 | Giovinotto | 25 |
| RAVANO M. | GE | 19 | Mozzo | 15 |

MARCIANI

Brigantino a palo (ottobre 1901)

| Nome | Equipaggio | | | Paga |
|----------------|------------|-----|-------------|------|
| | Prov. | Età | Grado | |
| PATRONE L. | SV | 47 | Capitano | 160 |
| MARCIANI D. | GE | 57 | Secondo | 110 |
| BENVENUTO G. | GE | 39 | Nostromo | 80 |
| CORVETTO G. | GE | 40 | Dispensiere | 75 |
| BENVENUTO G.B. | GE | 29 | Marinaio | 60 |
| BALLESTRINO G. | GE | 26 | Marinaio | 60 |
| CIRILLO A. | IM | 19 | Marinaio | 60 |
| AMORETTI G. | IM | 25 | Marinaio | 60 |
| SPALLA C. | IM | 22 | Marinaio | 60 |
| BARNATO L. | IM | 19 | Giovinotto | 50 |
| RIBOTTI E. | RI | 19 | Giovinotto | 50 |
| FERRARI F. | IM | 15 | Mozzo | 20 |
| SERRATI M. | GE | 14 | Mozzo | 20 |

ZOAGLI

Brigantino a palo (novembre 1901)

| Nome | Equipaggio | | | Paga |
|------------------|------------|-----|-------------|------|
| | Prov. | Età | Grado | |
| DE BERNARDI C. | SV | 44 | Capitano | 225 |
| DI RUSSO S. | NA | 44 | Secondo | 150 |
| TORRICELLI P. | SV | 24 | Nostromo | 80 |
| MISTRANGELO V. * | SV | 52 | Dispensiere | 75 |
| COLLETTI C. | SP | 27 | Marinaio | 60 |
| FURNO S. * | NA | 37 | Marinaio | 60 |
| SALESI G. | LI | 29 | Marinaio | 60 |
| VALLE G. | GE | 29 | Marinaio | 60 |
| ECENICO G. * | SP | 19 | Marinaio | 60 |
| DENEGRI D. | SP | 18 | Giovinotto | 45 |
| VILLA G.B. | SP | 21 | Giovinotto | 40 |
| COLACE D. | RC | 19 | Giovinotto | 35 |
| SANGUINETI P. | SP | 14 | Mozzo | 20 |

MARTININ

Brigantino a palo (gennaio 1902)

| Nome | Equipaggio | | | Paga |
|---------------|------------|-----|------------|------|
| | Prov. | Età | Grado | |
| ZINO L. | GE | 59 | Capitano | 200 |
| CHARROY C. | SV | 61 | Secondo | 150 |
| BRIGNONE A.* | GE | 46 | Nostromo | 75 |
| CALZIA G.* | IM | 27 | Marinaio | 60 |
| GARAVENTA F. | GE | 55 | Marinaio | 60 |
| BISO G. | SP | 24 | Marinaio | 60 |
| RAFFA D. | ME | 24 | Marinaio | 60 |
| ODINO G. | GE | 20 | Giovinotto | 50 |
| CAMPANELLA G. | GE | 15 | Mozzo | 20 |
| PODESTÀ C. | GE | 14 | Mozzo | 0 |

VIRGINIA

Brigantino a palo (marzo 1902)

| Nome | Equipaggio | | | Paga |
|---------------|------------|-----|-------------|------|
| | Prov. | Età | Grado | |
| VASSALLO G.B. | IM | 41 | Capitano | 200 |
| LAVAGGI T. * | IM | 35 | Nostromo | 82 |
| MORAGLIA E. | IM | 26 | Dispensiere | 75 |
| COLLA P. | SP | 20 | Marinaio | 60 |
| SIRI M. | GE | 20 | Marinaio | 60 |
| CAMPI M. | IM | 23 | Marinaio | 60 |
| VASSALLO G. | IM | 56 | Marinaio | 60 |
| VASSALLO A. | IM | 17 | Mozzo | 50 |
| VASSALLO A. | IM | 17 | Mozzo | 35 |
| CAMPINI G. | SP | 19 | Mozzo | 15 |

SOLLECITO

Brigantino a palo (giugno 1902)

| Nome | Equipaggio | | | Paga |
|---------------|------------|-----|-------------|------|
| | Prov. | Età | Grado | |
| SCHIAFFINO V. | GE | 42 | Capitano | 200 |
| ARDOINO G. | IM | 52 | Secondo | 100 |
| VIGO D. | SP | 40 | Nostromo | 70 |
| ZUCCHINI U. * | SP | 35 | Dispensiere | 65 |
| SPINA S. | LI | 25 | Marinaio | 60 |
| ZANELLO G. | SP | 22 | Marinaio | 60 |
| SERTORIO G. | IM | 35 | Marinaio | 60 |
| CALVO F. | IM | 21 | Marinaio | 60 |
| PATRONE P. | SV | 22 | Marinaio | 60 |
| CAMPANA G. | RI | 20 | Marinaio | 50 |
| FANNELLI N. | RC | 16 | Mozzo | 35 |
| LEVRERO F. | GE | 16 | Mozzo | 30 |
| MOLINARI D. | VE | 19 | Mozzo | 0 |
| SALVETTI P. | SP | 16 | Mozzo | 20 |

OLGA

Brigantino a palo (giugno 1902)

| Nome | Equipaggio | | | Paga |
|----------------|------------|-----|-------------|------|
| | Prov. | Età | Grado | |
| MARESCA F. | LI | 53 | Capitano | C.P. |
| FIORILLO P. | NA | 49 | Secondo | 135 |
| CINQUINI G. | LI | 55 | Nostromo | 100 |
| PARDINI G. | LI | 31 | Dispensiere | 85 |
| DOMENICI E. * | LI | 36 | Marinaio | 80 |
| RAMACCIOTTI A. | LI | 38 | Marinaio | 80 |
| ROSSI A. * | LI | 18 | Marinaio | 80 |
| BERTI G. | LI | 32 | Marinaio | 80 |
| VASSALLE T. | LI | 17 | Giovinotto | 80 |
| TURCHI P. | RI | 17 | Giovinotto | 55 |
| TOMBARI A. * | RI | 19 | Giovinotto | 55 |
| GHILARDUCCI G. | LI | 18 | Giovinotto | 60 |
| PETRUCCI R. | LI | 14 | Mozzo | 40 |
| MARESCA G. | LI | 22 | Mozzo | 45 |
| FIORILLO E. | NA | 18 | Mozzo | 30 |

LUIGIA

Brigantino a palo (luglio 1902)

| Nome | Equipaggio | | | Paga |
|---------------|------------|-----|-------------|------|
| | Prov. | Età | Grado | |
| SANGUINETI F. | SP | 58 | Capitano | 200 |
| BOZZO N. | GE | 42 | Secondo | 110 |
| BERRETTA N. | GE | 40 | Nostromo | 75 |
| DE GREGORI M. | GE | 37 | Dispensiere | 70 |
| DE SCALZO G. | SP | 23 | Marinaio | 60 |
| AMORETTI F. | IM | 37 | Marinaio | 60 |
| ELENA L. | IM | 37 | Marinaio | 60 |
| SPINETTI A. | LI | 21 | Marinaio | 60 |
| ACQUARONE L. | IM | 27 | Marinaio | 60 |
| VASSALLO E. * | GE | 22 | Giovinotto | 50 |
| GONELLA G. | IM | 17 | Giovinotto | 40 |
| BERTELLI M. | SP | 17 | Giovinotto | 35 |
| GHIO A. | SP | 15 | Mozzo | 25 |
| VATTUONE N. | SP | 14 | Mozzo | 25 |

BIANCA CASANOVA

Brigantino a palo (agosto 1902)

| Nome | Equipaggio | | | Paga |
|-----------------|------------|-----|-------------|------|
| | Prov. | Età | Grado | |
| MAGNALDI S. | GE | 35 | Capitano | 250 |
| LEVI G. | VE | 26 | Scrivano | 110 |
| CASANOVA G. | SP | 52 | Nostromo | 85 |
| TERRIZZANO L. | IM | 39 | Dispensiere | 75 |
| GHIO A. | SP | 20 | Marinaio | 60 |
| USBERTI G.B. * | SP | 20 | Marinaio | 60 |
| OLIVERI L. | SP | 19 | Marinaio | 60 |
| GHIO E. | SP | 20 | Marinaio | 60 |
| DI ROSA F. | NA | 62 | Marinaio | 60 |
| D'ARMA P. * | RM | 26 | Giovinotto | 40 |
| SCORDAMIGLIA G. | RC | 16 | Giovinotto | 30 |
| GAUDENZI G. | RI | 21 | Giovinotto | 30 |
| ANSELMI A. | SP | 17 | Mozzo | 20 |

BACCICIN REVELLO

Brigantino a palo (settembre 1902)

Equipaggio

| Nome | Prov. | Età | Grado | Paga |
|---------------|-------|-----|-------------|------|
| RAINERI G.B. | IM | 53 | Capitano | 190 |
| SAGLIETTO G. | IM | 36 | Secondo | 150 |
| ANSALDO F. * | IM | 51 | Nostromo | 80 |
| RAINERI S. | IM | 51 | Dispensiere | 75 |
| ARDOINO S. | IM | 48 | Marinaio | 60 |
| VIALE N. | IM | 39 | Marinaio | 60 |
| TASSO G. * | SP | 47 | Marinaio | 60 |
| BRUSCO P. | SP | 20 | Marinaio | 60 |
| OLIVERI L. | SP | 14 | Marinaio | 60 |
| STAGNARO G.B. | SP | 16 | Giovinotto | 35 |
| ZANASI G. | RI | 23 | Giovinotto | 35 |
| PINETA L. | IM | 15 | Mozzo | 10 |

