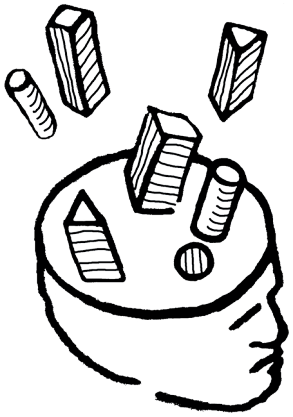
BIBLIOTECA DELLA SOCIETÀ APERTA

STUDI E RICERCHE **2**



BIBLIOTECA DELLA SOCIETÀ APERTA
Studi e ricerche

DIREZIONE EDITORIALE / EDITORS
Diego Abenante, Serena Baldin, Giuseppe Ieraci, Luigi Pellizzoni

COMITATO SCIENTIFICO / SCIENTIFIC BOARD
Matthijs Bogaards (Jacobs University Bremen), Bernardo Cardinale (Università di Teramo), Danica Fink-Hafner (Univerity of Ljubljana), Damian Lajh (University of Ljubljana), Luca Lanzalaco (Università di Macerata), Liborio Mattina (già Università di Trieste), Leonardo Morlino (Luiss Guido Carli Roma), Lucio Pegoraro (Università di Bologna), Guido Samarani (Università Ca' Foscari Venezia), Michelguglielmo Torri (Università di Torino), Luca Verzichelli (Università di Siena)

LOGO DESIGN: Pierax

il libro è stato finanziato dal fondo FRA 2014 dell'Università di Trieste.

Opera sottoposta a *peer review* secondo
il protocollo UPI – University Press Italiane

impaginazione
Gabriella Clabot

© copyright Edizioni Università di Trieste, Trieste 2017.

Proprietà letteraria riservata.
I diritti di traduzione, memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento totale e parziale di questa pubblicazione, con qualsiasi mezzo (compresi i microfilm, le fotocopie e altro) sono riservati per tutti i paesi.

ISBN 978-88-8303-830-3 (print)
ISBN 978-88-8303-831-0 (online)

EUT Edizioni Università di Trieste
via Weiss 21, 34128 Trieste
http://eut.units.it
https://www.facebook.com/EUTEdizioniUniversitaTrieste

Attraverso i conflitti. Neutralità e commercio fra età moderna ed età contemporanea

a cura di
Daniele Andreozzi

EUT EDIZIONI UNIVERSITÀ DI TRIESTE

Indice

Daniele Andreozzi
7 Introduzione

Koen Stapelbroek
13 La libertà del commercio. Problemi politici, istituzionali e costituzionali dello stato commerciale del '700

Flavio dos Santos Oliveira
29 I vantaggi del commercio internazionale secondo David Hume e Friedrich List

Daniela Frigo
53 Le 'disavventure della navigazione'. Neutralità veneziana e conflitti europei nel primo Settecento

Daniele Andreozzi
75 Strategie neutrali. Stati, commerci e neutralità tra Mediterraneo e Oceani nella seconda metà del '700

Giulia Caccamo
97 Neutralità monetarie. La politica estera americana alla vigilia del Piano Dawes tra isolazionismo politico e interventismo economico

Giulio Mellinato
111 Il sistema internazionale della mobilità commerciale fra le due guerre: deglobalizzazione e involuzione

Sara Tonolo
131 Neutralità e non intervento nel diritto internazionale attuale

147 Note biografiche

Introduzione

DANIELE ANDREOZZI

Non solo il XXI secolo si presenta come un secolo globale, ma il suo inizio è stato caratterizzato dalla più grande crisi economica dell'età contemporanea. In tale contesto, due diverse forme di organizzazione spaziale di economia, società e politica sembrano contrastarsi duramente, determinando diversi possibili scenari per il futuro prossimo. Da un lato si hanno le spinte verso il rafforzarsi e l'estendersi di un'economia reticolare, incentrata sulle metropoli e in grado di abbracciare e raccordare l'intera superficie del pianeta; dall'altro si hanno quelle contrarie che portano verso la formazione di blocchi chiusi e in competizione tra loro. Le fortune e le sfortune dei negoziati sui trattati internazionali concernenti commerci e investimenti – come, ad esempio, il TTIP (*Transatlantic Trade and Investment Partnership*) – un po' riassumono tali tensioni, peraltro rese evidenti, nelle loro contraddizioni e confliggere, anche da molti altri fattori.

Infatti, se il confronto è tra reti e confini e tra spazi e territori, il commercio ne è protagonista. L'avvio della fase di globalizzazione a noi contemporanea si manifesta con l'aumento esponenziale dei flussi commerciali che escono dai confini degli Stati e di quelli che si localizzano negli spazi 'internazionali', collocandosi negli interstizi tra le nazioni e sfuggendo al loro controllo. Questo è un dato che appare caratterizzare anche le precedenti fasi di globalizzazione come quella del XVIII secolo, teatro, comparativamente parlando, di un analogo sviluppo dei traffici mercantili soprattutto nei fluidi e difficilmente controllabili spazi

dei mari. Tuttavia, in parallelo all'aumento qualitativo dei traffici commerciali, al loro ampliarsi a spazi non normati e non presidiati dagli Stati e al loro farsi elemento ancora più indispensabile per il funzionamento e la riproduzione dei sistemi economici e sociali e nel quadro delle contraddizioni cui si è accennato, queste fasi sono caratterizzate anche da un protagonismo dei conflitti tra Stati. Il mondo contemporaneo registra l'aumento di guerre e conflitti che, con intensità e dimensioni impensabili fino a pochi anni fa, moltiplicano i focolai di crisi portandoli pure nel cuore dell'Europa, ponendo, come nel caso dell'Ucraina, nuovi ostacoli ai commerci. Addirittura le guerre minacciano di superare la dimensione locale per assumere di nuovo ampiezze 'mondiali'. Anche questo appare dunque essere un elemento comparabile col XVIII secolo, quando i combattimenti, soprattutto navali, occuparono estensioni 'globali', entrando in stretta relazione con i modi degli scambi mercantili.

Così oggi, le relazioni tra guerre, economia e commerci tornano a farsi nevralgiche e dense e si propongono ancora come elemento fondamentale per la sopravvivenza dei sistemi economici e sociali. In questo contesto la neutralità e i suoi rapporti con i flussi delle merci tornano al centro della scena. Tale rilevanza è testimoniata dalle tensioni che, nel campo politico, diplomatico ed economico-commerciale, stanno coinvolgendo i confini orientali dell'Unione Europea, i canali di approvvigionamento delle risorse energetiche, quali gas e petrolio, e di quelle che interessano in molte parti del mondo la distribuzione di cereali. Inoltre, gli ultimissimi sviluppi sulla scena geopolitica connessi alla situazione mediorientale e mediterranea, alle relazioni tra Russia e Stati Uniti, alla Brexit, alle dinamiche dell'Unione Europea e alle elezioni del nuovo presidente Trump, sono testimonianza della veloce evoluzione che caratterizza tale tema che, per essere strettamente connesso al fenomeno della globalizzazione, si presenta quanto mai adatto ad essere affrontato, in chiave interdisciplinare e comparativa, anche in senso diacronico.

Inoltre, se il XVIII secolo e l'attuale fase di globalizzazione vedono l'apparire di contraddizioni tra reti e relazioni da un lato e confini e processi di territorializzazione dall'altro, nel quadro di un aumento esponenziale, per qualità e quantità, dei commerci internazionali, sono pure entrambi caratterizzati da una situazione di accesa concorrenza, tra Stati e tra centri economici, che assume aspetti 'mercantilistici'. Nel '700 le politiche mercantilistiche immaginavano la ricchezza come un qualcosa di difficilmente accrescibile e quindi come una entità soggetta soprattutto a pratiche di distribuzione, assegnando un ruolo fondamentale per l'arricchimento e dello Stato al commercio attivo e al possesso dei metalli preziosi. Oggi le tensioni nei comparti produttivo e finanziario, pure nel quadro della crisi globale, ripropongono a loro volta una situazione di accesa concorrenza, in cui la supremazia economica, declinata nella competizione per il basso prezzo, diventa posta in gioco vitale e nello stesso tempo nuovamente non moltiplicabile. A rendere comparabili tali concorrenze e modi della loro legittimazione la riproposizione, dagli anni '70 del Novecento di una nuova limitazio-

ne delle risorse (energetiche, ambientali, spaziali e di disponibilità di materie prime e cibo), che sembra riproporre meccanismi di funzionamento propri delle economie preindustriali. Un dato che, nella sua crudezza, svelata dalla soluzione neo-malthusiane come via d'uscita alla crisi globale, porta a concorrenze economiche, e non solo, insanabili e che fa da tessuto connettore della continuità dei temi e delle retoriche e dell'apparire, nella fase dell'attuale globalizzazione, di modi di funzionamento delle economie, del diritto e delle società che, almeno formalmente, richiamano quelli di un passato posto al di là dei secoli fordisti.

Questo, dopo le due guerre mondiali del XX secolo con i loro crimini e tragedie, il liberismo e la rilevanza dei commerci internazionali quali elemento equilibratore sulla scorta, in particolar modo, del pensiero di John Maynard Keynes, pone nuove sfide rispetto all'inquadramento della neutralità nel contesto delle relazioni, anche giuridiche, internazionali.

Nel quadro di queste riflessioni si colloca l'approccio interdisciplinare che ha portato storici, storici economici, giuristi, politologi e storici del pensiero ad affrontare il tema della neutralità, con un approccio di lunga durata e multidisciplinare e l'obiettivo di comparazioni diacroniche. L'arco temporale individuato – XVIII-XXI secolo – si presenta come un oggetto di studio organico. Inoltre, l'attenzione ai commerci, ha fatto sì che lo sguardo si ampliasse anche ai periodi di pace, perché le pratiche e le politiche, pure economiche, messe in atto durante questi, appaiono essere elemento costituivo delle strategie attuate nei periodi bellici. Tensione comune degli studiosi che alla fine del percorso e, in base alle loro prospettive e interessi, hanno contribuito a questo volume è l'idea, a volte chiaramente esplicitata, della attualità di queste problematiche e della loro importanza per i dibattiti a noi contemporanei.

Koen Stapelbroek, partendo dal dibattito concernente la Neutralità dell'Olanda nella seconda metà del '700, ha incentrato il suo scritto sull'opera di Isaac de Pinto, banchiere, scrittore e uomo politico di Amsterdam e tra i principali protagonisti di quel dibattito. Così le riflessioni di Pinto, messe in relazione con quelle di altri intellettuali e studiosi di quel secolo come Adam Smith, attorno all'idea di neutralità e dello 'stato costituzionale commerciale' – con i suoi meccanismi teorici e i tentativi pratici di attuarlo – sono state, in ottica comparativa, analizzate come possibili soluzioni per i problemi settecenteschi che sembrano essere quelli del nostro tempo.

Rimanendo nel campo della storia del pensiero, Flavio dos Santos Oliveira ha focalizzato la sua attenzione sulle idee, rispetto alla neutralità e commerci, di David Hume e Friedrich List. Punto di partenza è la constatazione che nel XVIII secolo il dibattito teorico sul commercio internazionale si era sviluppato in un contesto politico ed economico in cui il diritto alla libertà di commercio e navigazione erano stati apertamente violati a causa dell'intensificazione delle guerre. In tale quadro David Hume e Friedrich List, per evidenziare i vantaggi derivanti dal commercio estero, non solo introdussero un nuovo modo di pensare la riproduzione del capitale, ma anche cercarono di dimostrare che il commercio inter-

nazionale era l'unica attività economica in grado di apportare vantaggi a tutta l'umanità.

A seguire, alcuni scritti di storici moderni, economici e 'dei trattati'. Daniela Frigo affronta le vicende della neutralità veneziana nel primo Settecento nel tentativo di far emergere «la rete di significati che si annodano attorno al concetto di neutralità, così come inteso e praticato dal governo veneziani». Con tale obiettivo l'attenzione va alle «strategie discorsive, giuridiche e operative messe in campo», mentre l'autrice si addentra nello spazio – lo «scarto» – esistente «fra discorso pubblico e pratica marittima».

Nel proprio saggio, chi scrive ha incentrato l'attenzione sugli effettivi comportamenti messi in campo da marinerie, capitani, mercanti, finanzieri, assicuratori, corsari e apparati statali per praticare concretamente commercio e neutralità nel Mediterraneo nel corso della Guerra d'Indipendenza americana. Se la neutralità assume il ruolo di fattore determinante per il raggiungimento e mantenimento degli equilibri economici internazionali, e quindi per la capacità di condurre le operazioni belliche, le pratiche reali erano elemento centrale in questo, anche nel determinare la distribuzione effettiva di costi e benefici della guerra tra i diversi attori coinvolti. In tal modo il punto di vista delle pratiche della neutralità diventa punto di osservazione privilegiato per analizzare i modi delle relazioni tra guerre e commerci.

Giulia Caccamo, invece, si è occupata del periodo di pace compreso tra le due guerre mondiali del XX secolo affrontando la politica estera degli Stati Uniti e soprattutto le relazioni esistenti tra questi e l'Inghilterra. Commerci, flussi finanziari, guerra, pace e neutralità furono tra i fattori centrali di tali relazioni, in cui il ruolo della moneta era fondamentale e la scelta di strategie monetarie 'neutrali' fattore determinante.

Anche Giulio Mellinato si è occupato di tale arco temporale, inserendolo però in uno sguardo di lungo periodo che disegna uno spazio di osservazione di quasi due secoli. Questo, nel tentativo di cogliere, in modo comparativo e osservando un periodo di pace ma ricco di tensioni, le relazioni tra commercio, guerra e neutralità. Elemento di novità dell'analisi è stata la stretta relazione tra gli aspetti economici e politici e gli sviluppi tecnologici che in quegli anni caratterizzarono l'industria armatoriale, le comunicazioni e la cantieristica e l'attenzione prestata agli aspetti materiali della movimentazione delle merci. Così gli stimoli derivanti da guerra, pace e neutralità diventano elemento di analisi per valutare le continuità e discontinuità di lungo periodo nel campo della globalizzazione economica.

A concludere lo scritto di Sara Tonolo che ci porta nella contemporaneità e, con sguardo da giurista, affronta l'evoluzione dell'istituto della neutralità e non intervento nel diritto internazionale attuale, seguendo le modifiche strutturali che «hanno coinvolto l'ordinamento internazionale nell'epoca successiva al secondo conflitto mondiale». Particolare interesse suscita, entro tale intervento, la prassi attuale, rivolta ad allargare l'ambito delle misure coercitive non implican-

ti l'uso della forza per garantire la pace e la sicurezza internazionali. Tale prassi è stata inaugurata dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite per rivolgere misure sanzionatorie nei confronti di individui che rivestono funzioni direttive all'interno dello Stato che ha posto in essere una minaccia alla pace. Vari temi si intrecciano in questo ambito della ricerca: la centralità del commercio internazionale per la pace e la sicurezza mondiali e la tutela dei diritti fondamentali in gioco. In tal modo, la puntualizzazione nelle dinamiche oggi in atto nel campo del diritto diventa la trama cui le suggestioni dei diversi interventi si allacciano con i loro diversi punti di vista.

Tutto interno a tali problematiche, questo libro prende le mosse da un progetto di ricerca finanziato dal Fondo di Ricerca di Ateneo 2014 dell'Università di Trieste, che ha avuto un primo momento di confronto in un convegno, sempre finanziato dallo stesso fondo, e frutto anche della collaborazione con il Progetto di Ricerca di Interesse Nazionale *Alla ricerca del "negoziante patriota". Mercantilismi, moralità economiche e mercanti dell'Europa mediterranea (secoli XVII-XIX)* diretto da Biagio Salvemini. Le riflessioni e il dibattito hanno portato alla pubblicazione del presente volume, dotato però di una sua autonomia, ma sempre finanziato dal FRA 2014 dell'Università di Trieste e frutto della collaborazione con il medesimo PRIN e in particolare con la sua Unità triestina.

La libertà del commercio. Problemi politici, istituzionali e costituzionali dello stato commerciale del '700

KOEN STAPELBROEK

1. Introduzione: neutralità, libertà, commercio

Alla fine degli anni Settanta del '700 il dibattito concernente la neutralità dell'Olanda si intensificò. Infatti, nel quadro della Guerra d'indipendenza americana, le divergenze e le tensioni tra le differenti posizioni presenti nella discussione esistente in Olanda attorno alla riforma commerciale emersero nelle loro formulazioni estreme. Da un lato erano schierati quelli che, soprattutto in Amsterdam e supportati dai *pamphlet* francesi pubblicati nella Repubblica, chiamavano se stessi 'Patrioti' e, basandosi sul trattato Anglo-olandese degli anni Settanta del '600, rivendicavano ampi diritti di neutralità per commerciare in tempo di guerra. Dall'altro quelli che ritenevano che la dottrina britannica sulla neutralità adottata nel corso della Guerra dei Sette Anni fosse fondata e che il commercio a lungo raggio e gli interessi economici olandesi sarebbe stati favoriti dal seguire tale linea politica (Stapelbroek 2009; 2011a; 2011b; Helfman 2005; 2011).

Questa divisione tra filo francesi e filo inglesi sembrava avvallare l'idea che le politiche olandesi fossero sia controllate dall'esterno e sia indicatore del confronto diplomatico in corso tra quelle due potenze. Un'idea che fa venire in mente la famosa immagine tratteggiata da Colenbrander, storico di fine Ottocento, di un burattinaio che tira i fili di un pupazzo olandese (Colenbrander 1897, VII-IX). Tuttavia, tale immagine, come è stato rilevato, serviva a utilizzare la *Patriottentijd*

come l"epilogo' di una storia di un fallimento di un processo di costruzione di uno stato (Blaas, 2000, 82-98)[1].

Oltre l'interferenza degli altri stati, il fattore che rendeva complicato quel dibattito sulla neutralità olandese era la storia della gloria commerciale olandese: 'l'età dell'oro', i miti della libertà repubblicana e i modi in cui i traffici olandesi erano stati organizzati. Dopo un pioneristico e precoloniale commercio repubblicano, caratterizzato da un sistema di compagnie privilegiate per azioni di successo, dal tardo diciassettesimo secolo il commercio olandese era diventato dipendente dai privilegi contrattati con la Francia. Quando, con la Guerra di Successione austriaca, tali privilegi vennero ridotti, fu chiaramente avvertita l'esigenza di una riforma generale dello stato, commerciale e politica, capace di arrestare il 'declino olandese' (Stapelbroek 2010; 2017d).

Durante la seconda metà del XVIII secolo, la necessità di una riforma commerciale scatenò la contrapposizione delineata nei paragrafi precedenti. Quelli che si definivano patrioti non solo volevano estendere i diritti della neutralità, ma prefiguravano un revival della passata gloria commerciale grazie a accordi politici. Questo sarebbe dovuto essere l'effetto del programma che avevano ideato e che avrebbe dovuto portare a un nuovo equilibrio internazionale e a una revisione dell'allora esistente alleanza con la Gran Bretagna. Accanto a una alleanza commerciale e politica con la Francia e una America indipendente, un blocco degli investimenti nel debito di stato inglese e la concessione di prestiti a basso interesse all'America avrebbe creato un sistema nel quale la Repubblica olandese avrebbe avuto un ruolo cruciale. Se il principale sentimento che ispirava tale visione era la nostalgia, senza dubbio questi Patrioti avevano immaginato un piano audace e reale (Stapelbroek 2017c; 2017d). Sul lato opposto, quelli che vedevano favorevolmente il fatto che la Gran Bretagna si facesse carico dei diritti di neutralità del commercio olandese, partivano da una posizione diversa riguardo la libertà olandese e la politica internazionale. C'era un legame tra la dottrina inglese sui diritti della neutralità, che riprendeva la distinzione fatta da Cornelis van Bynkershoek tra (illecito) 'commercio fatto *per*' e (lecito) 'commercio fatto *con* il nemico', e lo sviluppo di una normativa capace di comprendere come il commercio avrebbe dovuto essere organizzato in un nuovo ordine internazionale che in definitiva derivava dalla differenziazione proposta da James Harrington tra 'commercio proprio' e 'commercio di trasporto' (Stapelbroek 2011a). Questo non significava che non ci fosse un futuro per una repubblica commerciale, come erano le Provincie Unite la cui attività economica principale era il commercio di trasporto. Significava, invece, che le condizioni con le quali i beni erano scambiati tra mercanti di diversa nazionalità avrebbero consentito una più ampia e diffusa crescita economica e non dovevano essere manipolate con accordi commerciali frutto della politica. In altre parole, quando scrittori come Isaac de Pinto,

[1] Blaas ricorda ai suoi lettori che Colenbrander e Japikse, come gli ultimi allievi di Fruin, nell'evidenziare la supremazia della politica estera nell'evoluzione di una storia nazionale, agivano in sintonia con la voga del momento (Blaas 2000, 83).

Rijklof Michael van Goens e Adriaan Kluit – che dibatteva (Kluit 1794, 6) attorno alla storia del commercio neutrale olandese del '700 e ai trattati Franco-Olandesi visti come elemento perturbatore – si occupavano delle politiche del commercio neutrale, le loro idee nascevano da una più generale visione riguardo la riforma dello stato e lo sviluppo del regime internazionale del commercio. Pinto and van Goens giudicavano sotto questa luce anche lo scoppio della Quarta Guerra anglo-olandese. Se le precedenti guerre anglo-olandesi si erano incentrate attorno ai vantaggi competitivi e i contrapposti interessi degli stati, la guerra dichiarata nel 1780 era di natura differente e – al di là del *casus belli* ufficiale – sarebbe potuta essere stata spiegata come una misura che serviva a disciplinare le politiche olandesi che avevano cessato di perseguire l'interesse dello stato[2].

Queste osservazioni suggeriscono che il dibattito del tardo Settecento concernente il commercio neutrale in tempo di guerra non era un dibattito economico o politico o giuridico separato, ma era in relazione con e parte di una più generale discussione riguardante la riforma dello stato e del sistema commerciale internazionale. All'interno di questa più vasta discussione, il pensiero politico degli scrittori, non solo olandesi ma europei, non si sviluppava solo nel campo politico, ma anche come una più fondamentale riflessione sulla storia dell'umanità e delle sue istituzioni, sui principi filosofici e sulla trasformazione della sociabilità commerciale.

C'era un senso profondo nel modo in cui gli scrittori di questo periodo vedevano i mutamenti politici del loro tempo concretizzatisi nella recente trasformazione dello stato territoriale dell'età moderna in società mercantili globali coinvolte nella competizione (Hont 2005). La gamma degli sviluppi associati con tale mutamento rivelava che la natura degli stati era cambiata e che lo 'stato commerciale', nella sua forma iniziale, appariva come una primitiva combinazione di vecchie abitudini e pregiudizi poco adatti a confrontarsi con una nuova serie di funzioni. Se le regole del gioco politico erano cambiate, gli stati erano naturalmente lenti ad adattarsi a questa nuova realtà.

Nel corso di questo saggio concentrerò l'attenzione su come il già menzionato Pinto, scrittore olandese profondamente consapevole di tale situazione, affrontava indirettamente, durante gli anni Sessanta del '700, le sfide politiche del tempo nel contesto del noto dibattito vertente sul lusso (Hont 2006) e, poi, su come la sua visione generale dell'impatto del commercio globale sulla politica economica fosse riconoscibile in un testo a lui associato e concernente la 'costituzione' dei 'contemporanei' stati commerciali. Ipotesi finale è che il modo di pensare esemplificato dagli scritti di Pinto e di altri suoi contemporanei che avevano la stessa posizione in molti temi chiave, compreso quello del commercio neutrale in tempo di guerra, mutò, nel primo XIX secolo, il modo di pensare gli stati commerciali costituzionali.