COLOMBO

Brigantino a palo (settembre 1902)

Equipaggio

| Nome | Prov. | Età | Grado | Paga |
|----------------|-------|-----|-------------|------|
| LAGOMARSINO G. | GE | 56 | Capitano | 175 |
| BRUNO A. | IM | 52 | Secondo | 145 |
| FONDITORE L. | GE | 49 | Nostromo | 90 |
| PIPITO A. * | CT | 46 | Dispensiere | 80 |
| OLIVIERI E. | IM | 36 | Marinaio | 60 |
| DULBECCO L. | IM | 39 | Marinaio | 60 |
| ROMANO G. | IM | 49 | Marinaio | 60 |
| GIORDANO D. | IM | 36 | Marinaio | 60 |
| SCARPATI G. | SP | 16 | Marinaio | 60 |
| PINTO P. | LI | 32 | Marinaio | 60 |
| VIVALDI F. | IM | 17 | Giovinotto | 35 |
| ROCCA L. | SP | 14 | Mozzo | 15 |
| FERRANDI V. | GE | 15 | Mozzo | 0 |

ROMA

Nave goletta (novembre 1902)

| Equipaggio | | | | | |
|-----------------|-------|-----|-------------|------|--|
| Nome | Prov. | Età | Grado | Paga | |
| MASSA F. | GE | 53 | Capitano | 250 | |
| SCHIAFFINO G.B. | GE | 26 | Secondo | 140 | |
| DELLACASA F. | GE | 35 | Nostromo | 85 | |
| DELLACASA A. | GE | 28 | Dispensiere | 75 | |
| RISSO A. | GE | 19 | Carpentiere | 60 | |
| FIGARI G. | GE | 25 | Marinaio | 60 | |
| BANCALARI L. | SP | 26 | Marinaio | 60 | |
| BRUZZONE G. | SP | 31 | Marinaio | 60 | |
| S. ZAPPALÀ * | CT | 19 | Giovinotto | 45 | |
| QUATTROCCHI A. | GE | 17 | Giovinotto | 30 | |
| LAVARELLO G. | GE | 14 | Mozzo | 15 | |

ENRICHETTA ACCAME

Brigantino a palo (gennaio 1903)

| Equipaggio | | | | | |
|--------------|-------|-----|-------------|------|--|
| Nome | Prov. | Età | Grado | Paga | |
| TOSSINO G.B. | SV | 36 | Capitano | 200 | |
| MARTELLI E. | LI | 55 | Secondo | 120 | |
| TOSSINO C. * | SV | 55 | Nostromo | 90 | |
| BERRUTI S. | GE | 27 | Dispensiere | 80 | |
| SACCONI A. | SV | 27 | Marinaio | 60 | |
| VALLE G. | GE | 28 | Marinaio | 60 | |
| ARALDI D. | SV | 19 | Marinaio | 45 | |
| PANETTA F. * | RC | 19 | Marinaio | 55 | |
| VASSALLO B. | SV | 34 | Marinaio | 60 | |
| DESIO G. | SV | 32 | Marinaio | 60 | |
| PROFUMO A. | SV | 20 | Giovinotto | 45 | |
| ASTIGIANO V. | SV | 16 | Giovinotto | 30 | |
| GAZZANO G. | SV | 15 | Mozzo | 10 | |
| PARODI G. | GE | 22 | Mozzo | 20 | |
| GAGGERO G. | SV | 16 | Mozzo | 15 | |

SAN GAETANO

Brigantino a palo (febbraio 1903)

| Nome | Equipaggio | | | Paga |
|----------------|------------|-----|-------------|------|
| | Prov. | Età | Grado | |
| BALLESTRINO G. | GE | 46 | Capitano | 200 |
| SERZA U. | GE | 24 | Secondo | 135 |
| BISAGNO A. * | GE | 49 | Nostromo | 80 |
| GUELFI G.B.* | GE | 60 | Dispensiere | 73 |
| GARASSINO C. * | IM | 35 | Marinaio | 60 |
| MARRAPODI F.* | RC | 28 | Marinaio | 60 |
| MASSONE D. * | GE | 24 | Marinaio | 60 |
| MUSANTE G. | GE | 20 | Marinaio | 60 |
| MUCCIA C. | CT | 19 | Giovinotto | 45 |
| VALENTINI A. | AN | 19 | Giovinotto | 40 |
| TOMMASI V. | LI | 20 | Giovinotto | 40 |
| PELLEGRINO G.* | RC | 18 | Mozzo | 30 |
| MORGAVI F. | GE | 17 | Mozzo | 30 |

Classe C

ANNIBALE

Nave (marzo 1901)

| Nome | Equipaggio | | | Paga |
|---------------|------------|-----|-----------------|------|
| | Prov. | Età | Grado | |
| RITTORE T. | IM | 46 | Capitano | 250 |
| SANGUINETI F. | GE | 47 | Secondo | 150 |
| CALVO P. | IM | 25 | Terzo ufficiale | 60 |
| LANDUCCI P. | LI | 37 | Dispensiere | 75 |
| ARDUINO S. | IM | 47 | Marinaio | 60 |
| PAPI G.B. | IM | 20 | Marinaio | 60 |
| CARLETTI G. | LI | 45 | Marinaio | 60 |
| PLACANICA G.* | RC | 22 | Marinaio | 60 |
| TOSSINO S. | SV | 24 | Marinaio | 60 |
| PIRELLI D. | BA | 25 | Marinaio | 35 |

| | | | | |
|---------------|----|----|----------|----|
| BARTOLI A | SP | 24 | Marinaio | 25 |
| PALESTRINI F. | AN | 47 | Marinaio | 60 |
| SIENI G. | ME | 16 | Mozzo | 40 |
| ROMEO F. | RC | 20 | Mozzo | 35 |
| CARIDI L. | RC | 16 | Mozzo | 25 |
| MANZONI C. | AN | 17 | Mozzo | 25 |
| PLACANICA G. | RC | 17 | Mozzo | 20 |
| BELTRANI A. | RC | 18 | Mozzo | 20 |

NEMESI

Brigantino a palo (luglio 1901)

| Nome | Equipaggio | | | Paga |
|-----------------|------------|-----|-------------|------|
| | Prov. | Età | Grado | |
| RAZETO F. | GE | 40 | Capitano | 230 |
| GARIBALDI F. | GE | 45 | Secondo | 140 |
| MORESCO L. | GE | 38 | Nostromo | 87,5 |
| ASTE I. | GE | 65 | Dispensiere | 75 |
| BRUSONI F. * | SP | 31 | Marinaio | 60 |
| CEVASCO L. | GE | 42 | Marinaio | 60 |
| BELLEFEMMINE V. | BA | 29 | Marinaio | 60 |
| STORELLI R. | AN | 24 | Marinaio | 60 |
| BARBERA F. | ME | 30 | Marinaio | 60 |
| FAZZARI G. | RC | 22 | Giovinotto | 40 |
| CALVO V. | ME | 17 | Giovinotto | 40 |
| RUGGERI C. | Pozzallo | 17 | Giovinotto | 55 |
| TEDESCO L. | RC | 14 | Mozzo | 20 |
| CARNIGLIA V. | GE | 17 | Mozzo | 25 |

ANGELA CASANOVA

Brigantino a palo (luglio 1901)

| Nome | Equipaggio | | | Paga |
|--------------|------------|-----|----------|------|
| | Prov. | Età | Grado | |
| GRAFFIGNA C. | GE | 47 | Capitano | 200 |
| VACCARI G. | GE | 59 | Secondo | 150 |

| | | | | |
|-----------------|----|----|-------------|----|
| BELTRAMIN G. | VE | 47 | Nostromo | 90 |
| DI CHIAPPARI G. | NA | 41 | Dispensiere | 75 |
| ANGELOTTI E. | RI | 27 | Marinaio | 60 |
| CALZONA M. | RC | 38 | Marinaio | 60 |
| ZECCHINI A. | LI | 23 | Marinaio | 60 |
| MUTI G. | LI | 58 | Marinaio | 60 |
| ROMANO V. | PA | 24 | Marinaio | 60 |
| FLORIS M. | CA | 29 | Marinaio | 60 |
| ANCONA L. | PA | 18 | Giovinotto | 45 |
| DOZZALBA C. | GE | 18 | Giovinotto | 35 |
| CUBEDDU G. | CA | 17 | Mozzo | 25 |
| BASSO V. | GE | 14 | Mozzo | 25 |
| VITALE I. | GE | 15 | Mozzo | 0 |
| COCHELLA E. | GE | 15 | Mozzo | 0 |

ZILIA

Brigantino a palo (agosto 1901)

| Nome | Equipaggio | | | Paga |
|------------------|------------|-----|-------------|------|
| | Prov. | Età | Grado | |
| SCIACCALUGA A. | GE | 45 | Capitano | C.P. |
| ANTONIANI G.B. | GE | 39 | Secondo | 130 |
| GAGLIOLO S. | SV | 35 | Nostromo | 100 |
| MARSANO L. | GE | 41 | Dispensiere | 80 |
| NICOLOSI S. * | CT | 25 | Marinaio | 60 |
| GRANDONI G. * | AN | 30 | Marinaio | 60 |
| TESTA L. | SP | 24 | Marinaio | 60 |
| SCAPARONE G. | SP | 30 | Marinaio | 60 |
| SPOSITO F. * | LI | 30 | Marinaio | 60 |
| DE BASTIANI T. * | GE | 20 | Marinaio | 60 |
| VENTURINI U. | GE | 20 | Giovinotto | 60 |
| PESCIO G. * | IM | 24 | Giovinotto | 45 |
| GIULLA S. * | IM | 19 | Giovinotto | 45 |
| MENGAZZI G. | GE | 17 | Giovinotto | 30 |
| CROVETTO L. | GE | 18 | Mozzo | 10 |