---

[2] Koninklijke Bibliotheek L'Aia, collezione van Goens, 130 D3/ G13, 3 aprile 1783, ff. 1-51, "*Beschouwing over de oorlogen van de Republiek, voornamelijk tegen de Engelsen, in het bijzonder betreffende de belemmering van het transport van scheepsbehoeften door neutrale naties*". Vedi anche Stapelbroek 20011c.

Isaac de Pinto, banchiere, scrittore e uomo politico di Amsterdam, oggi è noto come autore del *Traité de la circulation et du crédit* del 1771. Invece, durante la sua vita era conosciuto come «l'auteur du l'Essai sur le Luxe», pubblicato in Amsterdam e Parigi nel 1762 e che appare aver avuto una grande influenza sulla composizione del saggio sul lusso nella Enciclopedie curato da Saint-Lambert (Stapelbroek 2017a). In questo *Essai sur le Luxe* Pinto sostiene la tesi secondo la quale il lusso si contrapponeva a *l'esprit du commerce*[3]:

> Pour voir par des exemples de fait le tort que le LUXE fait au commerce, l'on n'a qu'à jetter les yeux sur l'état de celui de certain port de mer sur la Méditerranée, ou tout conspire pour l'avantage de ceux qui s'en mêlent. Qu'on fasse après l'énumération de ceux qui s'y sont ruines, & je défie qui que ce soit d'en trouver d'autre cause que le LUXE excessif. Si l'on avoit fait dans ce port le commerce avec l'esprit du commerce, cette ville auroit été une pépinière de richards ou la capitale eut trouvé des recrues pour ceux qui doivent s'y ruiner. Les troncs y resteroient toujours & s'y multiplieroient. Il y a bien d'autres racines que le LUXE dessèche & empêche de se ramifier en plusieurs branches.(Pinto 1762, 19)

Inoltre, non solo 'un certo porto nel mediterraneo' (probabilmente Livorno) provocava considerevoli danni a causa dei modi della sua organizzazione in conflitto con *l'esprit du commerce*, ma pure in Olanda si verificavano non pochi 'malfunzionamenti':

> Il y a 70 ans quel les plus grands négocians d'une ville qui a été & qui est encore une des plus commerçantes de l'Europe, (Amsterdam) n'avoient ni jardins, ni maisons de campagne comparables a celles que leurs commis possèdent aujourd'hui. La construction & la dépense immense de l'entretien de ces palais de Fées, ou plutôt de ces gouffres, n'est pas le plus grand mal ; mais la distraction& la négligence que ce Luxe cause, portent souvent un grand préjudice dans les affaires & dans le commerce (Pinto 1762, 20).

Per migliorare, o risanare tale situazione, Pinto, che usava metafore prese da Polibio, proponeva da un lato le leggi suntuarie, anche se solo in teoria, e dall'altra un meccanismo, in cui, forse non solo teoricamente, il credito delle persone era direttamente collegato ad un sistema di onore sociale.

Nella concezione del lusso propria di Pinto, personaggio centrale era il '*commerçant économe*' . Descrivendo tale figura e il suo ruolo chiave per la circolazione della moneta nel mondo sociale, Pinto scriveva:

> Mais le commerçant économe ne la fait pas moins circuler au profit de l'Etat dans le même commerce. Vingt commis dans un grand comptoir sont plus utiles à la société

[3] Il termine *l'esprit du commerce* è associato al nome di Jean-Francois Melon che opponeva *l'esprit du commerce* a *l'esprit du conquete*. Per Melon il lusso, di cui era gran sostenitore, faceva parte del *l'esprit du commerce*, mentre per Pinto il lusso, così come era difeso da Melon, era ostacolo alla corretta politica commerciale moderna (Stapelbroek 2017a).

> que l'entretien de vingt laquais. Un grand négociant, par la gestion de son commerce, procure le pain à un plus grand nombre de gens que ne fait le faste d'un grand seigneur. Ce n'est pas aux frelons à se nourrir aux dépens des laborieuses abeilles. C'est par le commerce & par l'économie que les fortunes des uns se font sans préjudice de celles des autres ; les sources n'en sont point suspectes (Pinto 1762, 20-21).

Concetto fondamentale per capire la logica dello scrittore olandese è la 'proporzionalità'. Come Pinto affermava:

> [...] cent bourgeois aisés sont infiniment plus utiles à un Etat que cent pauvres, ou dix puissamment riches. [...] C'est la quantité des ménages qui fait a la longue une dépense honnête, soutenue & permanente, qui augmente la circulation, l'industrie, la consommation, le commerce, les manufactures, & tous les Arts utiles. *Qui sont les aînés des Arts agréables*. Mais quand un LUXE excessif fait que les Arts sont lucratifs, en raison inverse de leur utilité, les plus nécessaires deviennent pour lors les plus négliges, & l'Etat se dépeuple par la multiplication des sujets qui lui sont à charge : c'est alors que l'on tombe précisément dans l'inconvénient des sauvages du Canada, *qui coupent l'arbre par le tronc pour en ôter le fruit* (Pinto 1762, 15).

Nel sistema di Pinto la 'proporzionalità' – il bilanciamento – tra utilità e guadagni, normalmente accompagnata da una certa uguaglianza tra persone, era frutto della opinione sociale ben fondata. Se la opinione sociale era costruita in modo errato, la società non poteva funzionare correttamente. Quindi, Pinto era sostenitore dell'idea del patriottismo 'automatico' o naturale del mercante. Tuttavia questo solo a condizione, o precondizione, che la reputazione fosse correttamente fondata. Infatti, la opinione non era determinante solo perché poteva influenzare e ostacolare i processi economici. Nodo centrale era il fatto che essa era fattore di rischio perché era *anche* la base della ricchezza sociale, cioè della 'ricchezza moderna'. Secondo Pinto, come il lusso 'ben sostenuto', cioè adeguatamente basato su una equilibrata proporzione tra utilità e guadagni, creava 'nuove specie di proprietà' che poi dovevano essere incluse nella struttura della società, così il commercio globale creava *nouvelles valeurs* – nuovi beni che circolavano e che la gente produceva e consumava, creando nuove idee di valore e utilità – che poi dovevano essere resi sostenibili. Al contrario, il lusso 'non ben sostenuto', cioè non frutto di una «proporzionalità» equilibrata tra utilità e guadagni, aveva perniciose conseguenze danneggiando, per altro, più la società che gli individui. Secondo Pinto:

> Quand plusieurs particuliers souffrent, le public s'en ressent toujours. S'il étoit vrai que les biens de ceux qui s ruinent se trouvassent épars dans les autres individus de l'Etat, la ruine des malheureux seroit encore nuisible à l'Etat, parce que c'est la multitude des aises qui en fait l'opulence : mais il est absolument faux que ces biens se retrouvent sur la masse du public. Si les biens de chaque particulier étoient un état d'argent numéraire, cela pourroit être mais les biens, qui pour la pluspart sont des biens de convention, factices, artificiels, l'industrie, le crédit, l'opinion, tous êtres de raison forment, soutiennent, étayent une grande partie des richesses qui s'évanouissent disparoissent, & s'anéantissent avec la ruine de leurs premiers possesseurs, & sont perdues pour l'Etat' (Pinto 1762, 13-14).

Quindi una erosione sociale della base della ricchezza, cioè della opinione, era una conseguenza del lusso mal sostenuto. Più che provocare una semplice perdita materiale individuale, tale tipologia di lusso creava la precondizione per una regressione della società verso uno stato più primitivo e più semplice in cui c'era un minor sviluppo della opinione e meno «specie di proprietà».

3. Lo stato commerciale e sua costituzione

Adesso affrontiamo le problematiche connesse alla visione di Pinto della genesi dello Stato commerciale. A suo parere, si trattava del fenomeno storico più importante; una rivoluzione, per usare il termine classico, avvenuta nel periodo compreso tra scoperta dell'America e il tardo '600 e il primo '700. Infatti, Pinto, sia nella sua opera più importante, sia in una scrittura degli anni '40 del XVIII secolo dedicata allo *Stadholder*, sosteneva che la scoperta dell'America era il momento iniziale di tale processo. Il commercio globale, le compagnie di commercio e la circolazione di merci e metalli preziosi tra i continenti avevano creato una nuova ricchezza che poi avrebbe dovuto essere 'stabilizzata'. In questo gli olandesi avevano giocato un ruolo importante, ma senza riuscire a comprendere quello che avevano fatto creando un sistema di commercio globale. In realtà, per Pinto questo rappresentava la prima fase della costruzione dello 'stato costituzionale commerciale', l'entità che avrebbe potuto controllare e consolidare la ricchezza delle nazioni. Il commercio iniziale, così come era condotto dalla Compagnia delle Indie Olandese, era ancora primitivo ed era quindi bisognoso di miglioramenti, cioè doveva essere reso 'sostenibile'. Il coltivare l'opinione sociale era elemento centrale di questo processo di perfezionamento. Se per lo scrittore la 'scoperta' del commercio globale era il fattore che aveva avviato la prima fase della genesi dello stato commerciale, le istituzioni della finanza pubblica moderna erano cruciali per il proseguimento di tale processo e per impedire che la crescita della ricchezza moderna si interrompesse, regredendo in consumi di lusso e disuguaglianze sociali.

Questa era un prospettiva originale e non usuale. Mentre molti scrittori e statisti ottocenteschi erano diffidenti nei confronti delle nuove istituzioni finanziarie e delle strutture sociali che queste creavano (cfr. Sonenscher 1997; 2007), Pinto, come abbiamo visto, sosteneva che la storia del commercio era intimamente connessa con lo sviluppo delle nuove forme di proprietà – la creazione dei *nouvelles valeurs* – per quanto concerneva la terra, le merci, i prodotti delle manifatture e quelli finanziari. Come lo scrittore spiegava, l'emergere del commercio globale era solo l'inizio, e non la fine, dello sviluppo dello 'stato commerciale' nel suo dispiegarsi storicamente. Allo stesso modo, era del tutto logico accettare e vedere la finanza moderna per quello che era senza esitare o rifiutare il debito pubblico. Bisognava, invece, riconoscere la sua capacità di costruire un nuovo stadio nello sviluppo delle moderne società commerciali e sviluppare il suo fun-

zionamento 'primitivo' in modo da diventare una agenzia benefica e affidabile e tale da dare stabilità dentro gli stati e nelle relazioni tra essi.

Nell'introduzione della sua opera più importante, pubblicata nel 1771, Pinto fa riferimento all'esistenza di un primo manoscritto di tale opera che circolava pubblicamente durante i primi anni Sessanta del '700, quando lo scrittore si trovava a Parigi e partecipava alle trattative di Pace di Fontainebleau. Pinto affermava anche che la circolazione del suo manoscritto aveva lasciato, specialmente in Inghilterra, tracce che coglieva in opere date alle stampe dove riconosceva le sue idee adoperate da altri autori. Come esempio citava uno scritto intitolato *Essay on the Constitution of England* del 1765. La storia della costituzione inglese era un modello indiretto per svelare le conseguenze non intenzionali della creazione delle leggi che avevano portato alla moderna libertà (Anon., 1765, 19, V-VI, XIII). Il suo semplice obiettivo era «remedy [...] the imbecility» di vedere la Magna Charta come la causa della libertà della Gran Bretagna (Anon., 1765, V). «What is now called the *natural liberty of mankind*» solamente mirava a stabilire i privilegi di una piccola parte della nazione (Anon., 1765, 11). Infatti, le leggi stesse non erano quello che noi pensiamo che fossero. Esse erano sempre un riflesso del potere e della distribuzione della proprietà di una dato periodo:

> The laws being not the makers, but the creatures of the constitution and of the constituents of government, who either make or abolish, alter or explain, as best pleases them (Anon., 1765, 7).

Era tale relazione tra i 'constituents' e il 'constituted' che determinava di cosa il governo si occupasse e questo era la chiave per giungere ad analisi politiche appropriate (Stapelbroek e Trampus 2014). Quindi lo scritto serviva a

> [...] to put us in mind that *liberty* is only another word for *power*; that the extention of *political liberty* can signify nothing else but the extention of the circle of government and of its constituents; and that every extension of this circle must be deemed a change in the constitution, either for the better or the worse (Anon., 1765, VI).

Guardando da tale punto di vista, le classiche divisioni tra le diverse forme di governo erano frutto di una teoria politica *naïve* e superficiale. Il despotismo, così come sosteneva l'articolo apparso sulla Encyclopédie, non era il governo di un singolo '*Autocrator*' ma una duale relazione di potere e proprietà attraverso cui «a power [was] delegated during pleasure, by the *major vis* of the community to one man». Non solo tale forma di governo, a differenza della classica idea del *Autocrator*, era una realtà storica, ma pure «it will be perhaps found to be the nature of all governments under the sun» (Anon., 1765, 3).

L'idea che le originali forme di governo fossero tutte intrinsecamente dispotiche e che mantenessero sempre qualche carattere del dispotismo era il punto di partenza dell'analisi della «extention of *political liberty*». La libertà, che ora sembrava «natural», non era frutto di una antica costituzione concepita intenzionalmente. Invece, era frutto di un atto previsto e stipulato come un «aristo-

cratical privilege». In definitiva «the benefits of this clause [...] extended to all Englishmen» contro «the contemplation of those who penned Magna Charta [...] but from causes deeply rooted in the nature of things, and of which Magna Charta itself was only a symptom» (Anon., 1765, XIII).

Di conseguenza, lo studio era un resoconto, in cui si univano politica e economia, dei processi attraverso cui un primitivo 'government of men' si trasformava lentamente in un 'government of laws'. Qui, come un recensore della *Gazette* sottolineò, il detto di Harrington secondo cui l'equilibrio dei poteri segue l'equilibrio della proprietà è stato accuratamente sviluppato in un principio costituzionale e in uno strumento analitico utile a spiegare il mutamento politico ed economico.

In effetti, in tale saggio si può cogliere l'applicazione della teoria di Pinto sullo sviluppo della ricchezza moderna e dello stato costituzionale all'invenzione della finanza pubblica inglese per opera di Guglielmo III; questo accadde quando il sovrano, non riuscendo a ottenere i mezzi finanziari che gli erano necessari, inventò casualmente, per ovviare a tale carenza, nuovi modi per usare il debito pubblico, rendendo così più potente e ricca l'Inghilterra (cfr. Stasavage 2003; 2011; Wennerlind 2011). Secondo l'autore del *Essay on the Constitution of England*, la conseguenza forse più importante di tale processo fu che queste innovazioni comportarono l'inclusione di un nuovo gruppo di persone all'interno dell'istituzioni dello stato. Così la 'realtà politica' dell'Inghilterra, lo stato, divenne dipendente da un maggior numero di persone e di opinioni – *nouvelles valeurs* – e queste di un livello più alto, più astratto e più complessivo.

In altre parole, per costituzione si intende la 'realtà' di chi fa parte dello stato e per chi esiste e opera lo stato. Un allargamento del gruppo di persone, per mezzo del meccanismo della ri-costituzione, che fa parte dello stato rappresenta una rivoluzione sociale che contribuisce a far crescere la potenzialità dello stato nel creare ricchezze; così la 'macchina' dello stato diventa più potente. Nella teoria di Pinto sullo stato commerciale tali processi contribuiscono a stabilire la 'proporzionalità' tra utilità e guadagni e quindi l'utilità sociale del commercio.

4. Alla ricerca del 'costituzionalismo commerciale' contro il 'machiavellismo'

Come già scritto, quindi, l'autore dell'*Essay on the Constitution of England*, come venne sottolineato in una recensione francese, utilizzava in modo nuovo la teoria di Harrington, secondo cui il bilanciamento di potere nello stato segue quello della proprietà. In aggiunta a questo, applicava il concetto di Vattel che affermava che lo stato è formato dalla nazione costitutiva (Stapelbroek 2017b). Più in generale, qui, riguardo a tali problematiche si evidenzia come Pinto e altri autori, ancora si ricorda in *Essay on the Constitution of England*, creavano una cesura tra la loro visione della politica economica moderna e la ricchezza e la visione della politica commerciale (legata alle pratiche reali) che poteva essere associata al termine 'mercantilismo' (cfr., Isenmann 2014; Stern e Wennerlind 2013).

Come punto di partenza è essenziale rilevare che per la politica moderna era fondamentale sapere che l'ascesa della sociabilità commerciale creava nuovi modi di proprietà costruiti su opinioni del valore socialmente condivise. Questo, se inteso correttamente, porta all'intuizione che nuove sensibilità e strutture commerciali offrono anche nuove possibilità di rimodellare e sviluppare le relazioni tra stato e società. La storia ha mutato drasticamente la politica e la 'costituzione' dello stato dovrebbe in ultima analisi conformarsi ai modi in cui la 'costituzione' della società muta. Come Pinto ha affermato nella sua *Letter to Diderot on card-playing*, «both in the natural and moral state of man»- il secondo era costruito sul primo – «there results a new system of manners, temper, and constitution» (Pinto 1768, 20).

Il gioco a carte, il frivolo e spesso criticato passatempo sociale che è servito come esempio per nuove forme di scambio commerciale, ha civilizzato i modi di comportamento dell'uomo e il modo complessivo con cui parla alle passione umane è rappresentativo sia del progresso, sia dei pericoli connessi alla società commerciale. Secondo Pinto, non c'è senso nel cercare di separare tra loro le virtù e i vizi della società commerciale. Poteva rivelarsi incoerente e politicamente disastroso accettare solo parte di quello che era nuovo. Quello a cui bisognava prestare attenzione nel comparare precedenti miscele di emozioni umane con quelle del presente era il fatto che «humankind has gained more than it has lost» e che mentre gli stati non possono contare a lungo sul patriottismo, il condizionamento auto ingannevole delle passioni rende l'uomo adatto alla società commerciale, che ha bisogno di uno stile politico del tutto differente. Nel «mio sistema», ragionava Pinto, «the infatuation of a frivolous amusement, which deceives and eludes the effect of the passions [...] means the virtues are often lopped of their growth; but then the vices [...] are still more» (Pinto 1768, 22). Questa era l'essenza della libertà del commercio che ancora doveva essere ponderata convenientemente per «operate on the government, and on manners» (Pinto 1768, 24). Mentre la storia contemporanea dell'umanità aveva già assistito a tre cruciali rivoluzioni – la scomparsa del feudalesimo, la scoperta dell'America e la terza rappresentata dalla scoperta della stampa e dal progresso delle arti e delle scienze – che assieme avevano concorso all'ascesa della libertà civile, alla crescita della popolazione e all'istaurarsi di «a greater equality among man», la quarta era ancora incompleta. Anche se lo «spiritual Machiavelism» aveva perso i suoi supporters, rimanevano ancora molti «errors political and moral» che doveva essere ancora «exhausted» prima che la civilizzazione umana potesse essere portata con sicurezza a un livello più alto (Pinto 1768, 25-28).

La concezione mercantile era la realtà della politica moderna, definita da Pinto col termine 'machiavellismo'. Per altro ci sono forti somiglianze tra le idee di Pinto su reputazione, filosofia morale, passioni, commercio, storia del commercio moderno e le conseguenze di tutto ciò sulla politica e quelle di molti scrittori famosi di fine Settecento. Ad esempio, Pinto, Adam Smith, Ferdinando Galiani e Emer de Vattel ritenevano che la reputazione fosse un elemento cruciale dello

stato commerciale e vedevano il commercio globale primitivo come manifestazione di una attività fondamentale che doveva essere gestita meglio, sostenuta e perfezionata. Inoltre tutti, nelle loro speculazioni, si muovevano su diversi livelli: da quello della filosofia morale, alle problematiche connesse al commercio, alla politica economica, alle relazioni internazionali.

Inoltre, questi pensatori settecenteschi, estremamente raffinati, adottavano indicatori quali auto-inganno, errori e conseguenze non volute per spiegare come, nelle primitive forme di società, moralità, legge e scambi emergevano e si sviluppavano storicamente (Stapelbroek 2008; 2017a; 2017b). Essi non si comportavano in tal modo a causa di mode intellettuali, ma per un profondo senso di urgenza che derivava dalla necessità di evitare l'opposizione tra antichi e moderni e prevenire il collassare dell'Europa moderna in governi militari; un destino in cui la miseria andava ben oltre il declino economico o morale. L'idea dello stato costituzionale commerciale come antitetico alla realtà mercantilista e alla sua politica e come elemento fondamentale per la creazione di un sistema internazionale commerciale e pacifico era presente in tutti questi autori.

Oltre al fatto che tale convergenze intellettuali non sono mai state né indagate, né ricostruite, l'elemento che dà rilevanza a tale ricostruzione del pensiero politico e importanza al confronto di questo con le idee sulla pratica commerciale espresse da questi autori, è che il loro pensiero non si limitò a essere solo una visione intellettuale dello stato costituzionale commerciale formatosi durante il secondo Settecento circoscritta al campo teorico. Anzi, le speculazioni di questi autori, direttamente o indirettamente, furono ampiamente accolte nell'opinione pubblica nel corso del primo Ottocento, al tempo della Pace di Vienna (cfr. Schroeder 1992; 1994; Sonenscher in corso di stampa). In particolare sarebbe importante capire come queste teorie dello 'stato costituzionale commerciale' influivano sui comportamenti reali, quando tali pensatori, o quanti da loro erano stati ispirati, si confrontavano con:

i. I problemi politici dell'epoca; soprattutto quando ne affrontavano i temi centrali come, per esempio, la neutralità e le relazioni tra gli stati sia in tempo di guerra, sia in tempo di pace quando si cercava di stabilire l'equilibrio di potere attraverso istituzioni quali i trattati commerciali (Alimento e Stapelbroek, 2017). In questo si assommavano anche ulteriori complicazioni derivanti dalle concezioni giuridiche e dagli assetti normativi della politica internazionale del secondo '700 e primo '800.

ii. I problemi istituzionali del commercio, intendendo con questo le problematiche connesse all'organizzazione pratica del commercio. Quali erano le politiche proposte da Pinto e dagli altri pensatori con l'obiettivo di evitare che lo stato commerciale e il commercio replicassero, in una nuova forma, gli aspetti negativi indicati dallo scrittore olandese nei casi di Amsterdam e Livorno? Si tratta, ad esempio, di capire come traducevano il pensiero intellettuale in soluzioni pratiche, usando le istituzioni del commercio (porti franchi, compagnie

di commercio, ma anche istituzioni quali il *Board of trade* o le *Chambres du commerce*) come strumenti per creare un mondo più stabile. Dato che durante il Settecento i porti franchi si trasformarono in strumenti di competizione commerciale a livello globale, è possibile capire in quale modo questi avrebbero potuto funzionare come strumenti di pace e sviluppo commerciale?

iii. I problemi costituzionali intesi nel senso settecentesco del termine; questo significa cercare di comprendere quello che pensatori come Pinto credevano riguardo la possibilità di controllare e regolare la 'proporzionalità' – così come, nel senso del bilanciamento, l'ho definita nel corso di questo saggio – tra utilità e guadagni, cioè come ipotizzassero di affermare l'utilità sociale del commercio attraverso la riforma della politica nazionale.

5. Conclusione: la normatività del commercio

Il collocare lo 'stato commerciale' al centro della scena – partendo dai suoi fondamenti intellettuali per arrivare alle loro applicazioni indirette – apre lo sguardo su un ampio spettro di aspetti del XVIII secolo che sono stati trattati isolatamente in discipline diverse e li raggruppa tutti nello stesso *frame*. Era al principale livello di analisi che un folto gruppo di scrittori convergeva intellettualmente su una serie di questioni che erano estremamente significative nel quadro del pensiero politico settecentesco. Uno di tali aspetti era la storicità dello 'stato commerciale'. Scrittori come Issac de Pinto, Adam Smith e Ferdinando Galiani descrivevano l'emergere dei moderni 'stati commerciali' non come se fossero evoluti automaticamente dall'ordinaria natura delle cose, ma come se fossero stati il risultato di *shock* destabilizzanti, come la caduta dell'Impero romano, le crociate e la scoperta dell'America. Il tono delle loro descrizioni era spesso amaro, duro e ironico ed enfatizzava l'ambivalenza del commercio e della moderna ricchezza. Gli stessi scrittori settecenteschi erano pervasi dall'idea che le primitiva forma in cui, nell'età moderna, erano comparse le nuove forme di ricchezza doveva essere sviluppata in strutture che fossero sostenibili. Quando le compagnie privilegiate, come l'inglese e l'olandese East India Companies, si imbatterono, quasi per caso, nelle fonti della nuova ricchezza creata attraverso il traffico oltremare e iniziarono a cambiare la faccia della terra, il loro modo di pensare, le loro forme organizzative e gli strumenti erano tutt'altro che ottimali e fragili (Stapelbroek 2012). Allo stesso modo, lo sviluppo del commercio europeo fuori dai resti feudali della civilizzazione post romana fu modellata dalle 'non intenzionali conseguenze' – come le chiamava Adam Smith – di azioni che avevano motivazioni assai diverse. L'idea più generalmente accettata era quella che ipotizzava che le politiche per avere successo dovessero seguire lo 'spirito del commercio' e lasciar perdere lo 'spirito di conquista'. Eppure questo significa che, nella teoria e nella pratica, si trattava di una idea soggetta a un ampio dibattito. Nel testo analizzato in precedenza, a volte, come già sottolineato, attribuito a de Pinto, l'emergere, dopo la Gloriosa

Rivoluzione, del debito pubblico in Inghilterra era spiegato nello stesso modo storicizzante.

C'era inoltre la convergenza sull'idea che il mondo che era stato creato non era stato pianificato o progettato da un agente umano; questo anche se egli officiali delle compagnie privilegiate non avevano remora a sfruttarlo forti di pretese legittimate dal diritto (Ittersum 2006; Stern 2012). Se c'era una logica generale del commercio che le politiche dovevano rispettare, era la storia, e non qualsiasi altra ipotesi teorica o morale, a fornire dati che servivano come 'guida' (Hont 2015). Ad esempio, il caso della Repubblica olandese forniva un modello: una repubblica commerciale la cui ricchezza e indipendenza politica erano giustificate con narrazioni giuridiche e umaniste che si appellavano a una esterna logica politica-commerciale. Mentre nelle monarchie territoriali d'Europa gli scrittori si fidanzavano con la tradizione repubblicana romana nel tentativo di evitare il declino costituzionale e la caduta, l'auto-coscienza olandese flirtava con il modello alternativo del mitico commercio repubblicano dell'antica Cartagine (Pocock, 1975; Hont 2005; Straumann 2016; Stapelbroek in corso di stampa). Un'ulteriore questione riguardava il come le risorse che la Repubblica olandese aveva proficuamente sfruttato per un secolo o due potessero essere durevolmente connesse al sistema degli stati europei. Questa era la sfida chiave delle relazioni internazionali che gli scrittori stavano affrontando dagli anni precedenti la Pace di Utrecht del 1713. C'era qualcosa di stranamente normativo concernente gli argomenti storici di quegli scrittori che intervenivano con la loro ambivalenza sul commercio e il senso di 'crisi' del tempo: le sfide non sembravano essere prodotte da qualcosa di 'sbagliato' fatto dalla gente, ma da qualcosa di 'buono' che era accaduto e che, tuttavia, doveva essere urgentemente 'migliorato', sviluppato. La scoperta dell'America aveva portato a una società globale primitiva che avrebbe potuto in potenza creare tutti i positivi aspetti di un mutuo e profittevole scambio, ma che invece era dominata da fiere rivalità e ingiustizie. Ancora, essa era stata vista come un punto di svolta della storia che avrebbe dovuto poi portare a perfezionare il sistema del commercio internazionale. Tale atteggiamento ambivalente si rifletteva sul giudizio dei regimi geopolitici. Molti scrittori settecenteschi rifiutavano l'insieme dei piani che, per creare una pace durevole, prevedevano mutamenti territoriali, la creazione di una 'monarchia universale' o un'Europa federale. Invece, essi credevano che il sistema dell'equilibrio di potere tra Stati, generalmente associato alla pace di Utrecht, fosse la miglior opzione per creare la pace nell'Europa del diciottesimo secolo. Cosi facevano gli scrittori come Pinto, Vattel, Galiani e Smith, ma con un caratteristico scetticismo riguardo la sua durata: «Every age has its system of politics, as well as philosophy. The new discoveries in Asia and America succeeded to the crusades; then came the wars of religion; and afterwards the pretended system of equilibrium, or balance of power» (Pinto citato in Stapelbroek, 2017a).

Mentre l'equilibrio di potere lavorava per preservare la pace, ci fu una felice coincidenza. Il periodo tra la Pace di Utrecht e il successivo conflitto di notevoli

dimensioni, la Guerra di Successione austriaca, fu caratterizzato da un interludio di pace. Eppure, con l'assenza della guerra, tale periodo era dominato dal «paradosso della politica moderna», come lo chiamava Pinto. Secondo lo scrittore, questo consisteva nel fatto che l'Europa era riuscita a creare un sistema di ricchezza generale attraverso le interdipendenze tra le diverse economie nazionali, tuttavia continuava sempre a creare guerre che disturbavano questa nuova realtà. La realtà economica era moderna, la politica era ancora tradizionale, appartenente a un tempo precedente e mal regolata. Ci si può chiedere se Pinto sarebbe giunto alle stesse conclusioni se si fosse confrontato con le sfide politiche dei nostri tempi e il modo con cui noi le concettualizziamo. Se l'idea dello 'stato costituzionale commerciale' – con i suoi meccanismi teorici, i tentativi pratici per implementarlo e le eredità lasciate al primo Ottocento – allora appariva alle più intelligenti persone di quell'epoca come una soluzione dei problemi che sembrano essere quelli del nostro tempo, noi potremmo cercare di ricostruire quella teoria e comprendere meglio il suo fascino.

BIBLIOGRAFIA

Alimento, A., Stapelbroek, K. (2017), "Trade and Treaties: Balancing the Interstate system", in Alimento, A., Stapelbroek, K. (a cura di), *The Politics of Commercial Treaties in the Eighteenth Century: Balance of Power, Balance of Trade*, Basingstoke: Palgrave MacMillan.

Anonimo (1765), *An Essay on the Constitution of England*, London, T. Becket e P.A. De Hondt.

Blaas, P.B.M. (2000), "De patriottenbeweging als epiloog. Rond Colenbrander's *Patriottentijd*," in. Blaas, P.M.N. (a cura di), *Geschiedenis en Nostalgie*, Hilversum: Verloren, pp. 82-98.

Colenbrander, H.T. (1897), *De Patriottentijd. Hoofdzakelijk naar Buitenlandsche Bescheiden*, The Hague: Nijhoff, T. 1.

Helfman, T. (2005), "Neutrality, the Law of Nations, and the Natural Law Tradition: A Study of the Seven Years' War", *Yale Journal of International Law* 30, pp. 549-86.

Helfman,T. (2011), "Commerce on Trial: Neutral Rights and Private Warfare in the Seven Years' War", in Stapelbroek, K. (a cura di), *Trade and War: The Neutrality of Commerce in the Inter-State System*, numero monografico di *COLLeGIUM: Studies Across Disciplines in the Humanities and Social Sciences published by the Helsinki Collegium for Advanced studies*, Helsinki: Helsinki Collegium for Advanced Studies, pp. 14-41.

Hont, I. (2005), *Jealousy of trade: Nationalism, Global Competition and The Wealth of Nations*, Cambridge MA: Harvard University Press.

Hont, I. (2006), "Luxury and Commerce", in Goldie, M., Wokler, R., (a cura di) , *The Cambridge History of Eighteenth-Century Political Thought*, Cambridge: Cambridge University Press, pp. 379-418.

Hont, I. (2015), *Politics in Commercial Society: Jean-Jacques Rousseau and Adam Smith*, Cambridge Ma: Harvard University Press.

Isenmann, M. (a cura di) (2014), *Merkantilismus, Wiederaufnahme einer Debatte*, Stuttgart: Franz Steiner.

Ittersum, van, M.J. (2006), *Profit and principle. Hugo Grotius, natural rights theories and the rise of Dutch power in the East Indies 1595-1615*, Leiden: Brill.

Kluit, A. (1794), *Iets over den laatsten Engelschen oorlog met de republiek, en over Nederlands koophandel: deszelfs bloei, verval, en middelen van herstel*, Amsterdam: Wouter Brave.

Pinto, De, I. (1768), *On Card-Playing. in a Letter from Monsieur de Pinto, to Monsieur Diderot. with a Translation from the Original, and Observations by the Translator*, London, J. Walter.

Pinto, De, I. (1762), *Essai sur le luxe*, Amsterdam, Joubert.

Pinto, De, I. (1771), *Traité de la circulation et du crédit*, Amsterdam, Marc-Michel Rey.

Pocock, J.G.A. (1975), *The Machiavellian Moment, Florentine Political Thought and the Atlantic Republican Tradition*, Princeton: Princeton University Press.

Schroeder, P. W. (1992), "Did the Vienna Settlement rest on a Balance of Power?", *American Historical Review* 97, pp. 683-706.

Schroeder, P. W. (1994), *The transformation of European politics. 1763-1848*, Oxford: Clarendon Press.

Sonenscher, M. (1997), "The Nation's Debt and the Birth of the Modern Republic: The French Fiscal Deficit and the Politics of the Revolution of 1789", *History of Political Thought*, 18[1-2], 64-103, pp. 267-325.

Sonenscher, M. (2007), *Before the Deluge: Public Debt, Inequality, and the Intellectual Origins of the French Revolution*, Princeton: Princeton University Press.

Sonenscher, M. (in preparazione), *The ancients, the moderns and the political ideologies of the modern age*.

Stapelbroek, K. (2008), *Love, Self-Deceit and Money: Commerce and Morality in the Early Neapolitan Enlightenment*, Toronto: University of Toronto Press.

Stapelbroek, K. (2009), "Neutrality and Trade in the Dutch Republic (1775-1783): Preludes to a Piecemeal Revolution", in Albertone, M., De Francesco, A. (a cura di), *Rethinking the Atlantic World: Democratic Revolutions and Free Trade. XVIIIth century Europe and America: history and historiography*, Basingstoke: Palgrave, pp. 100-119.

Stapelbroek, K. (2010), "Dutch Decline as a European Phenomenon", *History of European Ideas*, 36 [2] (2010), pp. 139-152.

Stapelbroek, K. (2011a), "The Dutch debate on commercial neutrality 1713-1830", *Trade and War: The Neutrality of Commerce in the Inter-State System*, in Stapelbroek, K. (a cura di), numero monografico di *COLLeGIUM: Studies Across Disciplines in the Humanities and Social Sciences published by the Helsinki Collegium for Advanced studies*, Helsinki: Helsinki Collegium for Advanced Studies, pp. 114-42.

Stapelbroek, K. (2011b), "Economic reform and neutrality in Dutch political pamphlets, 1741-1779", in Deen, F., Onnekink, D., Reinders, M. (a cura di), *Pamphlets and Politics in the Dutch Republic*, Leiden: Brill, pp. 173-204.

Stapelbroek, K. (2012), "Trade, Chartered Companies and Mercantile Associations", in Peters, A., Fassbinder, B. (a cura di), *The Oxford Handbook on the History of International Law*, Oxford: Oxford University Press, pp. 338-358.

Stapelbroek, K. (2017a), "From jealousy of trade to the neutrality of finance: Isaac de Pinto's 'system' of luxury and Perpetual Peace", in Kapossy, B., Nakhimovsky, I., Whatmore, R. (a cura di), *Commerce and Peace in the Enlightenment*, Cambridge: Cambridge University Press, pp. 78-109.

Stapelbroek, K. (2017b), "Dal sistema di Utrecht (1713) al sistema di Vattel (1758); attraverso l'Observateur Hollandois e 'quelques arpents de neige' in America", *Rivista Storica Italiana*, 129/2.

Stapelbroek, K. (2017c), "Trade, Treaties and Political Virtue: The Machiavellian Legacy at the End of the Republic", in Blom, H. W. (a cura di), *Machiavelli's Heirs. Humanism, Tacitism and Reason of State in the Dutch Republic*, Leiden: Brill.

Stapelbroek, K. (2017d), "Reinventing the Dutch Republic: Franco-Dutch commercial treaties from Ryswick to Vienna", in Alimento, A., Stapelbroek, K. (a cura di), *The Politics of Commercial Treaties in the Eighteenth Century: Balance of Power, Balance of Trade*, Basingstoke: Palgrave MacMillan.

Stapelbroek, K. (in preparazione), *Carthage must be preserved: The neutrality of trade and the end of the Dutch Republic*.

Stapelbroek, K., Marjanen J., (a cura di) (2012), *The Rise of Economic Societies in the Eighteenth Century: Patriotic Reform in Europe and North America*, Basingstoke: Palgrave McMillan.

Stapelbroek, K., Trampus, A. (2014), "Vattel's Droit des gens und der Europäischen Handelsrepubliken im achtzehnten Jahrhundert", in Asbach, O. (a cura di), *Der moderne Staat und „le doux commerce" – Staat, Ökonomie und internationales System im politischen Denken der Aufklärung*, Baden-Baden: Nomos Publ., pp. 181-204.

Stasavage, D. (2003), *Public Debt and the Birth of the Democratic State: France and Great Britain, 1688-1789*, Cambridge: Cambridge University Press.

Stasavage, D. (2011), *States of Credit: Size, Power, and the Development of European Polities*, Princeton: Princeton University Press.

Stern, P.J. (2012), *The Company-State: Corporate Sovereignty and the Early Modern Foundations of the British Empire in India*, Oxford: Oxford University Press.

Stern P.J., Wennerlind C. (a cura di) (2013), *Mercantilism Reimagined. Political Economy in Early Modern Britain and Its Empire*, Oxford: Oxford University Press.

Straumann, B. (2016), *Crisis and Constitutionalism: Roman Political Thought from the Fall of the Republic to the Age of Revolution*, Oxford: Oxford University Press.

Wennerlind, C. (2011), *Casualties of Credit: The English Financial Revolution, 1620-1720*, Cambridge MA: Harvard University Press.

I vantaggi del commercio internazionale secondo David Hume e Friedrich List

FLAVIO DOS SANTOS OLIVEIRA

1. Introduzione

Comunemente è possibile ritenere che in Europa la libertà di commercio sia un'aspirazione tipica delle epoche a noi più contemporanee. Invece, tale aspirazione già nelle epoche 'antiche' era in realtà una rivendicazione propria dei poteri allora esistenti, interessati alla continuità dei commerci anche in tempi di guerra, e del diritto che quei poteri esprimevano. Si trattava, però, di aspirazioni e pretese non ancora codificate in forma organica attraverso l'elaborazione di precise norme giuridiche che le definissero e, ovviamente, neppure attraverso la definizione di pene per i trasgressori. Tale materia iniziò, infatti, ad avere una sistemazione 'moderna' in seguito all'azione di alcune città mercantili interessate sia a salvaguardare la libertà di navigazione e commercio nel corso degli eventi bellici, sia a proteggersi dagli attacchi di ladri e pirati, oltre che dalle ostilità e privazioni imposte dai belligeranti. Il primo abbozzo di un organico ordinamento giuridico si può far risalire all'apparizione del Consolato del Mare, probabilmente compilato nella seconda metà del XIV secolo con la raccolta, in un testo unico di 294 capitoli, di numerose norme di procedura in materia di trasporto e sicurezza marittima[1] (Casaregi, 2013 [1720], 13-150).

[1] Senza dubbio punto di riferimento su questo argomento è la maestosa opera di Giuseppe Maria Casaregi, Consigliere di Giustizia e Auditore in vari stati italiani, che scrisse commenti

Così, tra il XV al XVIII secolo, si avviò un ampio processo nel corso del quale si cercò di normare e definire il diritto alla neutralità, cioè lo status giuridico rivendicato da uno Stato che aspira a rimanere neutrale durante la guerra e, allo stesso tempo, pretende di svolgere le proprie attività commerciali libero da restrizioni imposte da parte degli Stati in guerra. Il punto culminante di questo lungo processo concernente la definizione dei diritti e doveri propri degli stati neutrali e belligeranti fu il Trattato di Utrecht (1703). In tale contesto, però, almeno due fattori contribuirono a ostacolare il rispetto delle norme stabilite: le alleanze di natura matrimoniale che istituivano legami politici e militari tra i vari poteri esistenti – contee, ducati, principati, regni e monarchie ecc. –, unendoli spesso secondo i tradizionali vincoli di dipendenza reciproca che caratterizzavano l'*ancien regime*, e, soprattutto, il fatto che gli Stati belligeranti, nell'esercizio delle prerogative risultanti dalla loro sovranità e facoltà giuridiche, pretendevano di avere l'ultima parola sulla legittimità o illegittimità della condizione di neutralità reclamata dagli Stati neutrali.

Al di là delle guerre, un altro fattore che ostacolava il libero scambio era rappresentato dalle misure protezionistiche imposte in modo unanime dalle varie monarchie per evitare, in una visione mercantilistica, che i metalli preziosi uscissero dai loro confini per giungere nei territori dei loro nemici. Tali misure si fondavano sull'idea secondo la quale nel mondo esisteva una quantità fissa di ricchezza, consistente in oro e argento, e che, di conseguenza, un paese potesse acquistarne una quantità maggiore soltanto sottraendola a un altro paese. Dal momento che i metalli preziosi erano impiegati sia per mantenere l'apparato amministrativo, sia per coprire le spese di guerra, si riteneva che uno stato ricco e potente fosse quello che ne disponesse in grandi quantità. Tale concezione venne messa in discussione solo a partire dalla seconda metà del XVII secolo quando pensatori come Seigneur de Vauban (1633-1707), Pierre Boisguillebert (1646-1714), Richard Cantillon (1680-1734) e David Hume (1711-1776) proposero una revisione critica della dottrina mercantilista, mettendo in evidenza, tra l'altro, l'importanza del commercio internazionale per quanto riguardava alla riproduzione del capitale.

Suddiviso in tre parti, il presente saggio comincia con una breve ricostruzione, limitata all'età moderna, del processo di istituzionalizzazione del diritto di neutralità. L'obbiettivo di tale ricostruzione è quello di evidenziare come le guerre e le violazioni dei trattati compromettevano la libertà di commercio e navigazione. Poi vengono presi in esame alcuni aspetti importanti della dottrina mercantilista al fine di mostrare come l'intervento dello Stato nell'economia ponesse ostacoli insormontabili al libero scambio. Nella terza parte viene messo in luce come David Hume sostenesse che la ricchezza potesse essere incrementa-

---

suggestivi, chiari ed eloquenti sul Consolato del Mare, al fine di correggere imprecisioni e ambiguità contenute nelle opere degli autori che lo avevano preceduto. Come egli stesso scrisse, il suo obiettivo era trasporre tutto in un linguaggio molto semplice, in modo da offrire una versione convincente e allo stesso tempo fedele al testo (Casaregi, 2013 [1720], ii-iii).

ta mediante il commercio internazionale e che il *surplus* e il *deficit* erano fattori transitori dovuti all'azione del *price-specie flow.* Successivamente si analizza il concetto di *Deutschland* proposto da Friedrich List e la sua teoria del commercio internazionale, tenendo conto del contesto geopolitico in cui sono stati concepiti. L'intenzione è quella di evidenziare una questione fondamentale, cioè il fatto che le riflessioni sui benefici del commercio internazionale conquistavano rilevanza nello stesso momento in cui gli sforzi attuati sul piano legale e diplomatico per difendere la libertà di commercio e navigazione degli stati neutrali si mostravano praticamente inefficaci.

A prima vista qualcuno potrebbe inquietarsi davanti alla proposta di leggere List come un sostenitore del libero scambio, giacché tale autore è riconosciuto da molti come un sostenitore del protezionismo. Tuttavia, ritengo sia possibile proporre una interpretazione più complessa del pensiero dell'economista tedesco. Da un lato è stato uno dei fondatori del grande movimento per il libero commercio tra gli Stati tedeschi, un movimento a favore dell'integrazione economica che ha eliminato più dogane e ostacoli che gli aggiustamenti politici seguiti all'occupazione francese (Furniss 1909, 433; Chang 2007a, 33). D'altro lato, List riconosceva i vantaggi generali del commercio libero e senza divieto, ma ne limitava l'impatto benefico ai paesi con livello di sviluppo simile. Perciò List sosteneva che le restrizioni commerciali temporanee insieme ad altre misure sarebbero dovute servire soltanto a livellare le differenze tra i partner commerciali in differenti stadi di sviluppo (Wendler 2013, 224). In questo senso, nella sua visione il protezionismo non è uno strumento assoluto, ma al contrario è soltanto una tappa necessaria per promuovere lo sviluppo dell'industria nazionale in modo che poi il commercio libero e illimitato con le altre nazioni sviluppate possa diventare possibile e utile per tutti (List 1983 [1841], 93-94).

Inoltre è possibile verificare l'influenza di Hume su molti pensatori tedeschi, e in particolare su Immanuel Kant, Friedrich Hegel e August Ferdinand Lueder, dal momento che le sue opere erano già state tradotte in tedesco alla fine del XVIII secolo (Tribe 1988, 135). A causa del suo metodo empirico, Hume è stato senza dubbio il pensatore scozzese più apprezzato da List, il quale ha letto con attenzione, tra l'altro, la sua *History of England.* In tale opera Hume non solo presenta aspetti importanti della sua teoria politica, ma anche dedica notevole spazio alle questioni economiche, includendo pure riflessioni sulle tendenze dei prezzi e il modo in cui il progresso tecnico tende ad essere più veloce nel settore manifatturiero che nell'agricoltura. Questi argomenti ricevettero trattamenti estensivi nel *Sistema Nazionale di Economia Politica* di List. Oltre a ciò, contrariamente a quanto a volte si ritiene, Hume non era un difensore del libero scambio a tutto campo. In realtà, egli fu un pensatore di transizione, giacché, nonostante difendesse il libero commercio, la sua visione esprimeva una grande flessibilità per quanto riguarda le proposte concrete di politiche economiche, dando considerevole spazio all'azione del governo.

2. La costruzione dell'idea di neutralità e sua inefficacia dal punto di vista pratico

Il diritto di neutralità, inteso, nella sua accezione più generale come un'insieme di norme internazionali che regolano le relazioni tra Stati belligeranti e terzi, sorge soltanto in epoca relativamente recente, nonostante l'uso dell'aggettivo *neutralis*, con il significato di strano, imparziale, indifferente, possa essere trovato in un periodi precedenti[2]. Fin dalla metà del XV secolo, le espressioni 'neutralità' e 'neutro' erano utilizzate, sia nel linguaggio volgare, sia in quello diplomatico, sebbene in questo non si facesse riferimento a un soggetto internazionale che aspirasse a rimanere estraneo a un conflitto armato, ma ci si riferisse soltanto a porzioni di territori sotto la giurisdizione degli Stati in guerra[3]. Il primo documento a formalizzare i rapporti di neutralità nel senso del diritto internazionale furono le *Lettres de Neutralité* del 19 giugno 1596, inviata da Enrico IV di Francia al duca di Lorena[4]. Il 23 ottobre 1624, gli Stati Generali delle Provincie Unite dei Paesi Bassi, da una parte, e Giorgio Guglielmo, principe elettore del Brandeburgo, dall'altra, sono menzionati in un documento chiamato *Acte van Neutraliteyt*. Allo stesso modo, il termine neutro, in opposizione ai belligeranti, appare nel Trattato di Pace di Osnabrueck dell'ottobre 1648, nell'ambito di un accordo attinente a Hessel-Kassel, e nel Trattato di Pace Anglo-olandese firmato in Westminister il 5 aprile 1654 (Miele 1970, 5-8; Johnston 2008, 490; Stenbaeck 1997, 21; Verzijl 1979, 5-14).