ROSIN

Brigantino a palo (settembre 1901)

| Equipaggio | | | | | |
|-----------------|-------|-----|-------------|------|--|
| Nome | Prov. | Età | Grado | Paga | |
| QUEIROLO D. | SP | 45 | Capitano | 250 | |
| MAGLIOTTO M. | IM | 39 | Secondo | 140 | |
| FERRANDINO V. | NA | 34 | Nostromo | 95 | |
| MARTINO A. | GE | 44 | Dispensiere | 80 | |
| TRACHERO L. | SP | 27 | Carpentiere | 67 | |
| AIRALDI G. | IM | 24 | Marinaio | 60 | |
| CASTELLARI P. * | IM | 34 | Marinaio | 60 | |
| BERTOLOTTO E. | IM | 40 | Marinaio | 60 | |
| ROSSI A. | IM | 44 | Marinaio | 60 | |
| QUEIROLO V. | SP | 19 | Marinaio | 55 | |
| STAGNARO V. | SP | 19 | Giovinotto | 45 | |
| RICCHETTI E. | SP | 19 | Giovinotto | 45 | |
| GHIO E. | SP | 19 | Giovinotto | 45 | |
| JEBOLE G.B. | IM | 18 | Giovinotto | 45 | |
| VARVELLI L. | SV | 13 | Mozzo | 0 | |

AVANTI SAVOIA

Brigantino a palo (marzo 1902)

| Equipaggio | | | | | |
|----------------|-------|-----|------------------|------|--|
| Nome | Prov. | Età | Grado | Paga | |
| MORCHIO E. | IM | 35 | Capitano | 200 | |
| ARPANTE S. | NA | 43 | Secondo | 150 | |
| MAGGI P. | SV | 24 | Nostromo | 95 | |
| GENTA F.* | SV | 46 | Dispensiere | 85 | |
| RAIMONDO N. | IM | 36 | Marinaio operaio | 72,5 | |
| RATTI O. | SP | 25 | Marinaio | 60 | |
| OLIVERI C.* | SV | 46 | Marinaio | 60 | |
| DELLE PIANE A. | IM | 19 | Marinaio | 60 | |
| NOVARO D. | IM | 30 | Marinaio | 60 | |
| FREMO E. * | NA | 32 | Marinaio | 60 | |
| CALABRESE D.* | BA | 46 | Marinaio | 60 | |

| | | | | |
|-------------|----|----|------------|----|
| CIMOTTA F. | ME | 17 | Marinaio | 45 |
| BONIFACI E. | IM | 18 | Marinaio | 45 |
| AMMATINA F. | CT | 18 | Giovinotto | 40 |
| BON B. | SV | 20 | Giovinotto | 25 |
| BALDUINO G. | SV | 20 | Giovinotto | 30 |

FRANCESCO

Brigantino a palo (marzo 1902)

| Nome | Equipaggio | | | Paga |
|-----------------|------------|-----|-------------|------|
| | Prov. | Età | Grado | |
| FIGARI A. | GE | 43 | Capitano | 150 |
| MAZZA P. | GE | 47 | Secondo | 120 |
| FIGARI N. | GE | 49 | Nostromo | 95 |
| CICHERO F. | GE | 47 | Dispensiere | 80 |
| BACIGALUPO G.B. | SP | 28 | Marinaio | 62,5 |
| GASTALDI G. | IM | 26 | Marinaio | 62,5 |
| GASTALDI G. | IM | 26 | Marinaio | 62,5 |
| MAMONE A. | RC | 32 | Marinaio | 62,5 |
| GARASSINO N. | IM | 26 | Marinaio | 62,5 |
| VAGNONI L. * | AN | 30 | Marinaio | 62,5 |
| MITELLI N. | LI | 26 | Marinaio | 40 |
| MUZIO A. | LI | 18 | Giovinotto | 35 |
| PANUNZIO C. | BA | 18 | Giovinotto | 35 |
| ROMANO A. | SP | 17 | Mozzo | 10 |
| GREGORI E. | SP | 22 | Mozzo | 10 |

AFFEZIONE

Brigantino a palo (giugno 1902)

| Nome | Equipaggio | | | Paga |
|---------------|------------|-----|-------------|------|
| | Prov. | Età | Grado | |
| SANGUINETI F. | GE | 48 | Capitano | 200 |
| QUESTA A. | SP | 27 | Secondo | 130 |
| ASTE F. | GE | 47 | Nostromo | 90 |
| CANARA N. | SV | 44 | Dispensiere | 80 |

| | | | | |
|----------------|----|----|------------|----|
| CATTA P. | GE | 28 | Marinaio | 60 |
| ASTE P. | GE | 24 | Marinaio | 60 |
| MOLFINO A. | GE | 23 | Marinaio | 60 |
| FARO A. | CT | 25 | Marinaio | 60 |
| DENEGRI G. | IM | 27 | Marinaio | 60 |
| TORRE A. | ME | 44 | Marinaio | 60 |
| MOLFINO F. | GE | 19 | Giovinotto | 45 |
| CONSONI B. | ME | 16 | Giovinotto | 30 |
| MAROSI G. | AN | 15 | Mozzo | 20 |
| BURASTERO G.B. | SV | 14 | Mozzo | 15 |

KING ALFRED

Brigantino a palo (agosto 1902)

Equipaggio

| Nome | Prov. | Età | Grado | Paga |
|-----------------|-------|------|-------------------|------|
| SAGLIETTO R. T. | IM | n.i. | Capitano | n.i. |
| CORRADI L. | IM | 39 | Secondo | 150 |
| AMORETTI N. | IM | 47 | Nostromo | 90 |
| LUPI N. | IM | 36 | Dispensiere | 80 |
| GIANNINI E. | GE | 23 | Marinaio carpent. | 75 |
| TASSI N. | IM | 53 | Marinaio | 65 |
| GARDONE A. | IM | 29 | Marinaio | 65 |
| BONO P. | GE | 29 | Marinaio | 65 |
| SAGLIETTO N.* | IM | 52 | Marinaio | 65 |
| GARIBBO S.* | IM | 28 | Marinaio | 65 |
| DE MATTEI S. | GE | 17 | Giovinotto | 50 |
| ASPREA F. | RC | 17 | Giovinotto | 45 |
| FRISONI G.B.* | ME | 18 | Giovinotto | 40 |
| BIANCHI D. | IM | 15 | Mozzo | 35 |
| DE ROSA S. | NA | 20 | Mozzo | 15 |
| RUBAUDO G. | IM | 16 | Mozzo | 0 |

SCILLIN**Brigantino a palo (gennaio 1903)**

| Nome | Equipaggio | | | | Paga |
|---------------|------------|-----|----------------|--|------|
| | Prov. | Età | Grado | | |
| GALLO E. | GE | 28 | Capitano | | 250 |
| MOLINARI N. | GE | 52 | Secondo | | 150 |
| BIANCHI G. | GE | 53 | Nostromo | | 90 |
| REGESTA G.B. | GE | 25 | Secondo nostr. | | 60 |
| PIERUZZI P. | LI | 47 | Dispensiere | | 85 |
| BERTI G. | LI | 42 | Marinaio | | 60 |
| BRASCHI G. | LI | 53 | Marinaio | | 60 |
| VERZURA G. | GE | 59 | Marinaio | | 60 |
| ZECCHINI A.* | LI | 25 | Marinaio | | 60 |
| FERRANTE C.* | PA | 30 | Marinaio | | 60 |
| PISANI T. | LI | 25 | Marinaio | | 60 |
| BELLUOMINI A. | LI | 20 | Giovinotto | | 55 |
| MARINARI E.* | SP | 19 | Giovinotto | | 40 |
| PIERUZZI B. | LI | 16 | Mozzo | | 20 |
| PICENI B. | GE | 18 | Mozzo | | 0 |

GARIBALDI**Brigantino a palo (marzo 1903)**

| Nome | Equipaggio | | | | Paga |
|--------------|------------|-----|-------------|--|------|
| | Prov. | Età | Grado | | |
| AGENO E. | GE | 46 | Capitano | | 200 |
| CHIESA G. | GE | 42 | Secondo | | 155 |
| BALESTRA G. | GE | 38 | Nostromo | | 95 |
| GIANNINI G. | SP | 29 | Dispensiere | | 80 |
| PORTONATO G. | SP | 33 | Marinaio | | 60 |
| MASSA F. | SP | 32 | Marinaio | | 60 |
| GUELFO G.B.* | GE | 43 | Marinaio | | 60 |
| BIANCHI L. | SP | 23 | Marinaio | | 60 |
| BRUZZO R. | IM | 20 | Marinaio | | 60 |
| CARLE G. | IM | 21 | Marinaio | | 60 |
| PAGAN F.* | VE | 41 | Marinaio | | 60 |

| | | | | |
|------------------|----|----|------------|----|
| VACCAREZZA S. | SV | 27 | Marinaio | 60 |
| ONETO P. | SV | 17 | Giovinotto | 45 |
| ROSSETTI R. | IM | 36 | Giovinotto | 30 |
| ALBEROSTANZA L.* | BA | 22 | Mozzo | 25 |
| CORTE G. | IM | 16 | Mozzo | 15 |
| MOZZINO F. | SV | 14 | Mozzo | 15 |