Comunque, è altrettanto necessario sottolineare che non è possibile dedurre dalla semplice menzione delle parole 'neutralità' e 'neutro', l'origine di un siste-

---

[2] Il regime giuridico che determinava la condotta dei belligeranti e neutrali in tempo di guerra navale venne istituito intorno al 1370 da parte del Consolato del Mare. Poi, nel XV secolo, l'espressione 'commercio neutrale' appare nello stesso momento in cui i costumi e le norme relative al commercio marittimo nel Mediterraneo furono compilate al fine di garantire protezione alle navi e merci neutrali. Si può incontrare il termine neutralità già il 20 novembre 1465, utilizzato nel Trattato Anglo-danese per esprimere l'idea di *guerrarum abstinentia* (Verzijl 1979, 12-14; Johnston 2008, 490).

[3] Un esempio di questo è il conflitto che coinvolse la Francia e il Sacro Romano Impero, conflitto in cui i due stati in guerra convennero che il Ducato e la Contea di Borgogna sarebbero dovuti rimanere estranei al conflitto non potendo costituire base per operazioni militari da parte di entrambi i belligeranti, né i suoi abitanti essere arruolati nei loro rispettivi eserciti (Miele 1970, 9).

[4] *Lettres de Neutralité* erano atti unilaterali, spediti da un belligerante ad uno Stato terzo, nei quali il belligerante si impegnava a rispettare il territorio, i sudditi e i beni del soggetto terzo, a patto che quest'ultimo si astenesse da fornire aiuto e soccorso ai belligeranti e non permettesse l'uso del suo territorio per scopi militari. Un rapporto bilaterale in senso proprio con obblighi equivalenti alle due parti – con il belligerante da una parte, il neutrale dall'altra – sorse in seguito con *I Trattati di Neutralità*, tramite i quali lo Stato in guerra si impegnava a rispettare il territorio, i sudditi e i beni dell'altro contraente, estraneo allo scontro, mentre quest'ultimo si impegnava ad astenersi da ogni forma di partecipazione nel combattimento, sia diretta che indiretta, e a comportarsi in maniera rigorosamente imparziale, rispetto alle parti coinvolte nel conflitto (Miele 1970, 105-106).

ma giuridico in grado di regolare i rapporti tra gli Stati in guerra e quelli estranei al conflitto armato. L'emergenza del diritto di neutralità è intrinsecamente legata alla creazione di regole il cui contenuto sia sostanzialmente diverso da quelle valide in tempo di pace, ossia di precetti dettati esclusivamente a causa del fenomeno bellico e dell'estraneità di questo. Quello che può essere osservato fino ad allora è, infatti, soltanto l'esistenza di una relazione di imparzialità che in gran misura si basava su una sorta di contratto o accordo che, nondimeno, era spesso violato da entrambe le parti[5]. In effetti, in seguito all'assenza di precise norme giuridiche che prescrivessero diritti e doveri sia per gli Stati belligeranti, che per gli Stati neutrali, come pure di una istituzione *ipso jure* dotata di poteri per punire i trasgressori, dalla metà del XVII secolo gli stati del Nord stipularono e formarono accordi, leghe e coalizioni al fine di proteggere congiuntamente, se necessario con la forza delle armi, la libertà di commercio e navigazione di ogni membro[6] (Miele 1970, 109-119; Stenbaeck 1997, 21).

Questa nozione puramente contrattualistica e convenzionale della neutralità otteneva, nella migliore delle ipotesi, risultati soltanto parziali e sporadici nei momenti in cui le alleanze politiche e militari che la sostenevano erano capaci di imporne, tramite la forza, il rispetto ai belligeranti. Comunque, anche questo non garantiva una soluzione permanente, dato che i benefici ottenuti dalle armi erano immediatamente estinti non appena i rapporti di forza che li sostenevano mutavano. Così, si arrivò alla consapevolezza che la protezione specifica della libertà di navigazione e commercio avrebbe potuto essere difesa in modo permanente solo unendo alla forza il raggiungimento di accordi internazionali. In questo senso, notevole rilievo ebbe la Conferenza di Utrecht (1713); infatti, in seguito a quanto in essa stabilito divenne legittimo l'uso della forza per garantire il rispetto delle norme stabilite dai trattati che portavano il suo sigillo. Tali trattati,

---

[5] Malgrado il termine neutralità abbia acquisito certa notorietà durante la Guerra dei Trent'anni (1618-1648), questa idea fu presto ridicolizzata, e anche rifiutata da grandi attori della scena internazionale dell'epoca, come il re Gustavo Adolfo di Svezia e il generale imperiale Johann Tserclaes, i quali respinsero apertamente qualsiasi forma di neutralità da parte dei principi tedeschi (Verzijl 1979, 13).

[6] A partire dal XIII secolo, le città marittime del Nord del Sacro Romano Impero sentirono il bisogno di unirsi per la propria protezione e la difesa contro attacchi di ladri e pirati (Winter 1948, 279; Bonnefon 1945, 91-92). È con questo proposito che Amburgo e Lubecca formarono la Lega Anseatica, la quale comprendeva tutte le città di qualche rilevanza situate sulle rive del Mar Baltico e del Mare del Nord e sulle rive dei fiumi Oder, Elba, Weser e Reno, per un totale di 85 città (List,1983 [1837], 154; 1983 [1841], 15). Per quasi due secoli, le città anseatiche del Nord della Germania e del Baltico svolsero un ruolo di primo piano sia dal punto di vista politico che economico. Il loro declino, però, fu accelerato notevolmente da eventi come l'apertura di nuove rotte marittime verso l'Asia e lo spostamento del commercio dal Mediterraneo all'Atlantico. A questo si aggiunsero i conflitti e problemi interni e in particolare l'uscita di importanti comunità della Hansa come le Province Unite. Nel 1613, mediante il *Traité entre les Etats des Provinces-Unies des Pais-Bas, et la Ville de Lubeck*, fu firmata una nuova alleanza per la protezione dei loro interessi commerciali. Nel 1645 la città di Brema si unì alla Lega. Due anni dopo questa fu ampliata con l'ingresso di Danimarca e Amburgo (Winter 1948, 279; Miele 1970, 120).

a loro volta, sfociarono in deliberazioni e accordi realizzati, tra l'altro, per preservare l'integrità degli Stati neutrali. In generale, il Trattato di Utrecht, documento firmato da Francia, Spagna, Inghilterra, Olanda e Sacro Romano Impero, prevede una serie di accordi bilaterali per reprimere, in circostanze di guerra, l'angheria, l'oppressione, il contrabbando, la cattura, la confisca di merci ecc., e allo stesso tempo codifica il principio secondo il quale i belligeranti dovevano condurre il conflitto senza imporre restrizione al commercio degli stati neutrali, come pure rispettare il loro diritto a continuare a commerciare come avveniva nei tempi di pace (Miele 1970, 119-139).

In pratica il Trattato di Utrecht è rimasto in vigore fino al 1744, cioè fino a quando scoppiò il conflitto che coinvolse da un lato l'Inghilterra e, dall'altro, la Francia e Spagna. Da allora, l'Inghilterra ridiede vigore ad alcune regole dell'antico sistema del Consolato del Mare, tramite le quali dichiarava essere sua potestà il catturare merci appartenenti a sudditi di stati nemici trasportate su navi neutrali. Basandosi su questi principi, corsari inglesi catturarono diciotto navi con bandiera di Prussia, così come trentatré navi di diverse nazionalità che portavano carichi di proprietà dei sudditi di tale regno (Miele 1970, 141-142). Nel 1756, nel corso della Guerra dei Sette Anni[7], l'Inghilterra pubblicò le famose *Rules of war of 1756*, dette anche *Rules of war of the Seven Years War*, sovvertendo le regole stabilite a Utrecht. Adesso l'Inghilterra si riteneva legittimata a colpire qualsiasi nave francese in navigazione costiera o quelle impegnate nel commercio coloniale. Visto che la Francia disponeva di una marina 'nazionale' assai limitata, queste misure furono estese anche alle navi neutrali, soprattutto olandesi, responsabili di questi traffici[8]. A causa delle pratiche adottate dagli inglesi, il diritto di libero

[7] Il Trattato d'Aix-la-Chapelle (1748), che pose fine alla Guerra di Successione Austriaca (1740-1748), non aveva fatto nulla per placare le rivendicazioni dell'Impero asburgico causate della perdita della ricca provincia della Slesia in favore della Prussia. Non era neppure in grado di frenare le ambizioni contrastanti della Francia e Inghilterra, ambizioni che causarono controversie continue dopo la cessazione ufficiale delle ostilità. La Guerra dei Sette Anni (1756-1763) fu, quindi, essenzialmente, una continuazione del conflitto precedente. Tuttavia, una cosa da evidenziare in tale guerra è il suo aspetto globale con il pieno coinvolgimento di quasi tutte le potenze europee. Al fine di raccogliere alleati, l'imperatrice Maria Teresa d'Asburgo propose di rinunciare volontariamente ad alcune provincie in Belgio come ricompensa per la Francia qualora si fosse dichiarata disposta a schierarsi contro la Prussia e a sostegno dei tentativi imperiali di recuperare la Slesia. La Svezia aderì all'alleanza soprattutto in seguito all'influenza che la Francia aveva nei suoi confronti. In base a tale accordi la Prussia doveva essere divisa tra le potenze alleate: ad esempio, la Sassonia rivendicava il Magdeburgo e la Svezia aspirava alla Pomerania; anche il resto del paese sarebbe stato suddiviso in modo simile. Allo stesso modo, oltre alla Russia e alle suddette monarchie, tutti gli stati tedeschi, ad eccezione solo di Hesse-Kassel, Brunswick, Lippe e Gotha, erano alleati dell'Austria, (Mad 1865, 56; Marston 2001, 7).

[8] La Guerra dei Sette Anni riaffermò la supremazia britannica come principale potenza navale, ma, nonostante questo e a dispetto della rapida crescita della sua flotta militare, l'Inghilterra non poteva imporre la sua volontà sui mari contro tutti i nemici. Perciò era diventata necessità strategica per i belligeranti il concentrare le energie e risorse nel tentativo di bloccare i porti nemici. Tale tattica, in verità, era già stata impiegata dai Paesi Bassi nel 1584 e si estese ulteriormente nel XVII secolo per diffondersi poi come metodo comune di guerra navale nel XVIII secolo (Johnston 2008, 490).

scambio venne nuovamente garantito per mezzo della guerra. Così, si formarono nuove alleanze militari per la protezione reciproca come la Lega della Neutralità Armata (1780) (Miele 1970, 147-148; Johnston 2008, 491).

Nel 1793, a causa dello scoppio della guerra anglo-francese, una serie di ordinanze inglesi stabilì nuove restrizioni al commercio francese, autorizzando la cattura di qualsiasi imbarcazione che avesse cercato di attraccare nei porti interdetti. La Francia, a sua volta, per rappresaglia contro l'Inghilterra, il 18 gennaio 1798 approvò una legge che violava i principi già adottai in materia di neutralità, cioè stabilì che il commercio marittimo neutrale sarebbe stato riconosciuto solo in base alla nazionalità espressa nella bandiera della nave. La reazione degli altri Stati neutrali si concretizzò nella formazione della Seconda Lega della Neutralità Armata, composta da Russia, Svezia, Danimarca e Prussia, nell'occasione di una controversia sorta tra l'Inghilterra e la Danimarca a proposito della pratica del convoglio. Un altro fattore che cospirava contro il sistema di neutralità fu la politica delle alleanze che coinvolgevano molte potenze europee. Queste riflettevano sia affinità matrimoniali, sia interessi politici e commerciali. Nel XIX secolo, furono creati nuovi strumenti a difesa della libertà di commercio e navigazione. Tuttavia, la nuova situazione politica creatasi in seguito all'apparire sulla scena di Napoleone Buonaparte frustrò ogni tentativo di stabilire un diritto di neutralità permanente (Miele 1970, 157-163; Johnston 2008, 491).

3. Il mercantilismo e gli effetti della concezione statica della ricchezza

Nel XVIII secolo, le guerre erano diventate attività estremamente costose non solo a causa dello sviluppo delle nuove tecnologie militari, ma anche perché, in previsione di nuovi conflitti armati, gli stati erano spinti a mantenere l'esercito costantemente pronto per il combattimento, piuttosto che reclutarlo al suo deflagrare e scioglierlo al termine (Pocock 2003, 12; Rostow 1990, 19-20). D'altro canto, con l'avvento della navigazione a lungo raggio e con la conquista di territori sempre più vasti fuori dall'Europa, si era imposta la necessità dell'ampliamento della sfera amministrativa e questo, di conseguenza, aveva ulteriormente accresciuto il fabbisogno dello stato. Pertanto, fino al 1750 circa, gran parte del dibattito economico si era incentrato sui modi e le norme atti a far sì che lo Stato diventasse sempre più forte e potente (Harry e Colander 1994, 47). Statisti, filosofi, imprenditori ed alti funzionari dello Stato, posteriormente definiti mercantilisti, sostennero con forza che fosse necessario che lo Stato avesse a sua disposizione grandi quantità d'oro e d'argento per coprire i costi sia del mantenimento di una enorme macchina amministrativa, sia di un esercito e una flotta potenti[9] (Smith1983 [1776], 360).

---

[9] Nella sua *Magnum opus*, Adam Smith attribuisce questa tesi a John Locke (1632-1704) sebbene senza fornire riferimento testuale. Secondo l'economista scozzese, Locke aveva scritto

In realtà, il mercantilismo esprimeva una visione del mondo che, applicata all'economia, rimase a lungo presente nella storia del pensiero economico. Tuttavia, anche se nel corso dei suoi quasi quattro secoli di esistenza può essere osservata una certa continuità, è altrettanto rilevabile il fatto che la dottrina mercantilista, a partire dal XVII, visse alcuni significativi cambiamenti che le consentirono di adattarsi alle nuove realtà che man mano si configuravano. In un primo momento, gran parte della dottrina mercantilista si fondava sull'idea che nel mondo esistesse una quantità fissa di risorse economiche disponibili. Pertanto, si credeva che qualsiasi aumento della ricchezza di uno stato avvenisse sempre a discapito di altri. Basandosi sul pensiero scolastico secondo cui nel commercio tra gli individui il guadagno di uno implica necessariamente la perdita per un altro, i mercantilisti ritenevano che per uno Stato il diventare ricco e potente non dipendesse solo dall'abbondanza o scarsità della sua forza e ricchezza, ma dal fatto che i suoi vicini possedessero più o meno potere o ricchezza di quanto esso stesso ne possedesse (Hecksher 1943, 470; Harry e Colander 1994, 47). Questa concezione statica della vita economica costituiva il fondamento della dottrina mercantilista. In effetti, tutte le misure adottate dalle monarchie e imperi dell'età moderna, come la regolamentazione del commercio estero, miravano ad evitare l'uscita d'oro e argento dai confini, a promuovere le manifatture interne e l'esportazione di manufatti e a sostenere la crescita della popolazione (Blaug 1985, 10; Alexandre 1998, 134). Tali misure erano intrinsecamente legate all'idea che il *surplus* commerciale fosse la forma più efficace a disposizione di uno stato per acquisire la ricchezza di un altro pacificamente.

Secondo Douglas A. Irwin, i mercantilisti ritenevano che i ricavi derivanti dal commercio potessero essere accresciuti solo grazie alle esportazioni. Così, la politica mercantilista prevedeva una forte ingerenza del governo nell'economia per garantire che parte considerevole di tali ricavi andasse a beneficio dello Stato anche perché il commercio tra l'Europa e altre regioni del mondo era in buona parte realizzato tramite imprese dotate di diritti di monopolio e generava profitti incommensurabili a vantaggio di specifici gruppi. Le politiche interventiste statali, inoltre, erano attuate anche per mantenere la bilancia commerciale in attivo. Le importazioni erano limitate e, in molti casi, anche proibite al fine di salvaguardare la produzione interna mentre, per ragioni analoghe, le esportazioni erano sovvenzionate. In effetti, la protezione degli interessi commerciali dello Stato era elemento centrale negli scritti mercantilisti (Rorthbard 2006, 13-214; Irwin 1991, 1296-1297).

---

che, in tempo di pace, ogni nazione avrebbe dovuto cercare di accumulare quanto più oro e argento possibile, in modo da, quando il bisogno l'avrebbe richiesto, poter disporre delle risorse necessarie per fare guerra contro i nemici (Smith 1983 [1776], 360). Probabilmente, Smith si riferisce ad un opuscolo di Locke, intitolato *Some Considerations of the Consequences of the Lowering of Interest and Rasing the Value of Money* (*Considerazioni sulle conseguenze della riduzione dell'interesse e l'aumento del valore del denaro*, 1692).

Sebbene molti studiosi distinguano tra il mercantilismo, la politica del accaparramento, nota anche come metallismo, e la dottrina della bilancia commerciale, nella pratica i mercantilisti miravano a far sì che lo stato si impadronisse della massima quantità di ricchezza possibile, anche se i mezzi proposti per il raggiungimento di tale scopo variavano secondo la condizione delle forze produttive. In Inghilterra, ad esempio, le più diffuse pratiche mercantilistiche erano senza dubbio quelle modellate in base alla dottrina della bilancia commerciale e a quella che sarebbe stata definita la piena occupazione (Viner 1965, 8; Grampp 1952, 468-469). Secondo Eli F. Heckscher, una delle principali preoccupazioni dei mercantilisti era appunto quella di ampliare le opportunità di lavoro all'interno del paese. Pertanto si condannava la importazione di manufatti come attività dannosa poiché, nel momento in cui provocava fuoriuscita di ricchezza, impediva anche di impiegare produttivamente le 'braccia oziose', impedendo così la crescita della produzione 'nazionale' (Hecksher 1943, 568-569). Anche in Inghilterra era comune l'idea che la produzione dovesse essere stimolata dall'intervento statale nell'economia. Per questo, era necessario varare misure protezionistiche contro i prodotti fabbricati all'estero, anche se l'importazione di materie prime a basso costo da utilizzarsi nella produzione di manufatti per l'esportazione doveva essere ampiamente incoraggiata (Spiegel 1991, 108).

Quindi, le misure protezionistiche non miravano solo all'accumulo di metalli preziosi; a questo obbiettivo si sommavano la bilancia commerciale positiva, la promozione degli interessi privati, i bassi tassi d'interesse e lo sviluppo del commercio. Queste misure contribuirono a dare occupazione a ampi strati della forza lavoro (Grampp 1952, 472; Hecksher 1943, 569-570; Viner 1965, 17). Va notato che nonostante il fine dell'attività economica fosse la produzione, questa non era destinata al consumo. La maggior parte dei mercantilisti raccomandava di accrescere la ricchezza del paese incoraggiando le esportazioni a discapito del consumo interno. Così, la ricchezza nazionale si basava sulla povertà di molti, perché si pensava che alti livelli di produzione e basso consumo interno avrebbero aumentato sia le esportazioni, sia la ricchezza e il potere dello Stato. Inoltre si difendevano i bassi salari, dal momento che si credeva che se i salari fossero saliti sopra il livello di sussistenza, avrebbero ridotto la quantità di lavoro erogata. Se questo fosse avvenuto, infatti, gli operai, per il loro sostentamento, avrebbero dovuto lavorare per un minor numero di ore e la produzione nazionale sarebbe diminuita inesorabilmente (Harry e Colander 1994, 45-47).

Tuttavia, dalla metà del XVII secolo si cominciò a pensare che la ricchezza non fosse rappresentata solo dall'accumulo di oro e tesori preziosi. L'inflazione causata dall'afflusso di metalli preziosi in Europa dimostrava che la politica della bilancia commerciale e l'accaparramento come fine in sé provocavano, anche se in modo graduale, l'aumento di prezzi di beni e manodopera. Inoltre, l'aumento dell'offerta di denaro tendeva a favorire l'importazione a detrimento dell'industria nazionale. Presto ci si rese conto che elemento essenziale nei sistemi economici non era l'accumulazione, ma la circolazione dell'oro e dell'argento (Deyon

1989, 69). Pertanto, tra il 1660 e il 1776, il perfezionamento dell'analisi economica fu così evidente che il periodo è stato definito come una fase di transizione all'economia scientifica (Harry e Colander 1994, 50). Il pensatore che espose con maggiore chiarezza tale concezione fu senza dubbio David Hume, il quale, nel contesto di una flagrante violazione dei diritti di neutralità e quindi della libertà di navigazione e commercio, presentò una teoria che affermava che la ricchezza poteva essere incrementata mediante il commercio internazionale e che il *surplus* e *deficit* commerciali erano fenomeni transitori.

4. David Hume e il commercio internazionale come premessa indispensabile per la grandezza dello Stato

David Hume nacque a Edimburgo, in Scozia, il 7 maggio 1771. Figlio di un *lord* scozzese, all'età di dodici anni frequentava il *College*, dove si dedicò prevalentemente agli studi classici, alla letteratura e alla filosofia. In seguito, entrò nella famosa scuola di *La Flèche*, in Francia, dove Cartesio aveva studiato con i gesuiti. Tornato a Londra nel 1737, Hume curò la pubblicazione del suo *Treatise of Human Nature* (*Trattato sulla natura umana*, 1739), un lavoro che, sebbene in un primo momento non avesse avuto una accoglienza trionfale, è considerato oggi da molti studiosi il suo più importante contributo filosofico. Nonostante il parziale fallimento della sua prima opera, nel 1741 Hume pubblicò gli *Essays Moral and Political* (*Saggi morali e politici*). Lo stile elegante fece sì che il lavoro fosse ben accolto, ma non al punto da soddisfare le ambizioni dell'autore. Dopo che gli venne rifiutato il posto di professore sulla cattedra d'Etica presso l'Università di Edimburgo, Hume diventò segretario del generale James Saint-Clair. Poi nel 1748 pubblicò i *Philosophical Essays Concerning Human Understanding* (*Saggi filosofici sull'intelletto umano*), titolo poi cambiato in *An Enquiry Concerning Human Understanding* (*Ricerca sull'intelletto umano, 1748*). Tre anni dopo, nel 1751, curò l'edizione del suo *An Enquiry on the Principles of Morals* (*Ricerca sui principi della morale*). Dopo un nuovo fallito tentativo di diventare professore all'Università di Glasgow, Hume assunse la carica di direttore della Biblioteca degli avvocati ad Edimburgo. Fu in questo periodo che espose le sue idee sull'economia in una serie di saggi pubblicati nel 1752 come parte dei suoi *Political Discourses* (*Discorsi Politici*) (Rorthbard 2006, 425-426).

Hume dedica gran parte dei suoi scritti economici a confutare l'idea che nel commercio il guadagno di una nazione implicasse necessariamente una perdita per un altra (Mcgee 1989, 185; Rostow 1990, 21). Nella seconda metà del XVIII secolo, questa idea era ancora abbastanza in voga, perché Hume stesso sottolinea che anche in nazioni molto esperte di commercio era possibile notare una forte 'gelosia' riguardo alla bilancia commerciale e la paura che tutto l'oro e l'argento stesse per andarsene. Secondo Hume, era pratica comune tra gli stati che avevano fatto progressi nel commercio osservare con sospetto analoghi successi dei loro

vicini, considerare tutti gli stati mercantili come rivali e ritenere impossibile, per uno qualsiasi di loro, il prosperare se non a scapito di altri. Tuttavia, avverte l'economista scozzese, le uniche cose in grado di estirpare la ricchezza e ridurre tutti i popoli alla bestialità sono i numerosi ostacoli, barriere e tasse che tutte le nazioni d'Europa, e soprattutto l'Inghilterra, hanno imposto sul commercio, spinte dal desiderio di accumulare denaro (Hume 1983 [1752], 217-227; 1985 [1752], 324-328).