PRIMO

Nave (maggio 1903)

| Nome | Equipaggio | | | Paga |
|---------------|------------|-----|-------------|------|
| | Prov. | Età | Grado | |
| PARODI B. | SV | 55 | Capitano | 200 |
| FERRARESI L. | RI | 50 | Secondo | 140 |
| PAGANO M. | SP | 32 | Nostromo | 90 |
| CICHERO E. | IM | 28 | Dispensiere | 60 |
| PAGANINI G. | LI | 23 | Marinaio | 60 |
| MAZITELLI F. | RC | 28 | Marinaio | 60 |
| DI VITA D. * | RC | 27 | Marinaio | 60 |
| BAGNATO O. * | RC | 25 | Marinaio | 60 |
| DI GIORGIO A. | BA | 24 | Marinaio | 60 |
| PERILLO E. * | LI | 27 | Marinaio | 60 |
| CUTUGNO G. | ME | 27 | Marinaio | 60 |
| LAZZERINI A. | LI | 56 | Marinaio | 60 |
| STREXINO G. | SV | 19 | Giovinotto | 50 |
| PLACONICA G. | RC | 19 | Giovinotto | 50 |
| ROCCASALVA S. | SR | 18 | Giovinotto | 25 |
| CHIETO G.B. | SV | 17 | Mozzo | 15 |

BATTININ ACCAME

Brigantino a palo (giugno 1903)

| Nome | Equipaggio | | | Paga |
|-------------|------------|-----|----------|------|
| | Prov. | Età | Grado | |
| THOMATIS E. | GE | 40 | Capitano | 150 |
| DI RUSSO S. | NA | 46 | Secondo | 140 |
| SARDO P. | SV | 33 | Nostromo | 95 |

| | | | | |
|-----------------|----|----|-------------|----|
| BERRUTI C. | GE | 25 | Dispensiere | 75 |
| GODANO M. | IM | 26 | Marinaio | 60 |
| ALDI F. | LI | 30 | Marinaio | 60 |
| BRIASCO F. | IM | 26 | Marinaio | 60 |
| CIPRIANO G. * | CT | 31 | Marinaio | 60 |
| BATTAGLINI E. * | LI | 22 | Marinaio | 60 |
| CROCI E. | AN | 29 | Marinaio | 60 |
| BALESTRINO A. | IM | 16 | Giovinotto | 45 |
| MUSSO U. | GE | 17 | Giovinotto | 40 |
| GODANO B. | IM | 16 | Mozzo | 25 |
| FOLCO P. | SV | 15 | Mozzo | 10 |
| ROSPIGLIOSI F. | GE | 24 | Mozzo | 0 |
| ROCCA P. | SV | 14 | Mozzo | 10 |

Classe D

JOLANDA

Nave (luglio 1902)

Equipaggio

| Nome | Prov. | Età | Grado | Paga |
|----------------|-------|-----|-------------|------|
| BANCALARI G.B. | SP | 39 | Capitano | 200 |
| CORRADI V. | IM | 44 | Secondo | 155 |
| RAFFO S. | SP | 38 | Nostromo | 100 |
| BERTINOTTI A. | SV | 39 | Dispensiere | 85 |
| ROSA L. | SP | 25 | Carpentiere | 80 |
| RAMBALDI F. | IM | 28 | Marinaio | 60 |
| MANITTO D. | SV | 34 | Marinaio | 60 |
| ALTEMANI A. | GE | 28 | Marinaio | 60 |
| CAPURRO L. | IM | 23 | Marinaio | 60 |
| ROMANO F. | SV | 38 | Marinaio | 60 |
| RAFFAELE D. | RC | 21 | Marinaio | 50 |
| GANDOLFO C.* | IM | 19 | Marinaio | 50 |
| LANTERI A. | IM | 19 | Marinaio | 50 |
| TERRIZZANI A. | IM | 35 | Marinaio | 60 |
| VEGLIO G.B. | GE | 22 | Giovinotto | 40 |

| | | | | |
|--------------|----|----|------------|----|
| FEBOLE G.B. | IM | 19 | Giovinotto | 40 |
| MASSABÒ G. | IM | 17 | Giovinotto | 35 |
| BRAIDA G.* | GE | 18 | Giovinotto | 45 |
| VIGNA G. | GE | 18 | Giovinotto | 40 |
| SACCHINI E. | LI | 24 | Giovinotto | 50 |
| SCARTOZZI P. | AN | 15 | Mozzo | 15 |
| BACCHI M. | GE | 15 | Mozzo | 10 |

HONULULO

Brigantino a palo (agosto 1902)

| Nome | Equipaggio | | | Paga |
|---------------|------------|-----|------------|------|
| | Prov. | Età | Grado | |
| VALLE S. | GE | 49 | Capitano | 280 |
| MONTANO E. | GE | 50 | Secondo | 150 |
| BORRIELLO F. | LI | 54 | Nostromo | 90 |
| BELGRANO G. | IM | 41 | Marinaio | 60 |
| MARTINO A. | IM | 21 | Marinaio | 60 |
| AMADEO A. | IM | 35 | Marinaio | 60 |
| CONTI T. * | RI | 24 | Marinaio | 60 |
| SANTINI F.* | LI | 24 | Marinaio | 60 |
| ADRIANI G. | LI | 28 | Marinaio | 60 |
| BRONDI F. | SP | 26 | Marinaio | 60 |
| BELLOTTI D. * | SP | 25 | Marinaio | 60 |
| MODICA E. | SR | 18 | Giovinotto | 50 |
| MAZZEI A. | LI | 22 | Giovinotto | 40 |
| FILIPPONE V. | RC | 16 | Giovinotto | 50 |
| IGHINA A. | GE | 16 | Giovinotto | 30 |
| MORTOLA R. | GE | 15 | Mozzo | 30 |

*Classe E***EMANUELE ACCAME**
Nave a palo (marzo 1902)

| Nome | Equipaggio | | Grado | Paga |
|------------------|------------|-----|----------------|------|
| | Prov. | Età | | |
| BELLANDO F. | SV | 46 | Capitano | 150 |
| LAVAGNA V. | SV | 46 | Secondo | 100 |
| BERIO G.B. | IM | 55 | Nostromo | 95 |
| GRILLI F.* | AN | 39 | Secondo nostr. | 75 |
| PINETTA F. | IM | 49 | Dispensiere | 85 |
| MONTALLI G.* | SP | 36 | Marinaio | 65 |
| BRUZZO R. | IM | 19 | Marinaio | 65 |
| VADALÀ L. | ME | 31 | Marinaio | 65 |
| ANSALDI C.* | IM | 39 | Marinaio | 65 |
| FABRIS F. | VE | 26 | Marinaio | 65 |
| MAGNANI C.* | RI | 30 | Marinaio | 65 |
| TARZIA M.* | RC | 27 | Marinaio | 65 |
| LECCA L. | CA | 26 | Marinaio | 65 |
| DI MARIA F. | NA | 25 | Marinaio | 65 |
| MARASINIELLO M.* | | 37 | Marinaio | 65 |
| MANROTTO A. | AN | 25 | Marinaio | 65 |
| GODEMO G. | IM | 25 | Marinaio | 65 |
| GIRIBALDI L. | IM | 25 | Marinaio | 65 |
| SERAFINI S. | AN | 25 | Marinaio | 50 |
| GIORDANELLA A. | SR | 18 | Giovinotto | 50 |
| DE MORO G. | GE | 22 | Giovinotto | 50 |
| MASSONE D. | GE | 19 | Giovinotto | 45 |
| DUCE S. | SV | 21 | Giovinotto | 45 |
| GIORDANELLA G. | SR | 19 | Giovinotto | 40 |
| CAVALLERO C. | SV | 18 | Mozzo | 20 |
| MANGANO G. | IM | 19 | Mozzo | 15 |
| CERETI S. | SV | 17 | Mozzo | 10 |
| PENDOLA F. | SV | 16 | Mozzo | 10 |

ERASMO

Nave a palo (giugno 1903)

| Nome | Equipaggio | | | |
|---------------|------------|-----|------------------|------|
| | Prov. | Età | Grado | Paga |
| QUEIROLO L. | SP | 47 | Capitano | 150 |
| MAZZIELLO A. | NA | 28 | Secondo | 100 |
| CANEPA G. | GE | 25 | Terzo (scrivano) | C.P. |
| FERRANDINO V. | NA | 36 | Nostromo | 80 |
| FILOSI F. | SP | 27 | Dispensiere | 80 |
| PIERO G. | SP | 22 | Marinaio | 65 |
| GIRIBALDI L. | IM | 26 | Marinaio | 65 |
| GIANELLO C. | SP | 28 | Marinaio | 65 |
| VALCADO T. | SP | 23 | Marinaio | 65 |
| BRUNO M. | IM | 25 | Marinaio | 65 |
| CILIBERTO S. | NA | 25 | Marinaio | 65 |
| OTTAVIANI R. | AN | 34 | Marinaio | 65 |
| RONCALLO F.* | SP | 26 | Marinaio | 65 |
| ROLLA D. | SP | 21 | Marinaio | 65 |
| MAZZINO S. | GE | 23 | Marinaio | 65 |
| AICARDI N. | IM | 36 | Marinaio | 70 |
| GANDINI P. | GE | 25 | Giovinotto | 55 |
| ERCOLES B. | RI | 21 | Giovinotto | 50 |
| RATTI D.* | SP | 18 | Giovinotto | 35 |
| SANGUINETI P. | SP | 16 | Giovinotto | 35 |
| DE CANDIA G.* | BA | 19 | Giovinotto | 35 |
| QUESTA C. | LI | 18 | Giovinotto | 30 |
| TOMMASI U. | LI | 17 | Giovinotto | 30 |
| GIANNETTI A.* | RC | 19 | Giovinotto | 45 |
| MULTEDO D. | GE | 23 | Oper. mecc. | 75 |

PIROSCAFI

Classe A

FILIPPO CHICCA

(ottobre 1901)

| Nome | Equipaggio | | | Paga |
|-----------------|------------|-----|----------------|------|
| | Prov. | Età | Grado | |
| BOSO A | CT | 26 | Capitano | C.P. |
| VALENTI P.* | CT | 52 | Nostromo | 80 |
| GIGLI A. | LI | 39 | Dispensiere | 75 |
| LANDUCCI P. | LI | 37 | Marinaio | 70 |
| MANNI G.* | LI | 57 | Marinaio | 70 |
| MAGNI E. | LI | 22 | Marinaio | 70 |
| DI CRESCENZO V. | LI | 20 | Marinaio | 70 |
| INDELICATO P. | CT | 16 | Giovinotto | 70 |
| RAMETTA C. | CT | 13 | Giovinotto | 50 |
| RAZETO P. | GE | 17 | Mozzo | C.P. |
| BREITARIASER G. | GE | 31 | Mozzo | 0 |
| GRASSO L. | CT | 16 | Mozzo | 20 |
| PERAGALLO F. | GE | 29 | Primo macch. | C.P. |
| SCOGNAMILLO P. | LI | 36 | Calderinaio | 90 |
| ZACCAGNINI G. | AN | 42 | Capo fuochista | 110 |
| RODOLICO V. | NA | 25 | Fuochista | 90 |
| DI MEO L. | LI | 30 | Fuochista | 90 |
| GIGLI A. | LI | 20 | Carbonaio | 50 |
| LIGRESTI C. | CT | 19 | Carpentiere | 80 |

CITTÀ DI MASSA

(ottobre 1902)

| Nome | Equipaggio | | | Paga |
|----------------|------------|-----|-----------------|------|
| | Prov. | Età | Grado | |
| BOGAZZI O. | SP | 31 | Padrone al com. | 100 |
| BRONZI L. | SP | 34 | Marinaio | 50 |
| MORACCHIOLI G. | SP | 21 | Marinaio | 50 |

| | | | | |
|--------------|----|----|----------------|-----|
| CASANOVA F. | SP | 31 | Marinaio | 50 |
| MUTTINO A. | SP | 40 | Marinaio | 50 |
| MAGGIANI G. | SP | 16 | Mozzo | 15 |
| GIAMPAOLI A. | GE | 26 | Primo macch. | 100 |
| CERETTI S. | SP | 31 | Fuochista aut. | 90 |
| RIGHETTI G. | SP | 32 | Fuochista | 80 |
| MENCONI D. | SP | 45 | Fuochista | 80 |

PROSPERO
(ottobre 1902)

| Nome | Equipaggio | | | |
|---------------|------------|-----|-----------------|------|
| | Prov. | Età | Grado | Paga |
| CONTI F. | CT | 56 | Padrone al com. | 145 |
| OLIVARI G. | GE | 36 | Nostromo | 90 |
| SCHIAFFINO A. | GE | 40 | Dispensiere | 80 |
| INDELICATO F. | CT | 57 | Marinaio | 70 |
| MELISTA N. | CT | 44 | Marinaio | 70 |
| GARUFI S. | CT | 21 | Marinaio | 70 |
| PUGLIONISI O. | CT | 26 | Marinaio | 70 |
| GRASSO M. | CT | 18 | Giovinotto | 50 |
| CARBONARO P. | CT | 12 | Mozzo | 30 |
| TORSEGNO M. | GE | 53 | Primo macch. | 145 |
| MUJÀ D. | CT | 55 | Calderinaio | 90 |
| ONETO G.B. | GE | 60 | Capo fuochista | 105 |
| MEDOLLA A. | LI | 25 | Fuochista | 85 |
| PERTICONE O. | CT | 20 | Fuochista | 85 |
| MONFORTE L. | CT | 23 | Carbonaio | 50 |

Classe B

ANDREA

(dicembre 1901)

| Nome | Equipaggio | | | Paga |
|----------------|------------|-----|----------------|------|
| | Prov. | Età | Grado | |
| ZINO A. | GE | 45 | Capitano | 125 |
| BERNASCONE L. | SV | 27 | Secondo | 100 |
| FOLLE A. | GE | 32 | Nostromo | 90 |
| SIMONETTI L. | GE | 43 | Dispensiere | 80 |
| CAROFILIO F. | BA | 18 | Marinaio | 65 |
| FIGARI P. | GE | 26 | Marinaio | 65 |
| DELLACASA G.B. | GE | 34 | Marinaio | 65 |
| SAN NICOLÒ G. | GE | 31 | Marinaio | 65 |
| FRAGAMENO T. | RC | 16 | Giovinotto | 35 |
| GENNARO E. | GE | 13 | Mozzo | 10 |
| CONSIGLIERE M. | GE | 29 | Primo macch. | 150 |
| STORACE L. | LI | 25 | Secondo macch. | 100 |
| GERARDI O. | VE | 21 | Allievo macch. | 80 |
| GEREMIA A.* | NA | 30 | Calderinaio | 90 |
| GUIDOTTI G. | AN | 40 | Capo fuochista | 95 |
| GINELLI F. | GE | 25 | Fuochista | 80 |
| MORGANTE R. | RC | 25 | Fuochista | 80 |
| VADALÀ D.* | ME | 19 | Carbonaio | 60 |
| TITO S.* | BA | 25 | Carbonaio | 60 |

COLOMBO

(marzo 1903)

| Nome | Equipaggio | | | Paga |
|------------|------------|-----|-------------|------|
| | Prov. | Età | Grado | |
| BOERO S. | GE | 45 | Capitano | 150 |
| CIPPERO G. | IM | 35 | Secondo | 105 |
| GARDONE A. | IM | 45 | Dispensiere | 80 |
| GALLO A.* | NA | 40 | Marinaio | 60 |
| BOCCONE G. | GE | 20 | Marinaio | 60 |

| | | | | |
|----------------|----|------|----------------|------|
| TATTOLI F.* | BA | 36 | Marinaio | 60 |
| AMATO M.* | BA | 25 | Marinaio | 60 |
| COPELLO G. | SP | 35 | Camerotto | 60 |
| SALVEMINI P. | BA | 19 | Giovinotto | 30 |
| PALUMBO O. | TP | 31 | Primo macch. | 150 |
| GRAZIANO G. | NA | 32 | Secondo macch. | 105 |
| GABBI G. | SP | 26 | Calderinaio | 85 |
| MAZZA P. | SV | 29 | Capo fuochista | 90 |
| BRUZZONE G.B. | GE | 24 | Fuochista | 75 |
| MARTELLINI P.* | BA | 38 | Fuochista | 75 |
| DI LEUCA A.* | NA | 19 | Carbonaio | 55 |
| MASELLA D. | NA | 20 | Carbonaio | 55 |
| COSTA G. | GE | n.i. | n.i. | n.i. |

Classe C

ANGELA

(gennaio 1901)

Equipaggio

| Nome | Prov. | Età | Grado | Paga |
|-------------------|-------|-----|----------------|------|
| BANCALARI P. | SP | 32 | Capitano | 125 |
| SOLARI G. | GE | 37 | Secondo | 100 |
| DASSO G. | SP | 42 | Nostromo | 80 |
| TENENTI A.* | AN | 30 | Dispensiere | 75 |
| MASTROPASQUA S.* | BA | 27 | Marinaio | 55 |
| DE GIOIA V. | BA | 27 | Marinaio | 55 |
| CAMA G.* | ME | 36 | Marinaio | 55 |
| NICOLOSI S. | CT | 33 | Marinaio | 55 |
| VALENTE G. | BA | 13 | Giovinotto | 40 |
| CARBONE G. | GE | 38 | Primo macch. | 150 |
| MATERA R. | NA | 42 | Secondo macch. | 105 |
| BORIELLO S.* | NA | 32 | Ingrassatore | 80 |
| RUGGIERO V.* | BA | 37 | Capo fuochista | 95 |
| DIANO L.* | BA | 44 | Fuochista | 80 |
| DI RUTIGLIANO N.* | BA | 26 | Fuochista | 80 |

| | | | | |
|--------------|----|----|-----------|----|
| GALLO G.* | ME | 34 | Fuochista | 80 |
| PISANI P.* | BA | 32 | Carbonaio | 60 |
| MESSINA C.* | BA | 42 | Carbonaio | 60 |
| CRAVIOTTO L. | SP | 17 | Cameriere | 60 |

GIUSEPPE
(febbraio 1901)

| Nome | Equipaggio | | | | Paga |
|---------------|------------|-----|----------------|--|------|
| | Prov. | Età | Grado | | |
| LICO R. | RC | 41 | Capitano | | 150 |
| ONETO A. | SP | 43 | Secondo | | 100 |
| BARCA L.* | ME | 42 | Nostromo | | 90 |
| CALAFATO G. | LI | 41 | Dispensiere | | 80 |
| CINCOTTA V.* | ME | 20 | Marinaio | | 55 |
| MERELLO A. | GE | 37 | Marinaio | | 55 |
| CANNARSA L.* | AN | 49 | Marinaio | | 55 |
| ALBANO P. | NA | 30 | Marinaio | | 55 |
| DE CANDIA G.* | BA | 23 | Giovinotto | | 35 |
| COSTA P. | RC | 21 | Giovinotto | | 40 |
| MAISANO V. | RC | 15 | Mozzo | | 15 |
| MARCONI A. | RM | 56 | Primo macch. | | 130 |
| MONTISI G. | CA | 24 | Secondo macch. | | 100 |
| MENOZZI E. | GE | 21 | Allievo macch. | | 85 |
| CUTUGNO A.* | ME | 40 | Capo fuochista | | 95 |
| PRISCO G.* | NA | 39 | Fuoch. cald. | | 80 |
| PAGANO L. | SP | 26 | Fuochista | | 80 |
| CAROFILIO M.* | BA | 42 | Fuochista | | 80 |
| BUX D.* | BA | 43 | Fuochista | | 80 |
| RICCO M. | BA | 42 | Fuochista | | 80 |
| PEDRONI P. | GE | 21 | Carbonaio | | 60 |
| DE PINTO O. | BA | 41 | Carbonaio | | 60 |