> Se la nostra politica angusta e perniciosa avesse successo, ridurrebbe tutte le nazioni vicine allo stesso stato d'ozio e ignoranza che regna in Marocco e sulla costa di Barberia. Ma quali sarebbero le conseguenze? Non potrebbero inviarci merci; nulla potrebbero prenderci; anche il nostro commercio interno ne sarebbe indebolito per mancanza di incoraggiamento, esempio e istruzione; e noi stessi presto cadremo nella stessa condizione abietta a cui le avevamo ridotte[10] (Hume 1983 [1752], 229).

Hume credeva che la crescita della ricchezza e del commercio di un qualsiasi stato, anziché danneggiarli, di solito promuovesse la ricchezza e il commercio dei suoi vicini. Era inoltre convinto che uno Stato non potesse svolgere il suo commercio e far prosperare la propria industria mentre tutti gli altri erano immersi nell'ignoranza, nell'ozio e nella barbarie. In realtà, Hume poneva grande attenzione al commercio internazionale, perché riteneva che, esaminando la storia, si potesse scoprire che nella maggior parte delle nazioni il commercio estero aveva preceduto gli sviluppi delle manifatture e dato vita al lusso domestico[11]. Inoltre, gli stati coinvolti nel commercio estero erano più ricchi rispetto a quelli che non lo erano. Anche le importazioni potevano avere un effetto positivo poiché fornivano le materie prime necessarie per la fabbricazione di nuovi manufatti che altrimenti non sarebbero stati disponibili (Velk e Riggs 1985, 158; Rostow 1990, 22; Hume 1985 [1752], 263). Le esportazioni, poi, consentivano che il superfluo, cioè la produzione che non poteva essere consumata, fosse scambiato con altri beni esteri, aumentando così non solo la ricchezza dello Stato, ma anche il benessere dei cittadini (Mcgee 1989, 186).

Infatti, con la sua teoria del commercio internazionale, Hume non solo fonda le basi della teoria monetaria, ma anche dimostra che la ricchezza può essere moltiplicata con l'aiuto del commercio e che *surplus* o *deficit* commerciali sono elementi transitori a causa dell'azione del *price-specie flow* che equilibra sia la bilancia nazionale dei pagamenti, sia il livello dei prezzi internazionali. Dopo l'inflazione del XVII secolo, si credeva che qualsiasi aumento dell'offerta di mo-

---

[10] «Were our narrow and malignant politicts to meet wich success, we should reduce all our neighbouring nations to the same state of sloth and ignorance that prevails in MARROCO and the coast of BARBARY. But what would be the consequence? They could us no commodities: They could take none from us: Our domestic commerce itself would languish for want of emulation, example, and instruction: And we ourselves should soon fall into the same abject condiction, to which we had reduce them» (Hume 1985 [1752], 331).

[11] «[...] in most nations, foreign trade has preceded any refinement in home manufactures, and given birth to domestic luxury» (Hume 1985 [1752], 263).

neta in un stato implicasse l'immediato aumento dei prezzi di beni e servizi. In seguito a questo, tale paese sarebbe diventato meno competitivo, giacché le sue esportazioni sarebbero diminuite, mentre le importazioni sarebbero aumentate. Di conseguenza, dato che la bilancia commerciale sarebbe diventata negativa, le monete sarebbero defluite in altri stati. Tuttavia, come sottolinea Hume, la fuoriuscita di moneta avrebbe causato, a sua volta, un calo dei prezzi di beni e di servizi, che avrebbe favorito il rientro del denaro, regolando, naturalmente, la bilancia commerciale. Pertanto, in un sistema di libero scambio, agiva una forza di autoregolamentazione che stabiliva un equilibrio nella bilancia dei pagamenti e nel livello generale dei prezzi, evitando così un'inflazione distruttiva. Secondo Hume, l'unica pratica che tutti avrebbero dovuto considerare deleteria era l'accumulo di grandi quantità di moneta nel tesoro pubblico, perché questo, impedendo il loro movimento, le avrebbe bloccate completamente (Rorthbard 2006, 426).

Per Hume, il denaro non è, propriamente parlando, uno degli oggetti del commercio, ma solo lo strumento con cui gli uomini hanno deciso di facilitare lo scambio di una merce per un altra[12] (Hume 1983 [1752], 201-203). Esso costituisce solo uno dei pilastri della società moderna, perché è l'olio che rende dolce e facile il movimento delle ruote del commercio, fornendo un mezzo di scambio che semplifica le relazioni economiche[13] (Wennerlind 2008, 110). Allo stesso modo, la quantità assoluta d'oro e argento presente in uno stato non coincide con la quantità di denaro lì esistente, poiché questa è solo quella parte dell'oro e dell'argento che è coniato e usato come moneta. Per questo motivo, la quantità di denaro in qualsiasi paese non è determinante, poiché qualunque quantità, maggiore o minore, sarà sufficiente a soddisfare la funzione di facilitatore degli scambi (Rothbard 2006, 426). Oltretutto, tale quantità può variare facilmente tramite la conversione d'oro in monete e viceversa. Quindi, la mancanza di denaro in sé non può mai fare male ad uno stato, poiché vero punto di forza di ogni comunità sono gli uomini e le merci. A danneggiare l'interesse 'pubblico' era, invece, un modo 'semplice' di vivere perché confinava l'oro e l'argento in poche mani e impediva la loro diffusione e circolazione 'universale'[14]. Quando gli uomini cominciarono a raffinare i loro piaceri, a non vivere sempre in casa e a non accontentarsi di ciò che poteva essere coltivato nelle vicinanze, si svilupparono

---

[12] «Money is not, properly speaking, one of the subjects of commerce; but only the instrument which men have agreed upon to facilitate the exchange of one commodity for another» (Hume 1985 [1752], 281).

[13] Nella sua concezione del denaro, Hume adotta l'idea tradizionale, condivisa da molti dei suoi contemporanei, secondo cui esso esiste perché è convenzionalmente accettato come tale. In questo senso è importante ricordare che la parola denaro deriva dal termine greco *νομισμα*, la cui radice si trova nel vocabolo *νόμος*, che significa norma, convenzione. In effetti, fu Aristotele a impiegare questa parola per la prima volta nel libro V dell'Etica Nicomachea, nel senso di convenzione umana (Paganalli 2009, 67).

[14] «It is the simple manner of living which here hurts the public, by confining the gold and silver to few hands, and preventing its universal diffusion and circulation» (Hume1985 [1752], 293).

più scambi e commerci di ogni tipo e più monete entrarono negli scambi[15], poiché il denaro affluisce sempre nelle regioni in cui le comodità, l'industria e tutti i tipi di raffinatezza abbondano in gran quantità. Così, invece di essere la causa, il denaro è in realtà una conseguenza del commercio (Hume 1983 [1752], 206-207; Wennerlind 2008, 110; Mcgee 1989, 194; Paganelli 2009, 71-72).

Altresì, Hume riteneva che per uno Stato fosse impossibile mantenere la bilancia commerciale positiva in modo continuo, come molti mercantilisti pensavano, poiché ciò avrebbe comportato un aumento della quantità d'oro e argento presente al suo interno; tale aumento a sua volta avrebbe provocato un uguale innalzamento del livello dei prezzi. D'altra parte, se uno stato aveva una bilancia commerciale positiva, doveva esserci qualche altro stato con un saldo negativo a causa della perdita d'oro e argento e questo avrebbe causato una diminuzione del livello generale dei prezzi dei loro prodotti. Per tale meccanismo, le esportazioni tendono a diminuire negli Stati con bilancia commerciale positiva dal momento che i prezzi dei loro prodotti sono relativamente più elevati rispetto a quelli delle merci degli stati con bilancia commerciale negativa. Questi ultimi traggono da ciò rilevanti vantaggi, accrescendo le esportazioni e, quindi, correggendo lo sbilancio commerciale (Harry e Colander 1994, 56). In proposito, uno dei più grandi contributi di Hume alla teoria monetaria è stato quello di demistificare l'idea, diffusa alla fine del XVII secolo, secondo cui l'accrescimento della quantità di moneta porta all'aumento immediato del prezzo delle merci e della manodopera, costringendo tutti a pagare più per tutto ciò che acquistavano. Infatti, Hume sosteneva che

> [...] Anche se il prezzo elevato delle merci è una conseguenza necessaria dell'aumento dell'oro e dell'argento, non è effetto immediato di tale aumento, ma c'è bisogno di un certo tempo affinché il denaro circoli in ogni parte dello stato e il suo effetto si faccia sentire in ogni strato della società. In un primo momento, non si percepisce nessun cambiamento; il prezzo sale gradualmente, in primo luogo di una merce, poi di un altra, fino a quando tutti finalmente raggiungano una proporzione adeguata alla nuova quantità di moneta presente nel regno[16] (Hume 1983 [1752], 203).

Secondo Robert W. Mcgee, sia Hume che Montesquieu ammettevano che l'aumento del livello generale dei prezzi nei secoli precedenti fosse stato causato dall'afflusso d'oro e argento provenienti dalle Americhe, però rilevavano che il livello dei prezzi era aumentato in misura minore rispetto alla crescita dell'offerta

---

[15] «[...] after men begin to refine on all these enjoyments, and live not always at home, nor are content with what can be raised in their neighbourhood, there is more exchange and commerce of all kind, and more money enters into that exchange» (Hume 1985 [1752], 291).

[16] «[...] though the high price of commodities be a necessary consequence of the encrease of gold and silver, yet it follows not immediately upon that encrease; but some time is required before the money circulates through the whole state, and makes its effect be felt on all ranks of people. At first, no alteration is perceived; by degrees the price rises, first of one commodity, then of another, till the whole at last reaches a just proportion with the new quantity of specie which is in the kingdom» (Hume 1985 [1752], 286).

di metalli preziosi. Hume inseriva il fattore tempo, osservando che il distribuirsi del denaro non avveniva istantaneamente. Alcuni individui ricevevano la nuova quantità di moneta e la usavano per acquistare beni e servizi prima che il livello dei prezzi fosse cambiato. Un secondo gruppo, che riceveva il denaro dal primo gruppo, solo in un secondo momento lo spendeva per acquisire altri beni e servizi. In tale modo tale processo di diffusione continuava fino a quando i prezzi, aumentando a poco a poco, avrebbero rispecchiato l'aumento della quantità di denaro (Mcgee 1989, 190-191; Velk e Riggs 2002, 203; Hume 1983 [1752], 203).

Quando una qualsiasi quantità di moneta viene importata in una nazione, non si distribuisce immediatamente tra molte mani, ma si concentra nelle casse di poche persone che cercano subito di impiegarla a proprio vantaggio[17]. Secondo Hume, durante questo intervallo, o situazione intermedia, tra l'acquisizione di denaro e l'aumento dei prezzi, la crescente quantità d'oro e argento ha effetti benefici per l'industria perché non solo aumenta l'offerta di lavoro, ma consente al lavoratore di accrescere il proprio potere d'acquisto. Durante tale periodo, quando il lavoratore si reca al mercato, trova le merci a prezzo invariato e così può ritornare con maggiore quantità di cibo per il consumo della sua famiglia. Allo stesso modo, il contadino lavora con più entusiasmo giacché il prodotto del suo lavoro è venduto in fretta. Di conseguenza, l'agricoltore può consumare più beni manufatti, i cui prezzi sono gli stessi di prima e quindi l'industria è stimolata dai nuovi ricavi (Lyon 1970, 157-158; Hume 1983, [1752], 203-204; 1985, [1752], 287; Alexandre 1998, 138).

Quindi, Hume conclude che

> [...] per quanto riguarda la felicità 'domestica' di uno stato, la maggiore o minore quantità di moneta non ha nessuna conseguenza. La politica del buon magistrato consiste solo, se possibile, nel mantenerla sempre in crescita, perché in questo modo si mantiene vivo nella nazione uno spirito di industriosità, e aumenta lo stock di lavoro, che costituisce tutta la ricchezza e il potere reale[18] (Hume, 1983 [1752], 204).

Ugualmente, il commercio internazionale non favorisce soltanto la nazione che vende, ma pure quella che acquista, anche se con una importante differenza (Lyon 1970, 158-159; Mcgee 1989, 186). Per Hume,

> Quando una nazione è riuscita a superare l'altra nel commercio, è molto difficile per quest'ultima recuperare il terreno perduto; questo per la superiorità della prima nell'industria e l'abilità e il più ampio stock che possiedono i suoi commercianti e che permette loro di negoziare con profitti molto più piccoli. Tuttavia questi benefici sono

[17] «When any quantity of money is imported into a nation, it is not at first dispersed into many hands; but is confined to the coffers of a few persons, who immediately seek to employ it to advantage» (Hume1985 [1752], 286).

[18] «[...] with regard to the domestic happiness of a state, whether money be in a greater or less quantity. The good policy of the magistrate consists only in keeping it, if possible, still encreasing; because, by that means, he keeps alives a spirit of industry in the nation, and encreases the stock of labour, in which consists all real power and riches» (Hume 1985 [1752], 283).

compensati, in qualche misura, dal basso prezzo del lavoro in tutte le nazioni che non hanno un commercio sviluppato e non abbondano di oro e argento[19] (Hume 1983 [1752], 202).

Un altro aspetto positivo evidenziato, con una visione quasi profetica, da Hume in relazione al commercio estero è che non solo i beni e le monete, ma anche le manifatture tendono a muoversi da luogo all'altro, lasciando – attratti dal basso costo dei materiali e della manodopera – i paesi e le province che hanno arricchito per muoversi verso gli altri, rimanendo fino a quando li hanno arricchiti per poi spostarsi nuovamente per gli stessi motivi[20] (Hume 1983 [1752], 202). Pertanto, la conclusione di Hume è che il rincaro del prezzo di tutte le cose è il risultato immediato degli ostacoli imposti al commercio internazionale che, limitando la circolazione, impediscono lo scambio e la libera comunicazione che l'autore del mondo ha pianificato dandoci suoli, climi e temperamenti così diversi l'uno dall'altro[21] (Hume 1983 [1752], 225).

5. Friederich List e il commercio internazionale nel contesto geopolitico

Georg Friedrich List nacque il 6 agosto 1789 a Reutlingen, città libera imperiale situata a sud di Stoccarda. La sua opera più importante è senza dubbio il *Das Nationale Sistema der politischen Oekonomie* (1841) (*Sistema Nazionale di Economia Politica*) che, come indicato nel titolo, si occupa della dimensione nazionale dell'economia ed è considerata l'espressione massima del 'nazionalismo economico' del XIX secolo. Tale opera è preceduta, però, da due versioni più brevi: gli *Outlines of American Political Economy* (*Lineamenti di Economia Politica Americana*,

[19] «When one nation has gotten the start of another in trade, it is very difficult for the latter to regain the ground it has lost; because of the superior industry and skill of the former, and the greater stocks, of which its merchants are possessed, and which enable them to trade on so much smaller profits. But these advantages are compensated, in some measure, by the low price of labour in every nation which has not an extensive commerce, and does not much abound in gold and silver» (Hume 1985 [1752], 283).

[20] «Manufactures, therefore gradually, shift their places, leaving those countries and provinces which they have already enriched, and flying to others, whither they are allured by the cheapness of provisions and labour; till they have enriched these also, and are again banished by the same causes» (Hume 1985 [1752], 283).

[21] In totale accordo con Hume, List aggiunge: Vediamo che in tutto il mondo, sotto l'influenza della civiltà, le persone, i poteri del capitale intellettuale e materiale hanno raggiunto dimensioni tali che necessariamente si rovesciano verso paesi meno civilizzati. Se la superficie coltivabile del paese non è sufficiente per sostenere la popolazione e fornire lavoro per la comunità agricola, l'eccedenza di popolazione agricola può cercare territori adatti per la coltivazione in terre lontane; se i talenti e le capacità tecniche di una nazione sono diventati così abbondanti che non c'è più remunerazione sufficiente per loro, si può emigrare in luoghi dove la domanda è maggiore; se, in conseguenza della accumulazione del capitale materiale, i tassi d'interesse scendono fino al punto che il piccolo capitalista non è più in grado di soddisfarsi con loro, anche costui può cercare di investire il proprio denaro in modo più soddisfacente nei paesi meno ricchi (List 1983 (1841), 93).

1827), pubblicato durante il suo soggiorno negli Stati Uniti tra il 1825 e il 1832, e il *Système Naturel d'Economie Politique* (*Sistema Naturale di Economia Politica*, 1837), scritto in risposta a una questione posta dall'Accademia Francese di Scienza Morale ed Economica. List è noto come uno dei principali rappresentanti del protezionismo e della teoria dello sviluppo economico nazionale (Boianovsky 2011, 1-4; Chang, 2007b, 3). Le idee fondamentali dell'autore tedesco, tuttavia, avevano uno scopo molto più ampio. La sua teoria delle forze produttive e il suo concetto di capitale intellettuale, per esempio, hanno posto le basi ultime di una concezione immateriale della economia e della civiltà. Inoltre, si può sostenere che la sua opera è stata fondamentale per accelerare il processo di integrazione degli Stati tedeschi.

List affermava che, fin dall'inizio della sua vita pubblica nel suo servizio come membro dell'amministrazione del Wurttenberg, poi nella docenza a Tubinga e pure nelle attività politiche e intellettuali, tutti i suoi sforzi avevano avuto come obiettivo principale quello di promuovere la grandezza della nazione tedesca (*Deutschen Nation*). Per comprendere questo è necessario precisare quale concetto di Germania (*Deutschland*) avesse in mente e, soprattutto, cosa considerasse come terre dei tedeschi. Nonostante List non fosse chiaro riguardo a ciò, sembra averne un'idea assai ampia che si estende a coprire quasi tutto l'antico Sacro Romano Impero. In effetti List non ha definito la sua concezione di Germania (*Deutschland*) sin dall'inizio, ma, al contrario nel corso di un processo avvenuto per gradi e come risultato, prima di tutto, della sua speculazione sull'estensione dello *Zollverein*. Certamente, riteneva che lo *Zollverein* avrebbe dovuto unire una nazione storicamente divisa, dato che la fusione degli interessi economici privati sarebbe dovuta servire come legame per la creazione di un sentimento nazionale collettivo che avrebbe dovuto rimuovere tutti gli ostacoli che ostacolavano i traffici interni a tale spazio (List 1846 (1850), 370-371).

Nel 1819, quando era segretario dell'associazione dei commercianti tedeschi, List fu incaricato di stilare una petizione per sostenere le sue tesi concernenti l'esenzione dalle tariffe e pedaggi. Tale documento doveva essere presentato nel corso della Fiera di Pasqua a Francoforte sul Meno, un evento che riuniva un gran numero di commercianti e imprenditori di tutti gli Stati tedeschi. In questa occasione, List pronunciò un discorso a favore della soppressione delle barriere doganali in tutti i domini tedeschi, includendo tra questi l'Austria e la Svizzera. Facendo riferimento alle numerose barriere doganali sparse in tutto territorio tedesco, List sottolineava che per andare da Amburgo all'Austria, o da Berlino alla Svizzera, si contavano dieci uffici doganali e dieci pedaggi che, oltre a ostacolare il commercio, aumentavano notevolmente il prezzo finale delle merci[22] (List 1850 [1819], 17). Per comprendere l'estensione degli spazi indicati si pensi che, data l'estensione della Prussia orientale, il dominio tedesco (*Deutschland*) si estendeva

[22] «Um von Hamburg nach Oesterreich, von Berlin in die Schweiz zu handeln, hat man zehn Staat zu durchschneiden, zehn Zoll und Mauthordnungen zu studiren, zehnmal Durchgangszoll zu bezahlen» (List 1850 [1819], 17).

fino a Koenigsberg, ora Kaliningrad in territorio russo al confine con la Lituania. Invece, i territori sotto il controllo dell'Impero Asburgico comprendevano un'area che attualmente corrisponde a Repubblica Ceca, Slovenia, Ungheria, Jugoslavia, Bosnia-Erzegovina, Slovenia, Croazia e parte del nord Italia, ossia la regione Lombardo-Veneta, concessa agli Asburgo nel Congresso di Vienna e possessione austriaca fino al 1866.

List, nel costruire il suo concetto di nazione tedesca e la sua idea di *Deutschland*, si poneva un fine politico-economico, anche se strettamente connesso al dato culturale, ma esprimeva anche ambizioni e interessi geopolitici. Infatti, tale idea è costruita tenendo conto dei bisogni politici, economici e militari di una nazione che, a differenza di Inghilterra e Francia, non disponeva di vasti domini coloniali e, a differenza di Russia e Stati Uniti, non disponeva di una popolazione numerosa e vasti territori ancora non sfruttati. Quindi la Germania era priva delle risorse necessarie per partecipare alla nuova fase di sviluppo economico che si stava configurando in Europa e che richiedeva la disponibilità di materie prime e grandi mercati di consumo. Nel XIX secolo le potenze europee avevano suddiviso il mondo in aree d'influenza ed era evidente che per chi si affacciava in ritardo sullo scenario internazionale non era semplice costruirsene di proprie. Quindi, ideare strategie che consentissero di emergere in tale competizione era essenziale e uno degli obiettivi che List si pose nel suo *Sistema Nazionale di Economia Politica* era quello di fornire risposte a tali problematiche.

Basandosi sulla relativa identità culturale dei popoli nordici, List reclamava con insistenza l'annessione di Paesi Bassi e Danimarca ai domini tedeschi come modo per controllare la foce del fiume Reno e il Mare del Nord, lasciando intendere che per queste piccole nazioni l'annessione rappresentava un'occasione per superare i loro limiti. Inoltre List era particolarmente interessato all'Olanda. Siccome riteneva che, in termini geopolitici, la nazione tedesca si trovasse in una situazione di vulnerabilità rispetto alla costante minaccia delle flotte di Inghilterra, Russia e Francia, affermava che, senza l'Olanda, la Germania poteva essere paragonata a una casa la cui porta era nelle mani di uno straniero. Di fronte a tale urgenza, List proponeva due soluzioni alla nazione tedesca: o annettere l'Olanda o equipaggiare una propria marina. Disporre di un maggior numero di porti, accrescere la propria navigazione e possedere una imponente flotta mercantile sono obiettivi di qualsiasi nazione che aspiri all'autonomia nazionale e in effetti erano desideri molto diffusi tra tutti i sostenitori della Unione Commerciale Tedesca (List 1983 [1841], 272-273; 1850 [1844], 238).

Inoltre, se avesse avuto a disposizione una forte flotta navale, la Germania non sarebbe stata più dipendente dal mercato olandese poiché sarebbe stato per essa più vantaggioso soddisfare i propri bisogni tramite il commercio diretto con i paesi tropicali[23]

[23] Perspicace osservatore, List avvertiva che l'Olanda esportava verso la Germania la maggior parte dei suoi prodotti coloniali e, in contropartita, acquisiva i manufatti di cui aveva bisogno dall'Inghilterra. Tale situazione era svantaggiosa per la Germania e per invertirla, List suggeriva

> L'esperienza recente ha ampiamente dimostrato che il mantenimento di linee regolari di navi da carico contribuisce al commercio su larga scala. In questo Francia e Belgio sono già sulle orme d'Inghilterra, rendendosi conto che ogni nazione in ritardo riguardo a ciò vede necessariamente arretrare il suo commercio con l'estero. [...] Gli interessi commerciali della Germania richiedono non solo un servizio regolare di trasporto marittimo verso il Nord America, in particolare con New York, Boston, Charleston e New Orleans, ma anche verso Cuba, Santo Domingo e Centro e Sud America. La Germania non dove rimanere indietro rispetto a qualsiasi altra nazione per quanto concerne tali linee di navigazione[24] (List 1983 [1841], 285).