ANGELICA ACCAME

(settembre 1901)

| Nome | Equipaggio | | | |
|----------------|------------|-----|-----------------|------|
| | Prov. | Età | Grado | Paga |
| ROSSI S. | GE | 38 | Capitano | 160 |
| CHIESA G. | GE | 40 | Secondo | 100 |
| CHIAZZARI A. | SV | 25 | Terzo ufficiale | 70 |
| PATRONE G.* | IM | 53 | Nostromo | 90 |
| MORENO G.* | IM | 48 | Marinaio | 65 |
| COSTANZO S.* | LI | 36 | Marinaio | 65 |
| MONTONERI C.* | CT | 40 | Marinaio | 65 |
| CIRILLI G. | NA | 23 | Marinaio | 65 |
| OXILIA C.* | SV | 61 | Camerotto | 60 |
| ACCAME E. | GE | 17 | Giovinotto | 40 |
| MASSA A. | SV | 17 | Mozzo | 15 |
| CAMOGLIANO G. | GE | 17 | Mozzo | 10 |
| CORNERO U. | GE | 14 | Mozzo | 5 |
| COSTA A. | GE | 15 | Mozzo | 5 |
| BALBI P. | GE | 16 | Mozzo | 5 |
| MORETTO D. | GE | 29 | Primo macch. | 155 |
| AMALFITANO A. | NA | 24 | Secondo macch. | 120 |
| SORRENTO G. | CT | 19 | Allievo macch. | 75 |
| SICILIANO F. | BA | 23 | Calderinaio | 90 |
| BONANNI L. | SP | 22 | Capo fuochista | 95 |
| IPPOLITI P.* | BA | 24 | Fuochista | 80 |
| MIGLIACCIO S.* | NA | 34 | Fuochista | 80 |
| BUONOCUORE G. | NA | 25 | Carbonaio | 60 |
| SAVI G. | GE | 27 | Carbonaio | 60 |
| INTILISANO F. | PA | 22 | Carpentiere | 90 |

CAVOUR

(ottobre 1901)

| Nome | Equipaggio | | | |
|--------------|------------|-----|----------|------|
| | Prov. | Età | Grado | Paga |
| BENVENUTO D. | GE | 56 | Capitano | 125 |
| ROSSO A. | IM | 37 | Secondo | 90 |

| | | | | |
|----------------|----|----|-----------------|-----|
| MORTOLA G. | GE | 52 | Nostromo | 90 |
| OSTUNE A. | GE | 50 | Dispensiere | 80 |
| AMATO C. | BA | 39 | Marinaio | 65 |
| MEZZANO E. | GE | 40 | Marinaio | 65 |
| BANCHERO U. | GE | 20 | Marinaio | 65 |
| NATINO S. | SP | 29 | Marinaio | 65 |
| FIORE L. | GE | 17 | Mozzo | 25 |
| AGENO E. | GE | 19 | Mozzo | 10 |
| MORTOLA P. | GE | 18 | Mozzo | 10 |
| FERRO A. | SV | 28 | Primo macch. | 150 |
| ANDOLCETTI D. | SV | 32 | Secondo macch. | 100 |
| BICCHIERAI U. | SP | 21 | Oper. mecc. sp. | 80 |
| VESPOLI C. | NA | 20 | Calderinaio | 90 |
| BUONACORSI M.* | LI | 51 | Capo fuochista | 95 |
| BICCHIERAI L. | SP | 27 | Fuochista | 80 |
| GRASSO G.B. | SV | 28 | Fuochista | 80 |
| ESPOSITO E. | PA | 25 | Carbonaio | 60 |
| VALENTE V.* | BA | 18 | Carbonaio | 50 |

ROSALBA

(marzo 1902)

Equipaggio

| Nome | Prov. | Età | Grado | Paga |
|--------------|-------|-----|----------------|------|
| GAZZOLO G.B. | GE | 42 | Capitano | 125 |
| MASSA G. | GE | 46 | Secondo | 100 |
| CHIGNOLI L. | SP | 39 | Nostromo | 80 |
| GALLO G.B. | GE | 39 | Dispensiere | 80 |
| VIVIANI G. | SP | 44 | Marinaio | 65 |
| GAZZOLO C. | GE | 23 | Marinaio | 65 |
| ARBIS G. | CA | 27 | Marinaio | 65 |
| DE GIOIA V. | BA | 28 | Marinaio | 65 |
| RAVANO E.* | GE | 34 | Marinaio | 65 |
| ROLLA T. | SP | 18 | Giovinotto | 30 |
| RANELI A. | GE | 39 | Primo macch. | 150 |
| SCAGNOZZI G. | LI | 29 | Secondo macch. | 100 |

| | | | | |
|----------------|----|----|----------------|----|
| CIPOLLINA G. | GE | 25 | Calderinaio | 90 |
| POZZI G. | GE | 30 | Igrassatore | 90 |
| BIGHETTO A. | SV | 45 | Capo fuochista | 95 |
| BOSCO C.* | NA | 37 | Fuochista | 80 |
| PUPPO V. | SV | 39 | Fuochista | 80 |
| FRISONE P.* | ME | 19 | Carbonaio | 60 |
| MAGLIULO P. | NA | 19 | Carbonaio | 60 |
| SCIACOSELLI P. | BA | 32 | Carbonaio | 60 |

CONCORDIA
(febbraio 1903)

| Nome | Equipaggio | | | |
|-----------------|------------|-----|----------------|------|
| | Prov. | Età | Grado | Paga |
| GARIBALDI F. | GE | 57 | Capitano | 150 |
| SCHIAFFINO F. | GE | 53 | Secondo | 120 |
| CHECCHI F. | GE | 36 | Nostromo | 90 |
| CORSO E. | SP | 45 | Dispensiere | 85 |
| MANTERO S. | GE | 49 | Marinaio | 65 |
| DE CATTO D. | GE | 26 | Marinaio | 65 |
| MARCHESE G. | GE | 27 | Marinaio | 65 |
| MOLFINO C. | GE | 27 | Marinaio | 65 |
| VIACAVA L. | GE | 34 | Camerotto | 70 |
| REPETTO I. | SP | 14 | Mozzo | 25 |
| ROLLA G. | SP | 14 | Mozzo | 15 |
| FORNARO G.B. | SP | 34 | Primo macch. | 150 |
| ASTOLFI A. | GE | 27 | Secondo macch. | 125 |
| GIUNGI G. | GE | 33 | Oper. mecc. | 110 |
| SCOCCIMARRO C.* | SV | 45 | Calderinaio | 90 |
| DAGNINO G. | SP | 31 | Capo fuochista | 90 |
| BRUZZONE A. | SV | 19 | Fuochista | 80 |
| FOLLA G. | GE | 34 | Fuochista | 80 |
| TAGLIAFICO L. | GE | 20 | Carbonaio | 60 |
| DI LORENZO S.* | ME | 45 | Carbonaio | 60 |
| BACCHIONE P. | SP | 30 | Carbonaio | 60 |
| BIGNONE S. | GE | 39 | Fanalista | 70 |

Classe D

PININ

(febbraio 1901)

| Nome | Equipaggio | | Grado | Paga |
|-----------------|------------|-----|----------------|------|
| | Prov. | Età | | |
| GUANO L. | SP | 37 | Capitano | 125 |
| BOERO S. | GE | 43 | Secondo | 100 |
| MESSINA S.* | ME | 32 | Nostromo | 85 |
| ACQUARONE G.* | IM | 33 | Dispensiere | 80 |
| VIGNALE S. | SP | 20 | Marinaio | 55 |
| PALOMBA D. | NA | 22 | Marinaio | 55 |
| VEZZANO B.* | RC | 20 | Giovinotto | 55 |
| FRISONE A.* | ME | 23 | Giovinotto | 45 |
| LA CAMERA P. | ME | 19 | Giovinotto | 30 |
| CELLA F. | SP | 15 | Mozzo | 15 |
| ROBERTI G. | GE | 38 | Primo macch. | 150 |
| PALOMBA A. | TP | 29 | Secondo macch. | 100 |
| MOLICA F. | PA | 28 | Oper. mecc. | 100 |
| RIVIECCIO A. | NA | 42 | Ingrassatore | 85 |
| BARTOLI G.* | BA | 34 | Capo fuochista | 95 |
| CASSANO A. | BA | 38 | Fuoch. cald. | 90 |
| VIOLANTE G. | BA | 42 | Fuochista | 80 |
| FASSONE N.* | GE | 36 | Fuochista | 80 |
| FANITA G.* | BA | 27 | Fuochista | 80 |
| GIAMPIETRO S. | BA | 29 | Fuochista | 80 |
| SCIOCOVELLI O.* | BA | 30 | Fuochista | 80 |
| BILETTO M. | BA | 20 | Carbonaio | 60 |
| ACCETTINA V.* | BA | 32 | Carbonaio | 60 |
| LABBATE G.* | BA | 39 | Carbonaio | 60 |
| NASI F. | GE | 31 | Cameriere | 40 |

COSTANTE

(settembre 1901)

| Nome | Equipaggio | | | Paga |
|---------------|------------|-----|----------------|------|
| | Prov. | Età | Grado | |
| BOERO G. | GE | 45 | Capitano | 125 |
| MIGLIORE L. | TP | 40 | Secondo | 90 |
| CARBONE N. | GE | 56 | Nostromo | 90 |
| TRABUCCO L. | SP | 53 | Dispensiere | 80 |
| CONTE L. | NA | 25 | Marinaio | 65 |
| CROVETTO F. | GE | 51 | Marinaio | 65 |
| OLIVARI F. | GE | 32 | Marinaio | 65 |
| MARINI A. | GE | 45 | Marinaio | 65 |
| SITZIA G. | GE | 24 | Camerotto | 40 |
| SALVEMINI M. | BA | 18 | Giovinotto | 40 |
| ASPRE F. | RC | 16 | Giovinotto | 30 |
| SIMONINI E. | GE | 26 | Primo macc. | 150 |
| BANCHI B. | GE | 22 | Secondo macch. | 100 |
| VALLARA F. | RC | 42 | Calderinaio | 90 |
| OLIVARI B. | GE | 22 | Ingrassatore | 85 |
| BAGNATO P. | PA | 38 | Capo fuochista | 95 |
| ZANGHI G. | ME | 25 | Fuochista | 80 |
| ARENA G. | ME | 20 | Fuochista | 80 |
| MARMORATO F.* | RC | 56 | Fuochista | 80 |
| VIACAVA I. | GE | 26 | Fuochista | 80 |
| CAPELLUTI G. | BA | 17 | Fuochista | 80 |
| PEDRONI P. | GE | 20 | Carbonaio | 60 |
| BONANNO S.* | ME | 19 | Carbonaio | 60 |
| BUONO F. | NA | 36 | Carbonaio | 60 |

LIVIETTA

(ottobre 1901)

| Nome | Equipaggio | | | Paga |
|-----------|------------|-----|----------|------|
| | Prov. | Età | Grado | |
| QUESTA L. | SP | 42 | Capitano | 150 |
| QUESTA A. | SP | 26 | Secondo | 125 |

| | | | | |
|-----------------|----|----|----------------|-----|
| COPELLO E. | SP | 52 | Nostromo | 80 |
| REBENO A. | GE | 45 | Dispensiere | 80 |
| MEZZANO I. | GE | 29 | Marinaio | 65 |
| MEZZINA G.* | BA | 35 | Marinaio | 65 |
| CAVALLARO F.* | ME | 51 | Marinaio | 65 |
| FERRARI E.* | SP | 27 | Marinaio | 65 |
| COSTA L. | GE | 44 | Camerotto | 50 |
| PIRANI N.* | BA | 19 | Giovinotto | 40 |
| TRAVERSO C. | GE | 15 | Mozzo | 15 |
| TORRE G. | GE | 47 | Primo macch. | 150 |
| ALOCCO S. | NA | 28 | Secondo macch. | 125 |
| CIVILE G. | PA | 25 | Allievo macch. | 80 |
| GORI G.* | SP | 42 | Calderinaio | 80 |
| BOERO F. | GE | 35 | Capo fuochista | 95 |
| ARENA S.* | ME | 26 | Fuochista | 80 |
| CAROFILGIO L.* | BA | 37 | Fuochista | 80 |
| FERRARA R. | NA | 26 | Fuochista | 80 |
| SCOLA V.* | NA | 42 | Fuochista | 80 |
| DI MARTINO A.* | LI | 35 | Fuochista | 80 |
| MAGLIULO A.* | NA | 24 | Carbonaio | 60 |
| DEL VESCOVO N.* | BA | 18 | Carbonaio | 60 |
| LOTERO F.* | SV | 25 | Carbonaio | 60 |

CONFIDENZA
(settembre 1902)

| Nome | Equipaggio | | | |
|-----------------|------------|-----|-------------|------|
| | Prov. | Età | Grado | Paga |
| STAGNO P. | GE | 60 | Capitano | 150 |
| ROCCATAGLITA G. | GE | 56 | Secondo | 100 |
| DRAGO G. | GE | 49 | Nostromo | 80 |
| CHIESA N. | GE | 44 | Dispensiere | 85 |
| CUNCOTTA V.* | ME | 21 | Marinaio | 65 |
| BRUNETTO A. | GE | 33 | Marinaio | 65 |
| ASTE S. | GE | 27 | Marinaio | 65 |
| ROLLA M. | SP | 21 | Marinaio | 65 |

| | | | | |
|------------------|----|----|----------------|-----|
| SANCINI P. | GE | 18 | Camerotto | 45 |
| CASTIGLIONE V.T. | GE | 20 | Giovinotto | 45 |
| MARCHEGIANO S. | AN | 15 | Giovinotto | 30 |
| BISAGNO R. | GE | 17 | Mozzo | 10 |
| PRATOLONGO E. | GE | 32 | Primo macch. | 150 |
| RIBATTO P. | GE | 33 | Secondo macch. | 100 |
| GERMANO G. | RC | 27 | Oper. mecc. | 85 |
| MIGLIACCIO S.* | NA | 35 | Calderinaio | 90 |
| SCALA G. | NA | 42 | Capo fuochista | 95 |
| GALLO S. | NA | 43 | Fuochista | 80 |
| COLONNELLO R.* | AN | 41 | Fuochista | 80 |
| CIUCCHINI M.* | AN | 40 | Fuochista | 80 |
| GORI G.* | SP | 43 | Fuochista | 80 |
| TACCHELLA P. | GE | 23 | Fuochista | 80 |
| RONCALLO G.* | SP | 20 | Carbonaio | 60 |
| MANZO A.* | NA | 26 | Carbonaio | 60 |
| BIAGHETTI U. | GE | 18 | Carbonaio | 60 |

LORENZO

(ottobre 1902)

| Nome | Equipaggio | | | | Paga |
|------------------|------------|-----|----------------|-----|------|
| | Prov. | Età | Grado | | |
| ZINO F. | SV | 40 | Capitano | 150 | |
| BENNATO N. | GE | 45 | Secondo | 125 | |
| ALBRIZIO F.* | BA | 51 | Nostromo | 90 | |
| SCHIAPPACASSE F. | GE | 49 | Dispensiere | 85 | |
| CONTRERAS S. | NA | 31 | Marinaio | 65 | |
| TURCI G. | BA | 34 | Marinaio | 65 | |
| BELVEDERE N. | RC | 44 | Marinaio | 65 | |
| AFFAITATI N. | BA | 20 | Marinaio | 65 | |
| RIUGGIERI R. | BA | 17 | Mozzo | 35 | |
| SGNEO D. | BA | 16 | Mozzo | 35 | |
| PRISCO E. | NA | 17 | Mozzo | 30 | |
| TRASSINO F. | GE | 38 | Primo macch. | 150 | |
| FALCHERO P. | GE | 31 | Secondo macch. | 125 | |

| | | | | |
|------------------|----|----|-----------------|----|
| CHERUBINO F. | RC | 40 | Calderinaio | 90 |
| BOSSETTI C. | BA | 49 | Capo fuochista | 95 |
| DI MARTINO B. | NA | 38 | Fuoch. ingrass. | 90 |
| PISANI C.* | BA | 40 | Fuochista | 85 |
| CLEMENTE R. | RC | 32 | Fuochista | 80 |
| CUOMO R. | NA | 29 | Fuochista | 80 |
| PAGLIARA S. | NA | 27 | Fuochista | 80 |
| AJELLO N. | NA | 27 | Fuochista | 80 |
| GUASTADISEGNI V. | BA | 23 | Carbonaio | 60 |
| SCALATRINO A. | NA | 26 | Carbonaio | 60 |
| ACQUAMARE C. | RC | 18 | Carbonaio | 60 |

MICHELANGELO

(ottobre 1902)

| Nome | Equipaggio | | | |
|-----------------|------------|-----|-----------------|------|
| | Prov. | Età | Grado | Paga |
| AICARDI C. | SV | 43 | Capitano | 150 |
| TASSO G. | GE | 52 | Secondo | 125 |
| BALDUINO P.* | SV | 48 | Nostromo | 90 |
| LONGINOTTI A. | LI | 62 | Padr. da nostr. | 90 |
| POSSONE G. | GE | 29 | Dispensiere | 85 |
| AMORUSO G.* | BA | 45 | Marinaio | 65 |
| URSINO D. | RC | 22 | Marinaio | 65 |
| BRUNASCO R.* | NA | 29 | Marinaio | 65 |
| ENRICO G.* | SV | 29 | Marinaio | 65 |
| MASSA G. | GE | 52 | Marinaio | 65 |
| MARENGO A. | SV | 22 | Marinaio | 55 |
| CARLINO G.* | RC | 22 | Marinaio | 45 |
| DEL MONACO M. | NA | 18 | Giovinotto | 35 |
| RAPOZZINI M. | GE | 16 | Mozzo | 10 |
| TUO G. | GE | 47 | Primo macch. | 150 |
| MAGGIOLO G. | GE | 30 | Secondo macch. | 125 |
| GAGGERO D. | GE | 21 | Allievo macch. | 85 |
| SCOGNAMIGLIO P. | NA | 29 | Calderinaio | 90 |
| BELLANO A. | BA | 45 | Capo fuochista | 95 |

| | | | | |
|--------------|----|----|-----------|----|
| SPOTORNO G.* | SV | 23 | Fuochista | 80 |
| MOGGIA A.* | SP | 32 | Fuochista | 80 |
| ERMIRIO E. | SP | 24 | Fuochista | 80 |
| FRATALA A. | PA | 34 | Fuochista | 80 |
| ALIA D.* | TA | 34 | Fuochista | 80 |
| GUAUDIO G.* | BA | 21 | Fuochista | 80 |
| PEDRONI P. | GE | 21 | Fuochista | 80 |
| SERENI G. | GE | 36 | Fuochista | 80 |
| GIORDANO C. | GE | 18 | Carbonaio | 60 |
| NATINO S. | SP | 30 | Carbonaio | 60 |
| AMATO D.* | BA | 28 | Carbonaio | 60 |

DANTE

(novembre 1902)