Per List, era molto chiara l'importanza del possesso di una potente flotta navale non solo dal un punto di vista strettamente economico, ma soprattutto per ragioni di natura militare e geopolitica. Perciò sottolineava il fatto che l'industria navale e la marina mercantile erano stati i fondamenti che avevano sostenuto sia la ricchezza dei grandi imperi coloniali dei tempi moderni, sia la supremazia e il dominio dell'Inghilterra sul mondo. Grazie alla sua imponente flotta, l'Inghilterra era riuscita a dominare tutti i mari, mettendo sotto il proprio controllo praticamente tutti i popoli. In Germania, aveva messo una sentinella a Helgoland; in Francia controllava Guernsey e Jersey; in Nord America aveva posto sotto il suo dominio la Nova Scozia e Bermuda e in America centrale la Giamaica. Inoltre, in tutto il mondo la Gran Bretagna controllava quasi tutti gli stretti e i canali strategici, avendo così nelle mani la chiave che apriva e chiudeva qualunque mare e via d'acqua. La sua squadra navale superava di gran lunga le forze combinate di tutti gli altri paesi, se non per numero di navi, per lo meno per forza di combattimento (List 1983 [1841], 38). Da parte loro, una volta dotati di una flotta navale potente, i tedeschi avrebbero avuto davanti a sé non solo l'enorme mercato nelle Americhe, ma anche la possibilità di stabilire insediamenti in quei territori e questo avrebbe aumentato ulteriormente il commercio con la regione. Per ciò, secondo List, era necessario cercare di acquistare la simpatia dei popoli e dei governi di quei paesi, e soprattutto aiutarli a raggiungere la sicurezza, la buona amministrazione e l'ordine pubblico.

---

che gli Stati dello *Zollverein* dovessero esigere che il governo olandese garantisse tariffe differenziate a favore della produzione manifatturiera tedesca, assicurandole un mercato esclusivo per i suoi manufatti in Olanda e nelle sue colonie; in caso di rifiuto la Germania avrebbe dovuto alzare i dazi sull'importazione dei prodotti coloniali olandesi (List 1983 [1841], 84-285).

[24] «Die Erfahrung der neuesten Zeit hat sattsam gelehrt, wie unermeßlich der große Handel durch regelmäßige Dampfschiffahrt befördert wird. Frankreich und Belgien sind bereits in dieser Beziehung in die Fußstapfen Englands getreten, wohl einsehend, daß jede Nation, die in diesem vollkommneren Transportmittel zurückbleibt, in ihrem auswärtigen Verkehr Rückschritte machen muß. [...] Deutschlands Handelsinteresse fordert nicht allein eine regelmäßige Dampfschiffahrt mit Nordamerika und namentlich mit New York, Boston, Charlestown und New Orleans, sondern auch mit Kuba, St. Domingo und mit Mittel- und Südamerika» (List 1851 [1841], 406).

> Qui, sì, c'è un grande e ricco mercato di manufatti da conquistare; chi riesce a stabilire relazioni commerciali qui, può mantenerne poi il possesso per sempre. Questi paesi, privi di sufficiente forza morale per raggiungere un elevato stadio di civiltà, per istituire buoni sistemi di governo e fornire loro stabilità, arriveranno sempre più alla convinzione che devono essere aiutati dall'esterno, ossia, mediante l'immigrazione. In queste regioni, gli inglesi e i francesi sono odiati per la loro arroganza e anche a causa della gelosia per la loro indipendenza – mentre i tedeschi sono oggetto di stima per i motivi opposti. Questa è la ragione per cui gli Stati dello *Zollverein* devono prestare la massima attenzione a questi paesi[25] (List 1983 [1841], 287).

Dato che i prodotti provenienti dalle regioni tropicali erano scambiati principalmente con prodotti manufatti provenienti dalle zone temperate e che il consumo dei primi dipendeva dalle vendite di quest'ultimi, ogni nazione manifatturiera doveva cercare di stabilire rapporti commerciali diretti con i paesi tropicali. Oltretutto, con l'emancipazione delle colonie spagnole e portoghesi in Sud America e nelle Indie Occidentali, per commerciare non era necessario avere colonie in quelle regioni. Dato i che i mercati di tali terre erano liberi, tutte le nazioni manifatturiere dotata di una flotta marittima ben attrezzata potevano commerciare direttamente con loro. Tuttavia, poiché questi paesi producevano grandi quantità di merci coloniali e consumavano manufatti, perché vi potesse regnare un clima di prosperità, moralità, pace, ordine, e tolleranza religiosa, era necessario che gli Stati *Zollverein* unissero le loro forze per garantire la creazione di istituzioni che promuovessero questo stato di cose (List 1983 [1841], 277).

Per quanto riguarda l'Asia, List afferma che, lasciando da parte i conflitti territoriali e gli interessi dinastici, monarchici, aristocratici e religiosi, non si può ignorare che i paesi del continente europeo hanno davanti a sé un continente in cui la maggior parte del territorio è stato riccamente dotato dalla natura per fornire alle principali nazioni manifatturiere dell'Europa grandi quantità di materie prime e generi alimentari di ogni tipo, aprendo in cambio mercati illimitati ai manufatti europei. Inoltre, continua List, anche se gli sforzi fatti dalle potenze europee per mettere in secondo piano la questione d'Oriente avranno momentaneamente successo, tale problema si riproporrà di nuovo e con maggiore intensità, esigendo l'intervento e la tutela dell'Europa (List 1983 [1841], 280). Infatti è sua opinione che sia naturale per i paesi 'incivili' disgregarsi quando entrano in contatto con la 'civiltà' e quindi gli stati europei devono capire che la 'civilizzazio-

[25] «Hier ist ein ganz neuer und reicher Manufakturwarenmarkt zu erobern; wer hier feste Verbindungen angeknüpft hat, kann für alle Zukunft im Besitz derselben bleiben. Diese Länder, ohne eigene moralische Kraft, sich auf einen höheren Standpunkt der Kultur zu erheben, wohlgeordnete Regierungen einzuführen und ihnen Festigkeit zu verleihen, werden mehr und mehr zur Überzeugung gelangen, daß ihnen von außen – durch Einwanderung – Hilfe kommen müsse. Hier sind die Engländer und Franzosen wegen ihrer Anmaßlichkeit und aus Eifersucht für die Nationalindependenz verhaßt, die Deutschen aus dem entgegengesetzten Grunde beliebt. Diesen Ländern sollten also die Vereinsstaaten die angestrengteste Aufmerksamkeit widmen» (List 1841, 408-409).

ne' delle nazioni barbare e dei paesi lacerati da anarchia interna è un compito che offre importanti vantaggi (List 1983 [1841], 277-280). Scrive List

> Ogni volta che la deteriorata civiltà dell'Asia entra in contatto con l'atmosfera fresca d'Europa, si rompe in particelle; e prima o poi l'Europa avrà la necessità di prendere sotto la sua cura e tutela l'intera Asia, come la Gran Bretagna ha fatto con l'India. In questo autentico caos di paesi e di popoli, non esiste nemmeno una nazione che sia in grado di mantenersi e rigenerarsi. Dunque, sembra che sia inevitabile la totale dissoluzione delle nazioni asiatiche, e la rigenerazione dell'Asia appare essere possibile solo grazie a una infusione di forza vitale europea, con l'introduzione della religione cristiana, con le leggi morali e dell'ordine pubblico europee, con l'immigrazione europea e con l'introduzione di sistemi di governi europei[26] (List 1983 [1841], 280).

Secondo List, lo scambio di prodotti manufatti delle zone temperate per prodotti tropicali delle zone torride è l'esempio più emblematico dei benefici derivanti dalla divisione cosmopolita del lavoro e della cooperazione reciproca stabilita dal commercio internazionale. È ovvio, tuttavia, che tale commercio lascia i paesi tropicali in uno stato di dipendenza nei confronti dei paesi temperati. Nonostante ciò, per List, questa dipendenza non sarebbe dannosa. A suo avviso, tale svantaggio scomparirebbe col tempo man mano che i paesi temperati accrescono le loro potenzialità produttive, commerciali e navali. In tale contesto la domanda di prodotti tropicali sarebbe aumentata notevolmente e questo avrebbe arricchito tutti i paesi coinvolti nel commercio internazionale. In questo senso, List, così come David Ricardo con la sua teoria dei vantaggi comparati, considera lo scambio di manufatti dei paesi temperati con prodotti tropicali delle zone torride come una forma di commercio in grado di beneficiare entrambi i gruppi coinvolti[27](List, 1983 [1841], 134; Hirst 1909 [1841], 308-310).

---

[26] «Ueberall wo die vermoderte Kultur Asiens mit der frischen Luft von Europa in Berührung kommt, zerfällt sie in Atome, und Europa wird über kurz oder lang sich in die Notwendigkeit versetzt sehen, ganz Asien in Zucht und Pflege zu nehmen, wie bereits Ostindien von England in Zucht und Pflege genommen worden ist. In diesem ganzen Länder- und Völkerchaos findet sich keine einzige Nationalität, die der Erhaltung und Wiedergeburt wert oder fähig wäre. Gänzliche Auflösung der asiatischen Nationalitäten scheint daher unvermeidlich und eine Wiedergeburt Asiens nur möglich zu sein vermittelst eines Aufgusses europäischer Lebenskraft, durch allmähliche Einführung der christlichen Religion und europäischer Sitte und Ordnung, vermittelst europäischer Imigration [=Einwanderung] und europäischer, Regierungsbevormundschaftung» (List 1851 [1841], 397-398).

[27] Prima di Ricardo e List, Dietrich Hermann Hegewisch (1746-1812), eminente storico e professore presso l'Università di Kiel, aveva pubblicato, nel *Berlinische Monatsschrift* e poi nel *Historische, Philosophische, und Literarische Schriften*, due articoli intitolati *Welche von den europaischen Nazionen hat das Merkantilsystem zuerst vollständig in Ausübung gebracht?* (*Quale delle nazioni europee ha portato avanti il primo sistema mercantile all'esercizio pieno?*, 1792) e *Über den wahren Grundsatz der Handelsgesetzgebung, und ueber die Vorbereitungsmittel, das Handelsverkehr unter allen Volker zum möglich höchsten Grade zu erweitern und zu beleben* (*Su il vero principio della legislazione commerciale, e il mezzo di preparazione accurata per espandere e vivificare gli scambi commerciali tra tutti i popoli al più alto grado possibile*, 1792), in cui aveva attaccato vigorosamente qualsiasi azione statale interventista. Confrontando la pratica mercantilista con la prosperità frutto dell'economia politica britannica, Hegewisch aveva affermato che la dottrina del libero mercato

Secondo List, per quanto riguarda lo sviluppo economico mediante il commercio internazionale possono essere individuate quattro fasi distinte. Nella prima, l'agricoltura nazionale è promossa dall'importazione di manufatti e l'esportazione di materie prime e derrate alimentari. Nella seconda, la produzione autoctona si sviluppa assieme all'importazione di merci dall'estero. Nella terza, la manifattura nazionale soddisfa gran parte del mercato interno nazionale. Nella quarta, una grande quantità di manufatti domestici viene esportata, mentre le materie prime e i prodotti agricoli vengono importati. Infatti, il progresso si realizza pienamente quando la nazione è sufficientemente ricca e potente da poter esportare manufatti, importare materie prime e consumare prodotti tropicali (List 1909, 310-311).

Nel suo *Sistema Naturale di Economia Politica* (*Système Naturel D'Économie Politique*, 1837), List dice che è possibile stabilire il libero scambio, anche in tempo di guerra, mediante l'istituzione di un Congresso Mondiale del Commercio, incaricato di risolvere le controversie commerciali internazionali (List, 1837, 127). A suo avviso, i dispositivi e gli accordi commerciali legali, basati su concessioni reciproche di diritti e doveri e su vantaggi uguali per tutti i paesi che li sottoscrivono, sembrano essere il mezzo più efficace per ridurre gradualmente le restrizioni degli scambi e, allo stesso tempo, condurre le nazioni alla libertà (List, 1841, 323). Così, nel 1837, List ripropose un'idea già presente nel suo *Vienna Memorandum* (Cf. List, 1820, 546) e affermò la necessità di promuovere un Congresso Mondiale del Commercio per sostenere il libero scambio nel rispetto, però, delle diverse fasi di sviluppo delle differenti nazioni. Questo Congresso avrebbe dovuto anche valutare i modi in cui gli interessi delle varie nazioni avrebbero potuto essere conciliati tra loro nel miglior modo possibile. Solo allora, per mezzo del diritto internazionale governato da principi universali, si sarebbe potuto stabilire un ordine commerciale in cui tutti i soggetti coinvolti avrebbero tratta benefici in ugual misura (Daastøl 2011, 495-498).

---

sarebbe stata la forma più rapida e redditizia per promuovere la crescita economica degli stati tedeschi. In questo senso, argomentò che lo Stato avrebbe dovuto importare quei beni che erano più costosi da prodursi internamente rispetto a quelli acquistabili sui mercati internazionali. Senza entrare troppo nei dettagli, il suo ragionamento derivava dal presupposto che se fossero state abolite le misure protezionistiche, altri Stati avrebbero potuto beneficiare dei vantaggi offerti dal commercio internazionale, giacché nelle relazioni commerciali tutte le nazioni guadagnano ugualmente. Inoltre, a suo avviso, l'abolizione di tutte le frontiere nazionali avrebbe permesso la libera circolazione non solo delle merci, ma soprattutto della manodopera. I lavoratori disoccupati in un paese avrebbero potuto migrare verso un altro alla ricerca di migliori condizioni di vita. Inoltre, il commercio libero e universale avrebbe portato a una situazione in cui ogni paese avrebbe prodotto i beni per i quali la natura lo aveva dotato al meglio; questo avrebbe incoraggiato, a sua volta, gli scambi tra tutte le regioni del mondo e avrebbe contribuito ad aumentare il livello di vita di tutti gli esseri umani (Hegewisch 1801, 152-153; Kleingeld 1999, 519-520).

6. Considerazioni finali

Nonostante avessero acquistato *status* nell'ordinamento giuridico internazionale tramite il Trattato di Utrecht (1713), gli Stati neutrali non potevano godere del loro diritto alla libertà di commercio e navigazione, diritto che nel corso del XVIII secolo veniva continuamente violato. Le guerre condotte ininterrottamente da Francia e Inghilterra vanificarono tutti i trattati di neutralità dal momento che, spesso, i conflitti, oltre ai belligeranti, coinvolgevano direttamente o indirettamente tutti le potenze e gli Stati europei. Come detto sopra, nello stesso periodo in cui si violavano esplicitamente gli accordi internazionali in materia di diritto di neutralità, molti pensatori cercarono di salvaguardare il commercio internazionale mediante la confutazione delle teorie che lo giudicavano negativamente. Fino ad allora era comune l'idea che nel commercio estero fosse inevitabile che un paese si arricchisse a scapito di altri. Come se non bastasse, si credeva che uno Stato potesse diventare ricco e potente solo nella misura in cui gli altri diventavano poveri e deboli. L'attenzione è stata posta sulle teorie di Hume e List poiché entrambi esposero chiaramente i vantaggi reciproci derivanti dal commercio internazionale e mostrarono inequivocabilmente che nessuna nazione poteva prosperare se tutti i suoi vicini erano ridotti all'indigenza. Pertanto, dalla metà del XVIII secolo, il processo di istituzionalizzazione del diritto alla libertà di navigazione e commercio, scopo finale del diritto di neutralità, venne sviluppato in parallelo alla moderna teoria del commercio internazionale, la quale dimostrò la necessità di stabilire uno stato di pace e concordia per diffondere il benessere e la prosperità di tutti i popoli.

BIBLIOGRAFIA

Boianovsky, M. (2011), "Friedrich List and the Economic Fate of Tropical Countries", *History of Political Economy*, 45/4, pp. 1-52.

Bonnefon, C. (1941), *História da Alemanha*, Nacional, São Paulo.

Blaug, M. (1985), *Economic Theory in Retrospect*. Cambridge University Press, Cambridge.

Chang, H-J. (2007a), *Kicking Away the Ladder: Development Strategy in Historical Perspective*. Anthem Press, London.

Casaregi, G.L.M. (a cura di) (2013), *Il Consolato del mare colla spiegazione di Giuseppe Marie Casaregi* (1720), per S. D. Cappuri e A. M. Santini, Lucca.

Chang, H-J. (2007b), *Bad Samaritans: The Myth of Free Trade and the Secret History of Capitalism*, Bloomsbury Press, London.

Daastøl, A. (2011), *Friedrich List's Heart, Wit and Will: Mental Capital as the Productive Force of Progress*, Staatswissenschaftliche Fakultät, Universität Erfurt, Erfurt.

Deyon, P. (1989), *O Mercantilism*, Gradiva, Lisboa.

Furniss, H. (1909), "Life of Frieddrich List, and Selections from his Writings by Margaret E. Hirst and F. W. Hirst", *The Economic Journal*, 19/75, pp. 432-435.

Grampp, W. D. (1952), "The Liberal Elements in English Mercantilism", *The Quartely Journal of Economics*, 66/4, pp. 465-501.

Harry, L., Colander, D. C. (1994), *History of Economic Thought*, Houghton Mifflin Company, Boston.

Heckscher, E. F. (1943), *La Epoca Mercantilista: Historia de la organizaciòn y las ideas econòmicas desde el final de la Edad Media hasta la Sociedad Liberal*, Fondo de Cultura Economica: México.

Hegewish, D. H. (1981), "Welche von den europaeischen Nazionen hat das Merkantilsystem zuerst vollständig in Ausübung gebracht?", in Hegewish, D. H. *Historische und Litterarische Aufsaetze*. Neuen academischen Buchhandlung, Kiel, pp. 145-153.

Hirst, M. E. (1909), *Life of Friedrich List and Selections from his Writings*, Smith, Elder & CO, London.

Hume, D. (1985), *Essays Moral, Political and Literary*, Liberty Fund, Indianapolis.

Hume, D. (1983), Escritos econômicos, in *Os economistas*, *Abril* Cultural, São Paulo.

Hume, D. (1889), *History of England*, Liberty Classics, Indianapolis.

Kleingelds, P. (1999), "Six Varieties of Cosmopolitism in Late Eighteenth-Century Germany", *Journal of the History of Ideas*, 60/3, pp. 505-524.

Irwin, D. A. (1991), "Mercantilism as Strategic Trade Policy: The Anglo-Dutch Rivalry for the East India Trade", *Journal of Political Economy*, 99/6.

Johnston, D. M. (2008), *The Historical Foundations of World Order: The Tower and the Arena*, Martinus Nijhoff Publishers, Boston.

List, Friedrich (1820). *Denkschrift, die Handels- und Gewerbsverhältnisse Deutschland betreffend.* in *Werke. Schriften, Reden, Briefe* Berlin: Reimar Robbing. Vol.1 (2), pp. 527-547.

List, F. (1850), "Aufsaetze in Sache des Handesvereins (1819)", in Hausser, L. (ed.), *Friedrich List's gesammelte Schriften* (Zweiter Theil), Band II, F.G. Cotta'scher Verlag, Stuttgard und Tuebingen, pp. 15-62.

List, F. (1850), "Zur deutschen Eisebahnfragen (1844)", in Hausser, L. (ed.), *Friedrich List's gesammelte Schriften* (Zweiter Theil), Band II, F.G. Cotta'scher Verlag, Stuttgard und Tuebingen, pp. 235-254.

List, F. (1850), "Die politische oekonomische Nationalheit der Deutschen (1846)", in Hausser, L. (ed.), *Friedrich List's gesammelte Schriften* (Zweiter Theil), Band II, F.G. Cotta'scher Verlag, Stuttgard und Tuebingen, pp. 367-434.

List, F. (1820), "Denkschrift, die Handels- und Gewerbsverhältnisse Deutschland betreffend", in *Werke. Schriften, Reden, Briefe,* Vol.1 (2), Reimar Robbing, Berlin, pp. 527-547.

List, F. (1909), "Outlines of American Political Economy", in Hirst, M. E., *Life of Friedrich List and Selections from his Writings*, Smith, Elder & Co., London, pp. 147-272.

List, F., Hodgskin, T. (1983), *Sistema Nacional de Economia Política,* Abril Cultural, São Paulo.

List, F. (1983), *The Natural System of Political Economy*, N. J., Frank Cass, Totowa.

List, F. (1972), *Il sistema nazionale di economia politica*, Istituto Editoriale Internazionale, Milano.

Lyon, R. (1970), "Notes on Hume's Philosophy of Political Economy", *Journal of the History of Ideas,* 31/3, pp. 457-461.

M.A.D. (1869), The *History of Prussia: From the times of the Knights of the Cross and Sword to the occupation of Hanover, 1867*, Whittaker & Co, London.

Marston, D. (2001), The Seven Years War, Osprey Publishing, Chigago.

Mcgee, R. W. (1989), "The Economic Thought of David Hume", *Hume Studes,* 15/1, pp. 184-20.

Miele, A. (1970), *L'estraneità ai conflitti armati secondo il diritto internazionale*, Vol. I, CEDAM, Padova.

Paganelli, M. P. (2009), "David Hume on Monetary Policy: a Retrospective Approach", *Journal of Scottish Philosophy,* 7/1, pp. 65-85.

Pocock, J. G. A., Miceli, S. (2003), *Linguagens do ideário político*, EDUSP, São Paulo.

Rostow, W. W. (1990), *Theorists of economic growth from David Hume to the present: with a perspective on the next century*, Oxford University Press, Oxford.

Rothbard, M. N. (2006), *Economic Thought before Adam Smith: An Austrian Perspective on History of Economic Thought*, Edward Elgar Publishing, Alabama.

Smith, A (1983), *A riqueza das nações: investigação sobre sua natureza e suas causas*, Abril Cultural, São Paulo.

Spiegel, H. W. (1991), *The Growth of Economic Thought*, Duke University Press, Durham & London.

Stenbaeck, P. (1997), "Introductory remarks: The European Shift in Nordic Co-operation", in Stenbaeck, P. (ed.), *The Nordic Contries and the New Europe: An Anthology*, Nordic Council of Ministers, Copenhagen, pp. 7-27.

Tribe, K. (1988), *Governing Economy: The Reformation of German Economic Discourse 1750-1840*, Cambridge University Press, Cambridge.

Velk, T; Riggs, A. R. (1985), *David Hume's practical Economics Hume Studies*, 11/2.

Verzijl, J. H. (1979), *International Law in historical perspective (The Law of Neutrality – Part IX-B)*, SIJHOFF & NOORDHOFF, Alphen aan den Rijn.

Viner, J. (1965), *Studies in the Theory of International Trade*, Harper and Brothers, New York.

Wendler, E. (2013), *Friedrich List (1789-1846) A Visionary Economist with Social Responsibility*, Springer-Fachmedien.

Wennerlind, C. (2008), "An Artificial Virtue and the Oil of Commerce: A synthetic View of Humes Theory of Money", in Wennelind, C., Schabas, M. (eds.). *David Hume's political economy,* Routledge, London, pp. 105- 126.

Winter, W. L. (1948), "Netherland Regionalism and the Decline of the Hansa", *The American Historical Review*, 53/2, pp. 279-287.