Equipaggio

| Nome | Prov. | Età | Grado | Paga |
|----------------|-------|-----|----------------|------|
| SOLARI F. | GE | 53 | Capitano | 150 |
| MAGGI L. | GE | 36 | Secondo | 110 |
| OLIVARI A. | LI | 48 | Nostromo | 90 |
| BAGNASCO C. | SP | 27 | Dispensiere | 80 |
| MONTEBELLI A.* | RI | 36 | Marinaio | 65 |
| MOSCHELLA E.* | RC | 30 | Marinaio | 65 |
| BERTORA E. | GE | 20 | Marinaio | 65 |
| ASTE S. | GE | 27 | Marinaio | 65 |
| DE CANDIA G.* | BA | 24 | Giovinotto | 45 |
| GUBERTI C. | SP | 19 | Giovinotto | 45 |
| BARACCHINI A. | SP | 15 | Giovinotto | 35 |
| OLIVARI L. | SP | 14 | Mozzo | 20 |
| CASSANELLO E. | GE | 39 | Primo macch. | 150 |
| RONCALLO F.* | SP | 27 | Secondo macch. | 125 |
| MAGGIOLO L. | GE | 29 | Allievo macch. | 85 |
| DIANA L.* | BA | 45 | Calderinaio | 90 |
| ARENA N. | ME | 34 | Capo fuochista | 95 |
| TRAVERSO F. | SP | 46 | Fuochista | 80 |
| SERPE N.* | NA | 26 | Fuochista | 80 |

| | | | | |
|----------------|----|----|-----------|------|
| PAGANO L. | SP | 27 | Fuochista | 80 |
| GASPARINI G. | SP | 26 | Fuochista | 80 |
| RONCALLO G. | SP | 20 | Carbonaio | 60 |
| MANGRAVITTI S. | ME | 26 | Carbonaio | 60 |
| SALUSTIO M. | BA | 42 | Carbonaio | 60 |
| TITO P. | SP | 19 | n.i. | n.i. |

BALILLA

(marzo 1903)

| Nome | Equipaggio | | | |
|--------------------|------------|-----|----------------|------|
| | Prov. | Età | Grado | Paga |
| CELLE C. | GE | 48 | Capitano | 200 |
| SAMBARINO dott. P. | GE | 31 | Primo medico | C.P. |
| BONGHI dott. L. | GE | 31 | Secondo medico | C.P. |
| SCHIAPPACASSE A. | GE | 30 | Primo uff. | 150 |
| OLIVARI A. | GE | 50 | Secondo uff. | 100 |
| SERRA E. | GE | 27 | Primo nostr. | 95 |
| LEVERONE G.* | GE | 51 | Secondo nostr. | 80 |
| BARACCHINI G. | SP | 50 | Primo disp. | 80 |
| AZZARINI S. | SP | 26 | Secondo disp. | 65 |
| GIANCHETTA A. | GE | 23 | Terzo disp. | 60 |
| RISSOTTO G. | GE | 29 | Marinaio | 65 |
| PORTESI P. | IM | 30 | Marinaio | 65 |
| VALENTINI C.* | AN | 44 | Marinaio | 65 |
| RESTANO G. | IM | 28 | Marinaio | 65 |
| FIORI D. | IM | 39 | Marinaio | 65 |
| SASSARINI G. | SP | 33 | Marinaio | 65 |
| DANEI E.* | LI | 37 | Marinaio | 65 |
| RANDO B. | ME | 39 | Capostiva | 30 |
| MARINUCCI L.* | AN | 39 | Capostiva | 30 |
| PELLEGRINO C.* | RC | 38 | Capostiva | 30 |
| ARMONIA V. | SR | 26 | Capostiva | 30 |
| GAMBUZZA G.* | CT | 26 | Capostiva | 30 |
| CAMPANELLA F. | CT | 29 | Capostiva | 30 |
| TOSELLI T. | CA | 41 | Capostiva | 30 |

| | | | | |
|-------------------|----|----|-----------------|--------|
| FURLO S.* | BA | 18 | Giovinotto | 35 |
| IACOVELLO M. | BA | 18 | Giovinotto | 35 |
| CHERICI G. | LI | 17 | Giovinotto | 35 |
| NOBERASCO B. | SV | 19 | Giovinotto | merito |
| GATTORONCHIERI G. | SP | 16 | Mozzo | 30 |
| GIUGANINO P. | GE | 44 | Primo macch. | 200 |
| RIBATTO P. | GE | 34 | Secondo macch. | 150 |
| RISSO A. | GE | 29 | Terzo macch. | 120 |
| ROBELLO A. | GE | 48 | Calderinaio | 90 |
| RATTI E. | SP | 29 | Ingrassatore | 80 |
| BOTTARO G. | GE | 32 | Oper. ingr. el. | 120 |
| CORTECCIA L. | GE | 34 | Capo fuochista | 90 |
| ZUNINO A. | GE | 32 | Fuochista | 80 |
| BRICCHETTO L. | GE | 34 | Fuochista | 80 |
| MIGLIOLI D. | GE | 44 | Fuochista | 80 |
| MATTERA P.* | NA | 31 | Fuochista | 80 |
| MAGGI G.B. | SP | 29 | Fuochista | 80 |
| FACIO L. | SV | 34 | Fuochista | 80 |
| BUCCO G. | AN | 36 | Fuochista | 80 |
| TRABUCCO G.* | GE | 44 | Fuochista | 80 |
| PASCUCCI V. | SP | 20 | Carbonaio | 60 |
| BARDELLINI I. | SP | 22 | Carbonaio | 60 |
| BOTTO R.* | SP | 19 | Carbonaio | 60 |
| BERTELLA S. | SP | 24 | Carbonaio | 60 |
| CABANO P.* | SP | 25 | Carbonaio | 60 |
| RONDELLI G. | GE | 32 | Carbonaio | 60 |
| ELENA M. | GE | 24 | Allievo elettr. | 0 |
| BADIALE D. | SP | 36 | Primo camb. | 80 |
| GUGLIELMONI N. | SP | 26 | Secondo camb. | 50 |
| VERNENGO D. | GE | 20 | Cameriere | 40 |
| FAZIO E. | SV | 46 | Carpentiere | 100 |

*Classe E***GIUSEPPE ACCAME**

(maggio 1901)

| Nome | Equipaggio | | Grado | Paga |
|----------------|------------|-----|------------------|------|
| | Prov. | Età | | |
| BRUNELLO L. | IM | 51 | Capitano | 160 |
| FILIPPINI L. | VE | 35 | Secondo | 90 |
| RIVAROLA R. | GE | 37 | C.L.C. ufficiale | 100 |
| BADARACCIO A. | GE | 47 | Dispensiere | 80 |
| BOSIO E. | SV | 29 | Marinaio | 60 |
| BELLOSO L. | SP | 19 | Marinaio | 60 |
| ANFOSSO D. | IM | 19 | Marinaio | 60 |
| NERUCCI G.* | CT | 56 | Marinaio | 60 |
| TURCO F. | NA | 28 | Marinaio | 60 |
| SPANÒ L. | ME | 29 | Marinaio | 60 |
| ANASTASIO V. | LI | 19 | Giovinotto | 30 |
| FIORE V. | GE | 19 | Giovinotto | 40 |
| FERRANDO G. | SV | 16 | Mozzo | 25 |
| CAREGA A. | GE | 16 | Mozzo | 10 |
| GORZIGLIA S. | GE | 36 | Primo macch. | 150 |
| GALLINO I. | GE | 24 | Secondo macch. | 110 |
| AMALFITANO A. | NA | 24 | Macch. aiut. | 90 |
| ACCAME E. | GE | 18 | Allievo macch. | 0 |
| PURPURA G. | PA | 32 | Capo fuochista | 90 |
| MILITELLO A.* | ME | 28 | Carpentiere | 70 |
| VENTURINO L. | SV | 27 | Fuochista | 80 |
| DE DOMENICO B. | ME | 36 | Fuochista | 80 |
| CUOMO R. | NA | 28 | Fuochista | 80 |
| RANDO F. | ME | 37 | Fuochista | 80 |
| GUGLIELMONI A. | GE | 28 | Fuochista | 80 |
| SOAREZ M. | Brasile | — | Fuochista | 80 |
| GAUDIO G.* | BA | 20 | Carbonaio | 60 |
| CORRENETTI G. | SV | 18 | Carbonaio | 15 |
| RICCI L. | SV | 17 | Carbonaio | 15 |

INDICE

| | | |
|---|------|-----|
| Albo sociale | pag. | 5 |
| Atti sociali | » | 13 |
| <i>Isabella Croce</i> , Di un palazzo dei Salvago e del suo cantiere | » | 23 |
| <i>Riccardo Ferrante</i> , Università e cultura giuridica a Genova tra Rivoluzione e Impero | » | 63 |
| <i>Maria Stella Rollandi</i> , Lavorare sul mare. Economia e organizzazione del lavoro marittimo fra Otto e Novecento | » | 235 |

PER IL GIORNO DELLA MEMORIA - 27 GENNAIO 2003

| | | |
|---|---|-----|
| <i>Dino Puncub</i> , Il dovere della memoria | » | 471 |
| <i>Maria Stella Rollandi</i> , Le leggi razziali e l'università di Genova: prime ricerche sui docenti | » | 477 |
| <i>Giovanni B. Varnier</i> , L'Accademia Ligure di Scienze e Lettere e le "leggi razziali" tra silenziose espulsioni e tarde reintegrazioni | » | 495 |



Associazione all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Direttore responsabile: *Dino Puncub*, Presidente della Società
Editing: *Fausto Amalberti*

Autorizzazione del Tribunale di Genova N. 610 in data 19 Luglio 1963
Stamperia Editoria Brigati Glauco - via Isocorte, 15 - 16164 Genova-Pontedecimo