Le 'disavventure della navigazione'. Neutralità veneziana e conflitti europei nel primo Settecento

DANIELA FRIGO

1. «Infestato da legni di corso con danno del comercio»: neutralità veneziana e difesa del 'Golfo'

Nel 1708 il console a Livorno Giovanni Solagni riferiva ai Savi alla Mercanzia che una nave da guerra inglese aveva «obbligato ad obbedienza» un'imbarcazione battente bandiera veneziana, la 'Sant'Antonio e Santa Caterina'. Capitanata da Pietro Orfanovich e proveniente da Alessandria, nel porto toscano la nave era stata ispezionata dagli inglesi per verificare che a bordo non vi fossero effetti francesi. Il console si era subito attivato con il governatore della piazza e con il comandante della squadra inglese ottenendo alcune «dimostrazioni apparenti» del loro interessamento: alla fine il caso sembrava chiudersi con il regalo di un certo numero di 'pezze' che i danneggiati avevano accettato per evitare il minacciato trasporto dell'imbarcazione in Inghilterra. Consultati dal console che voleva comprendere meglio il comportamento degli inglesi, i rappresentanti dei mercanti veneziani si lamentavano di una prassi ormai consueta, «complendo ai Capitani di Guerra inquietare la navigatione, già che si converte in loro proprio utile tutto ciò, che gli sortisce di ritrahere». Queste poche informazioni al console non bastavano, e mentre prometteva di informarsi più a fondo sulle leggi inglesi, faceva rilevare al governo veneziano il grave danno dell'accaduto, perché costituiva un 'precedente' cui altre nazioni potevano

ispirarsi[1]. Non si trattava infatti di un episodio isolato: qualche mese prima era stata ispezionata e poi rilasciata la nave capitanata da Nicolò Armeni, e anche allora il console inglese aveva ricordato l'obbligo per tutti i comandanti di visitare le imbarcazioni di qualunque altra nazione, ufficialmente per far sbarcare eventuali marinai inglesi di equipaggio, in realtà per verificare il carico, alla ricerca di merci ed effetti appartenenti a mercanti o sudditi di stati nemici[2].Una minaccia continua, dunque, che il console veneto indicava apertamente come una della ragioni del «deterioramento di questa piazza»[3].

L'episodio ci consente di entrare direttamente nel tema di questo breve contributo sulla neutralità veneziana nel primo Settecento, nei decenni in cui la carta geopolitica dell'Europa esce ridefinita nelle appartenenze territoriali, nei confini, nella rilevanza delle 'potenze', nella gerarchia delle rotte e degli spazi mercantili. Tema complesso, che richiederebbe ben altro spazio: nelle pagine che seguono mi limito pertanto a presentare alcune prospettive di ricerca e a porre alcune questioni per indagini future, anche alla luce dei tanti studi recenti che hanno dipanato il tema 'neutralità e commercio' nel secolo dei Lumi (Alimento 2011). Vorrei solo mostrare, con qualche caso emerso dall'archivio, la rete di significati che si annodano attorno al concetto di neutralità, così come inteso e praticato dal governo veneziano. Lo *status* di neutrale costituisce di volta in volta un ideale politico, un'opzione contingente, una mediazione fra i diversi partiti presenti in Senato, una forma di auto-rappresentazione della Repubblica come stato pacifico e commerciale. Di conseguenza, diverse sono le strategie discorsive, giuridiche e operative messe in campo a difesa della neutralità, specie nella gestione delle controversie in materia. Pur consapevole che sul tema molto potrebbe emergere dai ricchi fondi dei consolati veneziani, nei limiti di questo contributo i dispacci dei consoli sono considerati solo di riflesso, quando le loro informazioni diventano materia di valutazione presso le magistrature competenti, in primis i Savi alla Mercanzia.

> Io dunque pongo che la Neutralità non sia altrimenti un atto puramente negativo, per cui solo intendasi d'isfuggire i travagli dell'armi, tuttoché in vero produca l'effetto nominato, ma dover ella considerarsi per un partito preso con matura elezione, e in confronto dell'opposto consiglio (Foscarini 1832, 14).

Considerata il 'filo rosso' della storia della repubblica nel Settecento, la neutralità veneziana non è stata oggetto di grandi attenzioni da parte della storiografia recente. Mentre non mancano studi e contributi sul concetto di neutralità nella riflessione giuridica e politica europea (Neff 2000; Schnakenboug 2013), sui modi di gestione dello status di neutrale da parte di alcuni stati, sui vantaggi che

---

1 Archivio di Stato di Venezia (ASV), *Cinque Savi alla Mercanzia (Savi)*, s. II, b. 112, 22 dicembre 1708.

2 *Ibid.*, 28 febbraio 1708.

3 *Ibid.*, 22 dicembre 1708.

quella condizione ha assicurato ad alcune nazioni, gli unici studi sul caso veneziano riguardano la politica di neutralità in Terraferma nelle guerre di successione spagnola, polacca e austriaca (Perini 1993; Perini 1995). Parlare di neutralità veneziana in relazione ai traffici marittimi significa far riferimento a un insieme di situazioni, pratiche e ambiti di intervento distinti: la vigilanza navale a difesa della presunta giurisdizione che Venezia reclamava sull'Adriatico (Georgelin 1976); la gestione delle controversie in caso di incidenti e violazioni del suo status di neutrale; i provvedimenti e le misure di contrasto alla costante minaccia corsara in Mediterraneo. Anche nei decenni in cui peggiorano le condizioni della navigazione, la sicurezza delle rotte, il volume di scambi del porto, il governo marciano non rinuncia a rivendicare la giurisdizione sul 'Golfo' e a difendere la sua funzione e i suoi diritti di «esattore e protettore dei commerci», conservando l'immagine di una sovranità marittima «che si pone come figura di superiore istanza tra le moltitudini che affollano questo piccolo trafficato mare interno, incrocio plurimo di genti e mondi diversi» (Sartori 2006, 9). Un mare interno affollato, che si restringe in proporzione al numero di navi e flotte che lo solcano, fino ad apparire «davvero un piccolo, sebbene popoloso, mare; non più ingresso trionfale verso Occidente, ma porta di servizio a uso delle popolazioni rivierasche, che tra loro commerciano e s'industriano, togliendosi vicendevolmente di mano bottini che davvero nulla hanno di favoloso» (Sartori 2006, 9).

Anche se non ancora contestato apertamente, nella guerra di successione spagnola il secolare controllo veneziano sull'Adriatico fu 'sfidato' e reso di fatto superato dalla visione del mare aperto e dal principio della 'libertà di commercio' che le potenze marittime europee avevano imposto nel Mediterraneo. Tuttavia, i trasporti via mare di approvvigionamenti per l'esercito imperiale in Italia furono visti dalla Repubblica come una pericolosa violazione della sua giurisdizione, in nome della quale imponeva regole, procedure e controlli a ogni nave che solcasse il 'suo mare'. Si trattava però di pretese e regole di natura consuetudinaria, rispetto alle quali, come diremo, anche l'operato delle magistrature veneziane appariva ambiguo. Venezia finì dunque sotto il tiro incrociato delle opposte richieste dei belligeranti. Da parte imperiale, la debole risposta veneziana all'annuncio di Vienna di voler attraversare il Golfo per approdare alla Mesola e risalire il Po fu intesa come un tacito assenso al transito. D'altra parte, nelle trattative con l'ambasciatore francese D'Estrées il governo aveva promesso una attiva vigilanza in Golfo sui movimenti austriaci. Con abilità, il cardinal D'Estrées aveva dapprima affermato che «l'antica ragione, e gelosia della Repubblica [...] sopra il Golfo di Venezia fu giudicato dal ministero di Francia [...] di sgombrare i pericoli il più pronto, e certo rimedio» (Garzoni 1716, 140); ma subito dopo aveva esibito una lettera in cui Luigi XIV chiedeva garanzie sulle forze di cui Venezia disponeva per evitare i transiti, «mentre o non volendo, o non potendo la Repubblica, il Re per difendere quel Regno farebbe in necessità di mandarvi squadre di galee con confidenza, che si riceverebbono ne Veneti porti» (Garzoni 1716, 141). Come narra dettagliatamente Pietro Garzoni, la posizione francese aveva acceso in Senato

una disputa sul punto «se convenisse eziandio in Golfo accordarsi la neutralità». Nonostante i Savi di Collegio avessero espresso parere contrario, i senatori si erano interrogati sul significato da dare alla dichiarazione di neutralità del 1701, e il Valier aveva così riassunto la questione:

> Allora quando deliberaste, e spediste a' Principi la dichiarazion della Neutralità, Voi, che metteste su la bilancia, non men le sillabe, che il consiglio, di qual parte l'intendeste? in Terraferma, in Golfo, o in amendue? Ne' trattati de' Principi le parole manifestano la volontà, e li legano a gl'impegni. Qual voce si spese mai di mare, e qual era l'occasione di decretarne? (Garzoni 1716, 149).

In sostanza, la convinzione diffusa era che i negoziati in corso riguardassero solo la Terraferma, mentre della neutralità in mare «non si potea parlarne» in quanto materia 'non negoziabile', perché «lasciare in balia d' altrui il Golfo, e aprirlo a legni di guerra forestieri» significava «dar loro anche la podestà di Venezia, levarle la custodia, e spalancar l'introito a gli ultimi, e più interni ricetti della laguna» (Garzoni 1716, 150). Paragonato alle mura che difendevano le altre città, il 'Golfo' era dunque escluso da ogni accordo ufficiale proprio nel momento in cui appariva chiara l'impotenza veneziana ad un suo controllo effettivo. Erano argomentazioni consuete nel 'discorso pubblico' veneziano, fondato sulla separazione fra Stato *da terra*, dove la neutralità era da tempo garanzia dello *status quo*, e lo Stato *da mar*, dove Venezia aveva sostenuto fra Sei e Settecento una lunga guerra contro gli Ottomani, fino all'effimera conquista della Morea. Ma anche in Senato, voci più realistiche consideravano questa politica 'bifronte' ormai superata dagli eventi e dai rapporti di forza: «Non sia meraviglia, se al Collegio de' Savj sembri utile per la Repubblica l'unire due elementi tra se stessi contrarj, il mar, e la terra, quando veggiamo andar in istravagante rivolgimento l'Europa tutta» (Garzoni 1716, 152).

Al fondo di molti interventi stava la consapevolezza che la questione della neutralità non ammetteva sottigliezze retoriche o difese ad oltranza di un mare che per Venezia era ancora *clausum*. Se in Terraferma si era optato per una neutralità 'aperta', con la concessione del transito ad ambedue le parti, non si poteva fare diversamente per l'Adriatico, e si doveva perciò ammettere la libera navigazione di legni francesi e imperiali. L'alternativa, ossia usare la forza per impedire i transiti forestieri, era certo più onorevole per patrizi imbevuti di memorie della passata 'gloria' veneziana, ma restava non di meno impraticabile e rischiosa. Guardare sempre al passato, quando la Repubblica si era battuta contro un nemico per volta, risultando spesso superiore, risultava poco prudente in un contesto in cui «formidabili si son rendute nell'oceano, e nel Mediterraneo ancora le nazioni Francese, Brittannica, e Ollandese» (Garzoni 1716, 154). Nazioni così potenti non andavano sfidate in alcun modo, per evitare di attirare le loro navi in Adriatico, fino a quel momento immune dai loro 'oltraggi'. Perciò, a conclusione del lungo dibattito, si affermava una politica di concessioni dosate, la sola che poteva evitare danni al commercio veneziano. Concretamente, si trattava di as-

sicurare una 'prudente' sorveglianza in Golfo, con «passaggi fatti a vele piene, e con sollecitudine di non incontrare nimici», senza dar molestia a navi mercantili straniere, ma ordinando alle navi venete di «tessere indefessamente l'acque, munire i porti, vegliare a i lidi, mostrare co' gli apparati, che permettiamo il transito, e che il mare è nostro» (Garzoni 1716, 155).

Una prudenza che rassicurava il ceto dirigente marciano, ma che i francesi interpretarono come una vera accondiscendenza verso Vienna: di lì a poco sarebbero infatti comparse in Adriatico le navi francesi di Claude Forbin, già noto per le sue imprese nella guerra della Lega di Augusta. Incaricato di fermare il flusso dei rifornimenti imperiali, il capitano-corsaro andò ben oltre le istruzioni ricevute e giunse ad attaccare il porto di Trieste con proiettili incendiari, a colpire Cervignano e la baia di Buccari, luogo di rifugio delle navi austriache, per poi ritirarsi nell'estate del 1703 per non restare imbottigliato in Golfo. Nelle sue *Memorie* il corsaro francese sottolinea la «difficulté de servir le Roi sans blesser la délicatesse des Vénitiens qui s'étoient toujours déclarés pour la neutralité», ma che i francesi accusavano di sostenere tacitamente gli austriaci. Forbin giunse sino a Venezia, dove, superati i controlli, riuscì ad avere un colloquio con l'ambasciatore Charmont, lamentandosi con lui dei limiti delle istruzioni ricevute, che rendevano quasi inutile la sua azione. Per Forbin, il danno era causato più dai veneziani che dagli imperiali: erano i sudditi veneti che fornivano legni ai nemici per i passaggi in Adriatico, al punto che «sans leur secours, les Impériaux n'auraient ni assez de bâtimens ni assez de matelots pour porter au prince Eugène tous les convois qu'il recevoit tous les jours». Chiedeva quindi che lo stesso ambasciatore gli concedesse un mandato più ampio, «en me permettant de prendre sur les Vénitiens lors qu'ils seraient surpris favorisant les ennemis» (Forbin 1829, 96). Charmont replicava di non poter violare le istruzioni della corte, ma il giorno dopo convocava l'ambasciatore spagnolo e l'inviato straordinario, il cardinal D'Estrées, ai quali Forbin ripeteva le sue richieste, ottenendo come risposta un invito a stare nei confini della missione affidatagli. Forbin scriveva allora direttamente alla corte per lamentarsi del comportamento dei rappresentanti francesi a Venezia: ma ciò che qui rileva è il quadro di un '*entretien*' negoziale fra gli ambasciatori di due corti, un cardinale e un 'capitano-corsaro' che ben raffigura l'intreccio fra istituzioni, poteri di fatto e rapporti di forza nelle acque dell'Adriatico. Un'immagine, anche, della fragilità della rete diplomatica 'ufficiale' della Repubblica e, più in generale, delle istituzioni statuali, a fronte dei tanti soggetti che in mare detenevano 'quote' di potere, conoscenze, capacità di interagire e decidere. Perciò, pur negoziando continuamente con corti, ministri, ambasciatori e capi militari, Venezia subì per tutta la guerra l'intervento francese in Adriatico, i transiti delle navi austriache, i consueti attacchi dei Segnani e di altri corsari, i tanti controlli ingiustificati alle sue navi da parte di inglesi e olandesi.

«Trovai il Golfo infestato da legni di corso con danno del comercio, et offesa del publico decoro» (Dolfin 1708): così, nella relazione finale, Daniele Dolfin ricordava la situazione della primavera del 1703, quando era giunto come ambasciatore a

Vienna. Il suo carteggio è una delle fonti più importanti per comprendere la fitta rete di negoziati, incontri, proteste ufficiali, promesse ed equivoci che si dipanano lungo il conflitto a proposito della neutralità veneziana (Giudici 1908). Che la questione fosse delicata lo dimostra anche il linguaggio usato a Vienna dall'ambasciatore veneziano, che preferisce evitare le discussioni sul punto pur non mancando di sottolineare le pretese della Repubblica alludendovi come «antica ragione», «convenienza», «giuriditione acquistata col sangue e stabilita dai trattati» (Giudici 1908, 144-45)[4]. Nella relazione finale, quasi a trarre una qualche lezione da una missione così difficile, Dolfin consigliava al governo veneziano e alle sue magistrature una maggiore preparazione in materia di navigazione, auspicando «che quella Segnoria fosse meglio proveduta di lumi nella materia gelosa, e delicata del Golfo» in modo da offrire istruzioni più esatte ai suoi ambasciatori, che «istrutti delle publiche ragioni [...] avessero modo più facile di sostenerle a fronte di quei Ministri, ch'informati di ciò che giova al loro partito attaccano sovente con forza, e pongono in necessità di difesa». Scarsa evidentemente la riflessione veneziana in materia se lo stesso Dolfin si limita a rinviare al «Padre Paolo Servita famoso e benemerito Consultore», che «ha scritto meglio d'ogn'altro sopra tale soggetto», non senza la consapevolezza, comunque, che «vi sono posteriori accidenti, che meritano esame, e ponderazione» (Dolfin 1708).

A Venezia erano le stesse magistrature preposte al mare a segnalare vuoti normativi e mancati aggiornamenti delle leggi esistenti. Nel settembre 1704 i Savi alla Mercanzia chiedevano al Magistrato all'Armar di informare «quali Leggi vi siano per gli stessi Legni Mercantili, se habbino ad esser armati, quale la conditione, e quantità di Militari apprestamenti, e dell'Armi», e chiedevano, in caso di carenza di queste norme, di stabilirle quanto prima, per evitare di far partire navi del tutto disarmate[5]. Le patenti di navigazione e gli altri documenti che dovevano garantire le navi battenti bandiera veneziana non sempre bastavano ad assicurare una navigazione sicura. La corrispondenza consolare di questi anni è ricca di segnalazioni di arresti e attacchi a legni veneziani, come mostra anche un lungo e dettagliato elenco dei Savi alla Mercanzia in cui i vari incidenti sono registrati sotto voci specifiche, quasi a creare una sorta di tassonomia dei rischi della navigazione veneta[6]. Rischi che portavano i mercanti e gli armatori a continue denunce sulle difficoltà del periodo, in cui «detengono con continuata ingiusti-

---

[4] Il carteggio di Dolfin è una fonte fondamentale e che andrebbe ripresa sulla complicata partita di recriminazioni, sequestri, dichiarazioni viennesi sul 'libero commercio', azioni di 'polizia marittima' e primi atti di rappresaglia della Repubblica: Giudici 1908, pp. 140 ss. e dispacci relativi.

[5] ASV, *Savi*, s. II, b. 97, 13 settembre 1704.

[6] L'elenco distingue fra «Navi prese, e vendute senza alcuna sentenza di Giudice, mà à capricio degli Armatori», «Navi prese ultimamente per gl'arresti havuti nell'Acque di Capo Mattapan», «Navi prese, e non per anche giudicate», e altro ancora: ASV, *Savi*, s. II, b. 111: «Nota della Navi arrestate dagl'Armatori Francesi dal mese di Luglio 1710 sino nei primi del mese pure di Luglio del 1711, parte delle quali sono state confiscate con il Giuditio della Corte di Francia, parte senza altro Giuditio vendute con l'altre annotationi come segue».

tia gl'Armatori Francesi tutto il più vivo delle sostanze di noi poveri negotianti», e sulla dolorosa serie di disgrazie occorse ai legni veneti, «accresciute nel breve arco di due sole settimane di altre sei navi, se ben accompagnate da circostanze di Fabrica, di Carico e di Sito molto rimarcabili»[7].

2. «Questo medesimo Corsaro Pluman che è hormai rinomato per simili inique Piratarie»: bandiere veneziane nel Mediterraneo

Con la pretesa inglese di considerare contrabbando di guerra la fornitura al nemico di ogni bene di rilevanza strategica, compresi beni di consumo per gli eserciti e per le flotte, «non vi era praticamente bene che non potesse venire compreso nelle liste di contrabbando» (Miele 1970, 129-30). Rispetto a questa visione, nei trattati di commercio stipulati dalla Francia a Utrecht si affermò il principio che solo i beni strettamente militari, o utilizzabili come strumenti bellici, fossero vietati al commercio dei neutrali, e si impose la regola per cui «les Vaisseaux libres rendront les marchandises libres». «Il sistema di Utrecht codifica il compromesso raggiunto fra l'esigenza dei belligeranti di condurre senza impacci la guerra al commercio nemico, e quella dei neutrali di continuare, nonostante la guerra, i traffici del tempo di pace» (Miele 1970, 135)[8].

La visione inglese della neutralità emerge anche nell'episodio citato in apertura, sul quale torno brevemente per aggiungere che dopo le testimonianze dei mercanti veneti, anche il console britannico in quella piazza confermava l'obbligo delle navi inglesi di ispezionare i legni di altre nazioni per cercarvi marinai sudditi della Corona e merci e beni dei nemici. Solagni esprimeva quindi il timore che, essendo «le Nationi Anglolande» unite nella guerra e nel commercio, anche gli olandesi, in quel momento presenti in gran numero nel porto toscano, si adeguassero agli usi inglesi, scostandosi così dai comportamenti del passato, quando avevano non solo rispettato le «pubbliche insegne» della Repubblica ma anche dato prova e «testimonij di mutua affettuosa corrispondenza» verso alcune navi venete in difficoltà. Il riferimento era in particolare alla nave 'Madonna degl'Angeli e Sant'Antonio da Padova', trovata con solo un nocchiero e un passeggero da una nave olandese, il cui capitano, in segno di amicizia verso la Repubblica, aveva fatto salire a bordo un suo ufficiale e dei marinai per ricondurla in un porto veneto[9]. Ma se, incitati dall'esempio inglese, gli olandesi «hora intraprendessero d'affligere questo comertio», vi era il rischio, secondo il console veneziano, che

---

7 Una nota che esamina punto per punto i 'pregiudizi e impedimenti' al commercio veneziano derivanti da una rigida applicazione delle ordinanze francese in materia di neutralità è in ASV, *Savi*, s. II, b. 111.

8 Sulla posizione inglese, che considera la regola valida solo entro trattati bilaterali, sull'opposizione dei neutrali alla tesi inglese, e sulla celebre controversia con la Prussia sul punto a partire dal 1745 in poi cfr. Miele 1970, pp. 139-147.

9 ASV, *Savi*, s. II, b. 112, 22 febbraio 1702.

> circonvento il traffico da tanti Corsari Barbari, da Francesi, ed in aggionta dalle potenze Maritime aleate rimarebbe del tutto annientato il negotio di questa Piazza, tanto più che questi Mercanti indeboliti, e disanimati dalle sofferte iatture con molto di lentezza già azzardano al Mare li proprij Capitali, dal che con il loro viene à languire l'interesse pubblico, consistendo principalmente il vigore del Principato nel traffico de proprij sudditi con l'estere Nationi[10].

Di lì a un paio d'anni, un altro arresto agitava le relazioni con Londra. Come si comprende meglio da una memoria successiva, la nave capitanata da Luca Militich era partita da un porto veneto con un carico di merci dirette a Messina e Genova. Giunta nel porto siciliano aveva scaricato le merci lì destinate e caricato altri beni per Genova e quattro casse di calzette di seta per conto della ditta Morelli: ma al largo di Messina era stata predata da una nave dell'armatore Plowman e condotta a Napoli, dove le mercanzie appena caricate erano state confiscate col pretesto che si trattasse di affari con nemici dell'Inghilterra. Poi la nave citata era stata fatta ripartire per Genova con la promessa di restituzione degli effetti scaricati, se fossero risultati appartenere ad 'amici'. Mercanti e magistrature veneziane si erano subito attivati per riavere le casse di calze, spedendo a Londra le carte che attestavano la proprietà dei Morelli, che a loro volta avevano in Inghilterra un proprio procuratore in contatto con l'ambasciatore Grimani. Ma gli inglesi avevano stabilito che si trattava di merci di mercanti siciliani, e la vicenda finiva così per trascinarsi negli anni successivi in una fitta rete di repliche e controrepliche, tentativi dei mercanti veneti di trasferire la vertenza a Napoli presso il console inglese per ovviare alla distanza, colloqui dei rappresentanti veneziani con ministri e funzionari dell'Ammiragliato[11]. Un caso che meriterebbe forse una ricostruzione mirata. Qui mi limito a sottolineare la presenza frequente del Plowman in controversie simili (Stein 2012, 128 ss.), come ricorda lo stesso segretario Bianchi: «Questo medesimo Corsaro Pluman che è hormai rinomato per simili inique Piratarie, e che avendo alcuni mesi sono predato un Vascello Maltese, fù per sentenza dell'Armiralità obligato alla restitutione, hà appelata la sentenza medesima avanti il Consiglio della Regina», mentre altri ambasciatori presenti a Londra per occuparsi di casi simili «m'assicurano che questo ordine sia assolutamente insuperabile, ma mi consolano coll'allegrarmi i diversi esempij di buona Giustitia ottenuta dal Tribunale predetto, e poi dal Consiglio di Sua Maestà in appellatione»[12]. Si può anche rilevare come la conoscenza delle procedure inglesi sia un percorso faticosamente 'conquistato' sul campo dal segretario Bianchi, che ad ogni tappa informa il governo veneziano di quanto riesce a scoprire. Ad esempio, che gli inglesi si fanno schermo con il fatto che tutti gli armatori inglesi che ottenevano una patente di corsa dovevano sottoscrivere una specie di «sicurtà» in proporzione al valore del loro vascello, da usare per il ri-

[10] *Ibid.*, 28 febbraio 1708.

[11] *Ibid.*, 10 aprile 1711: *Carta di Gio. Battista Marati come Capo di Ricupero nel Mag.to Ecc.mo dei V Savij alla Mercantia.*

[12] *Ibid.*, 19 settembre 1710.

sarcimento di eventuali prede ingiustificate. Ma che la procedura non era affatto semplice, perché «fatta una preda non poteva questa per ordine della Regina né per dispositione di qualunque Ministro Inglese di fuori restar licentiata», e ogni indennizzo richiedeva un giudizio formale della «Corte dell'Armiralità»: procedura complessa, che però, secondo il segretario, offriva una garanzia ai danneggiati, liberi di portare i loro ricorsi alla Corte stessa «con sicurezza d'essiggere intiera Giustitia dai Giudici predetti certamente disapassionati, perché non posson havere il minimo interesse cogl'Armatori»[13].

Di fronte ad attacchi, minacce, arresti di navi, la risposta veneziana era sempre di natura diplomatica: proteste con gli ambasciatori accreditati in Laguna, istruzioni sul punto ai rappresentanti veneziani presso le corti interessate, richiamo di regole e consuetudini dello spazio adriatico. Assente ogni pretesa di risposta militare e scarse le azioni di repressione degli attacchi, quasi nel timore di suscitare reazioni che avrebbero compromesso la neutralità, che pure, nei documenti del tempo, continua ad essere qualificata come 'neutralità armata'[14]. È vero che la comparsa nel Golfo di navi straniere o di imbarcazioni corsare mobilitava subito l'apparato di vigilanza organizzato attorno alla squadra di galee comandata dal 'Capitano del Golfo': ma come mostrano i dispacci di questi capitani, le azioni erano più di natura 'dimostrativa', per assicurare la presenza costante della bandiera di San Marco sulle rotte più trafficate, e quasi mai la difesa del mare significava scontri con le navi che violavano regole e spazi veneziani[15]. Nei dispacci di Alvise Foscari in veste di Capitano del Golfo, la ricerca di navi corsare o dei belligeranti somiglia molto ad una caccia ai fantasmi: a volte individuate da lontano, altre volte dedotte da informazioni e 'voci' nei porti.

> La voce della comparsa dei pirati nord africani tra le isole di fronte all'Albania e lungo le coste dell'Italia meridionale giunge alle orecchie di Alvise Foscari con toni quasi leggendari, che fan dubitare perfino della reale minaccia mossa da queste imbarcazioni, le quali sembrano spostarsi e muoversi nel basso Adriatico come vascelli fantasma (Sartori 2006, XIV).

Nei due anni e mezzo della sua missione in Adriatico ad Alvise Foscari non capita mai un 'incontro ravvicinato' con una nave pirata, o un vero inseguimento di un legno sospetto. Più frequenti gli arresti di bastimenti sospettati di contrabbando, ossia operazioni ordinarie di polizia marittima. Alla fine, la funzione della squadra navale in Golfo assume funzioni di natura 'diplomatica' e di rappresentanza:

---

13 *Ibid.*

14 Del resto, come nota Dhondt, nei primi decenni del secolo la materia commerciale non appare ancora come un campo di tensioni che può condurre alla guerra: «Incidents between British and French subjects overseas were not allowed to escalate into a ropture of political relations and were generally settled on the diplomatic level. Peace negotiations amending the treaties of Utrecht had priority over commercial quarrels» (Dhondt 2015, 1).

15 Tenendo presente che anche Venezia rilasciava patenti da corsa, oltre ad appoggiarsi in alcuni periodi ai Cavalieri di Malta, sarebbe interessante un'indagine sugli attacchi dei veneziani verso navi sospette, sui quali ho trovato finora solo brevi cenni: Giudici 1908; Bono 2005, 49.

segnalare la presenza veneziana in quelle acque, ricordare i pretesi diritti della Serenissima, essere presenti «a consolatione de' sudditi nel vedere le insegne gloriose di vostra Serenità» (Sartori 2006, 4). Come si coglie da questi dispacci i 'dispositivi di sicurezza' approntati dalla Repubblica sembrano volti più ad assicurare il nome e l'onore della Repubblica che la sicurezza effettiva delle rotte e dei traffici. Poco adatte all'inseguimento delle «veloci e agili fuste dolcignotte» o all'arresto di altre navi, le pesanti galere e galeotte che componevano la squadra veneziana erano visibili da molto lontano, dando così tempo e modo ai corsari per cambiare rotta (Sartori 2006, XII). Un'osservazione, quest'ultima, che ci conduce al cuore di un ulteriore problema, quello dell'arretratezza tecnica e organizzativa delle flotte veneziane, militare e mercantile, che lungo il secolo sarà al centro di molti progetti di riforma.

Ma la difesa del mare assume nel primo Settecento accenti nuovi, non solo di natura militare. Venezia doveva allora affrontare la politica mercantilistica asburgica, che subì una decisa accelerazione con la conquista del Regno di Napoli, che rendeva Trieste lo scalo vitale per il collegamento fra i domini austriaci e faceva dell'Adriatico la via naturale per questa integrazione 'imperiale'. L'urgenza di risollevare i traffici marittimi è costantemente ribadita, nei primi decenni del secolo, dagli ambasciatori accreditati a Vienna, testimoni di progetti e disegni marittimi che a volte vedono formarsi sotto i loro occhi, altre volte solo intuiscono, celati nelle abili 'dissimulazioni' dei ministri austriaci.

> Ora ch' il detto Regno è ricaduto in potere di Casa d'Austria devono temersi frequenti tali tragetti, e si sveglierà con maggior avidità l'appetito del traffico per la facilità nel praticarlo. L'attraere dall'una e dall'altra parte le merci in questa Dominante sarà il mezzo più salutare per divertirlo. Il mercante cerca il profitto, concorre dove lo trova, e lo preferisce ad ogni riguardo (Dolfin 1708).

Neppure l'avvio dei preliminari di pace nel 1709 sembrò pacificare il mare, e nelle fasi finali della guerra Venezia subì il rafforzamento della vigilanza francese, con quel continuo «scorrere i Mari da numerosi Legni Corsari, col titolo di Armatori, nel pretesto, che sopra Navi de' Veneziani, e Genovesi caricassero merci, continuando il loro commercio assicurato dalle insegne de' Principi neutrali», che di fatto finì per arrecare «conséguenze più gravi, e fatali al commercio della Città di Venezia» (Diedo 1751, 68). A fine guerra la corte di Parigi parve sciogliere «il freno alla licenza de' Corsari Francesi», che arrestavano ogni nave con bandiera veneziana «col pretesto che tenessero carico, ed effetti degl'Inglesi, e Ollandesi», obbligando il governo marciano ad intervenire con la flotta militare per garantire la sua navigazione, e con la diplomazia per riottenere i vascelli sequestrati. Scarsi però i risultati dell'azione diplomatica, con la Francia sempre restia a restituire i legni predati. Nonostante l'impegno dell'inviato Giovanni Emo, «cittadino ornato di abilità, e di prontezza di spirito» che godeva della simpatia del marchese di Torcy, la Francia continuava nella sua prassi abituale, facendo arrivare a Marsiglia o a Tolone le navi predate in Adriatico per giudicare le cause nei

suoi tribunali, con un eventuale appello presso il Consiglio regio. «Erano le cause definite con estremo rigore, e quand'anche non erano date al fisco le merci, ed i Legni, i dispendj del foro, i ritardi, ed il detrimento de' Capitali decidevano del destin delle merci; di modo che dopo undici mesi di permanenza, fu permesso all'Emo di restituirsi alla Patria» (Diedo 1751, 68).

Negli ultimi anni della guerra il pericolo maggiore venne dalle navi inglesi e olandesi: fra i tanti esempi quello della nave 'Carità' razziata dai tripolini nelle acque di Sicilia il 14 marzo 1710 e poi sottratta a questi da un armatore olandese che aveva trattenuto nave e carico a suo profitto «in vece di moderarla à norma di quanto viene disposto in casi simili dal Consolato del Mar, che sono le Leggi comuni in tal materia»[16]. Ma incidenti, violazioni delle acque, arresti di navi veneziane da parte dei belligeranti riempiono troppi fascicoli d'archivio per poterli anche solo citare, e meriterebbero senza dubbio ricerche più approfondite. Nell'anno dei trattati di Utrecht, mentre Carlo Ruzzini si spendeva invano nella richiesta di risarcimenti per i danni inferti dal conflitto ai territori veneti, le accorate voci dei mercanti che si rivolgevano ai Savi alla Mercanzia raccontavano una sorta di 'emergenza' che avrebbe richiesto misure e scelte politiche più decise. Alle consuete e inevitabili «disavventure della navigazione», scrivono in una supplica dell'ottobre 1713, si erano allora aggiunti i tanti arresti da parte di navi francesi con grave danno dei mercanti «ò nel corpo, ò nel carico de' Bastimenti depredati», al punto che «noi poveri Capitani tutti [...] proviamo l'intiero sterminio di Noi medesimi, e delle nostre miserabili innocenti famiglie». Si denunciava anche l'abuso delle venete bandiere da parte di Ragusei e di altri stranieri che fingendosi sudditi «hanno montato come Capitani le Venete Navi decorate col glorioso vessillo di San Marco, ciurmate abusivamente da Marinai loro nationali, togliendo à noi il modo di più impiegarsi, e levandoci di bocca quel pane» che il governo aveva destinato ai sudditi[17].

Mettendo insieme le ultime osservazioni si ricava un quadro forse contraddittorio delle tante questioni legate alla neutralità sul mare e tuttavia è un quadro 'coerente' con la visione che il patriziato continuava a proporre della Repubblica e della sua storia. Le bandiere di San Marco spiegate nelle circostanze e nei luoghi in cui era necessario far sentire la presenza veneziana, per quanto inefficace nei fatti; le proteste diplomatiche per la violazione della bandiera e quindi dell'onore marittimo; la prudenza nella gestione di incidenti e controversie, per evitare di dover assumere posizioni più ferme e decise: sono tutti fili di un 'discorso pubblico' ancorato a categorie politiche umanistiche e barocche, utili a radicare un *ethos* di servizio alla patria negli anni di studio e preparazione dei giovani patrizi, ma certo meno efficaci per affrontare il 'nuovo mondo' del secolo dei Lumi. Lo si percepisce, ad esempio, nella *Relazione* del congresso di Utrecht di Carlo Ruzzini, dove la neutralità si fa parola che sfuma nel 'mito' della prudenza repubblicana,

[16] ASV, *Savi*, s. II, b. 112, 14 marzo 1710.

[17] *Ibid.*, b. 97, 17 ottobre 1713.

una scelta stabile, reiterata nel tempo, lontana dall'opportunismo politico di altri stati italiani: una condizione che richiedeva vigilanza, capacità diplomatica, e una sincera volontà di pace e amicizia con gli altri stati (Frigo 2017). Una «ostinata neutralità» che Venturi ha voluto leggere come «*modello* ed *esempio* di una via politica italiana nello scacchiere europeo» (Venturi 1998, 64), e che i rappresentanti veneziani continuano a proporre ai loro interlocutori come merito della Repubblica e sua 'moneta di scambio' nelle relazioni diplomatiche.

3. La "grande infestazione": il puzzle adriatico dopo Passarowitz

> Grande veramente era in questi tempi l'infestazione de' Corsari Barbareschi; ma non meno molesti alla navigazione, e al commercio si facevan conoscere i Legni Spagnuoli, che senza distinguere bandiere amiche, o nemiche inferivano gravissimi danni a segno, che fu forza vi accorresse la pubblica attenzione, prescrivendo alle pubbliche Navi di scorrere, e rendere espurgati i Mari; consiglio, che ottenne mirabile effetto, ritirandosi tosto i Corsari, con lasciar sciolto il commercio dagl'insulti, e dall'apprensione (Diedo 1751, 173-74).

Così, a metà Settecento, Giacomo Diedo avrebbe ricordato difficoltà e ostacoli della navigazione veneziana all'indomani della pace di Passarowitz e nel contesto dell'iniziativa militare spagnola per il 'riacquisto' dei territori italiani persi a Utrecht. Che poi effettivamente Venezia abbia ottenuto il 'mirabile effetto' di cui parla lo storico è questione ancora tutta da verificare con dati e numeri. Il Settecento adriatico appare ad alcuni storici come un 'secolo breve', le cui dinamiche fondamentali restano comprese fra il 1718 e il 1797, fra la pace di Passarowitz con cui Venezia inaugura una lunga stagione di pace con gli Ottomani e la fine della Repubblica. Con quella pace la Serenissima perdeva la Morea e ridimensionava la sua presenza in Levante, ma vedeva garantita una maggiore sicurezza della navigazione, l'inviolabilità dei confini, e alcuni diritti e privilegi per i rappresentanti diplomatici e i mercanti veneziani. Persa la partita nell'Egeo, la Serenissima si concentrava quindi sulla difesa dell'Adriatico, sempre più sbocco necessario ai prodotti della terraferma e ora teatro dell'aggressiva politica marittima e commerciale asburgica, che svuotava nei fatti le pretese giurisdizionali della Repubblica. Un mare divenuto un 'puzzle di poteri' in cui si incrociavano a scontravano iniziative e interessi di mercanti, armatori, città portuali, mediatori di varia natura. Un mare in cui

> ogni bandiera legittimava corsari di varia origine; più varia ancora la provenienza dei capitali – genovesi e livornesi in gran parte – che finanziarono le imprese corsare. La corsa, sia cristiana sia barbaresca, fu una grande occasione di rimescolamento d'uomini, così come fu un potente motore di interessi economici (Bono 2006, 213).

Un contesto difficile, quello fra gli anni '20 e '30 del secolo, e molte le sfide che il ceto dirigente dovette affrontare: difficoltà commerciali, concorrenza dei nuo-

vi scali adriatici, insicurezza della navigazione, conflittualità strisciante con corsari di varia provenienza, in primis i soliti Dulcignotti, problemi strutturali e organizzativi delle attività marittime, la ripresa della guerra di corsa da parte dei Cantoni barbareschi, vera spina nel fianco del sistema commerciale della Serenissima. Di natura diversa i dispositivi di sicurezza della navigazione e di rafforzamento del commercio attivati dalla Repubblica dagli anni '30 in poi, misure 'mobili'che potevano essere revocate o rafforzate al mutare delle circostanze e dei rapporti di forza: rafforzamento della rete consolare, tentativi di riforma del sistema marittimo, ricerca di nuovi accordi commerciali, reintroduzione delle navi 'atte'. «Indebolita de' Stati, d'uomini e di consiglio», con una «estimazione» politica così scemata che «niuno mostra bramarla confederata, né a Lei si rivolge»: così Pietro Garzoni lamentava l'isolamento di Venezia nei tardi anni '20, nel contesto di una serrata concorrenza con una potenza asburgica che «lavora[va] ad annichilar» i traffici marciani (Del Negro 1998, 9). Come è stato notato, fra le ragioni della perdita del controllo sul mare non vi fu solo la concorrenza delle potenze atlantiche e dei nuovi porti franchi, ma anche lo sfaldarsi del 'sistema marittimo' adriatico e l'emersione di piccole flotte mercantili locali.

> In effetti, la supremazia veneziana era erosa dal "basso", dalla continua e incessante navigazione di centinaia di piccole imbarcazioni dalla portata raramente superiore alle 100 tonnellate – tartane, trabaccoli, pieleghi – che in modo spontaneo, autonomo e non coordinato e prive dell'appoggio delle grandi potenze continentali stavano rimodellando il sistema adriatico (Andreozzi 2005, 145-146).

Ad aggravare questo quadro interveniva nel 1733 l'aprirsi della guerra di successione polacca, che nuovamente coinvolgeva la Repubblica nel flusso dei rifornimenti asburgici per le truppe dislocate in Italia. Come nel conflitto precedente, il Senato optava per la neutralità e, ribadendo la distinzione fra 'terra' e 'mare', da un lato negoziava le modalità del transito di truppe in Terraferma, dall'altro negava a Vienna l'uso dei porti di Chioggia e di Goro come vie di accesso al Po e vietava ai sudditi di noleggiare imbarcazioni ai belligeranti (Perini 1993, 95).

L'aprirsi della guerra vedeva una replica della recita diplomatica del 1701, con l'arrivo in laguna dei rappresentanti di Francia e Impero incaricati di attrarre la Repubblica al loro partito. Ma proprio durante uno dei primi colloqui fra il principe Pio, inviato imperiale, e il rappresentante designato dal Senato, Daniele Bragadin, era giunta in città la notizia che nel porto di Capodistria tre barche segnane avevano catturato un vascello francese che aveva appena caricato merci a Trieste. Mentre la mancata adozione di misure contro i Segnani era subito oggetto della protesta ufficiale con l'inviato imperiale e di appositi istruzioni per l'ambasciatore Marco Foscarini, incaricato di chiedere a Vienna un risarcimento per l'accaduto e un rimedio per il futuro, i francesi non perdevano l'occasione per lamentarsi che i Segnani «avessero insidiosamente predato il Vascello in Porto amico, e coperto dalla bandiera di Francia» (Diedo 1751, 263-264).

Di nuovo, come nella guerra precedente, la dichiarazione di neutralità veneziana era una tela bucata, da rammendare ogni volta che una violazione, reale o presunta, ne minava la resistenza. Il 'puzzle adriatico' è segnato negli anni '30 dal cumularsi di minacce ed eventi di natura diversa: l'azione austriaca a difesa delle proprie navi e per il pattugliamento marittimo; le consuete incursioni dei Segnani che pur nelle condanne ufficiali erano di fatto tollerati dagli imperiali per la necessità di proteggere i trasporti verso Napoli; la costante presenza dei Dulcignotti nelle vesti di corsari, mercanti ma anche, come vedremo fra poco, come vittime di attacchi; i continui arresti e visite alle navi battenti bandiera veneta. Non tutti questi rischi sono rubricati dal governo marciano come violazioni della neutralità veneziana e la condizione di neutrale non sempre è evocata nelle controversie e nella documentazione in materia di prede. L'immagine della 'Repubblica neutrale' affiora comunque nelle istruzioni ai rappresentanti veneziani e nei loro carteggi come una scelta politica stabile, una sorta di carattere ormai irreversibile che doveva indurre gli interlocutori a un rispetto generale e continuato verso i legni di San Marco e a una attenta considerazione delle ragioni della Repubblica nelle trattative per la restituzione di navi e carichi sequestrati.

Abbandonando ogni velleità di recuperare territori ed egemonie in Levante, nel 1733 Venezia aveva rinnovato l'accordo con la Porta con un trattato di pace perpetua che regolava le relazioni reciproche e la presenza veneziana nei porti e nei territori ottomani. Ma poiché i Cantoni non riconoscevano più la giurisdizione della Porta nei loro rapporti con le potenze europee (Bono 2005), le garanzie di quella pace contro le azioni dei Barbareschi si rivelarono subito inefficaci. Si ripeteva in Levante, alla fine, il sottile gioco tra affermazioni ufficiali e realtà dei fatti che caratterizzava i rapporti con Vienna: se questa prometteva misure contro i Segnani, tollerandone però le azioni contro la concorrenza commerciale veneziana, la stessa cosa accadeva per le autorità ottomane, alle quali, come ben comprendevano i baili, tornava comodo una Venezia danneggiata nei traffici e costretta a investire alte cifre del bilancio per la difesa del mare (Paladini 2007).

Molti dunque, negli anni '30, gli arresti di navi, le controversie e le lamentele di mercanti segnalati dalle carte dell'archivio. Non va dimenticato che per effetto degli accordi siglati con la Porta e del riconoscimento reciproco delle rispettive pretese di controllo marittimo, le magistrature della Repubblica erano chiamate ad intervenire anche in alcuni incidenti che coinvolgevano navi di sudditi ottomani. In questi casi, ambasciatori e consoli dovevano agire nelle vesti di testimoni, inquirenti, garanti o mediatori entro il complicato gioco delle competenze e delle giurisdizioni che governavano porti e traffici del Mediterraneo. Episodio rivelatore delle connessioni fra merci, uomini e navi e degli interessi che entravano in gioco nei casi di preda è quello che nel luglio 1735 concerne la cattura di un legno «turchesco» e del «Trabacolo Veneto» di un certo Rossi della Giudecca. Gli spagnoli avevano dunque fermato e trattenuto una tartana dulcignotta partita da Scutari con a bordo «alquanti Turchi, e Cristiani Sudditi della Porta», e diretta nei

porti veneziani «per le solite compere di Mercantie»[18]. Mercanti e altri uomini erano stati «assieme col Bastimento fermati, e fatti schiavi da Spagnoli, e posti in deposito nel Castello di Napoli, e le loro Merci custodite dal Console francese in Ancona»[19]. Nel supplicare il governo veneziano di intercedere per la restituzione della nave e dei beni, i mercanti di Scutari si appellavano ad un caso precedente in cui i buoni uffici della Repubblica avevano sortito effetti positivi. L'inchiesta dei Savi appurava che responsabili dell'episodio erano due fregate spagnole di scorta ad un trasporto di truppe dalla Sicilia a Trieste, che si erano poi date al 'corso' contro la nave di Scutari e il 'trabacolo veneto'. Quest'ultimo era oggetto di un supplemento di indagine, perché si era appurato che viaggiava senza alcuna insegna veneta e senza certificato di navigazione o altra carta di «Pubblica Veneta Rappresentanza» che lo qualificasse per suddito, avendo a bordo solo la 'fede di sanità' ottenuta a Segna, dove aveva caricato merci dirette alla fiera di Senigallia. La vicenda si dipanava ancora per mesi, e non è questa la sede per farne un resoconto completo. Conta però rilevare il numero di soggetti e istituzioni che vi prendono parte. Appellatisi i mercanti al papa in quanto sovrano del porto di Ancona, del caso si occupava quindi anche l'ambasciatore Mocenigo, che riferiva poi la scelta del pontefice di non sbilanciarsi in alcun modo, sia per non mostrare che il capo della Chiesa «s'interessi per li Nemici della Religione», sia perché, avvenuto l'assalto a venti miglia dalla costa, egli «non si credeva offeso se non quando la cosa fosse successa a Tiro di Cannone dalle sue spiagge»[20]. La questione era allora affidata dal Senato al procuratore Emo che doveva discuterne con il rappresentante spagnolo a Napoli, e all'ambasciatore in Spagna Capello, che doveva informarne i ministri della corte spagnola. Ambedue dovevano far presente l'offesa recata alla Repubblica con «l'ingresso de Legni armati nel Golfo, in tutti i tempi riguardato con la ben nota gelosia» e i pericolosi esiti che poteva avere l'arresto non tanto del legno veneto, ma di quello dulcignotto, dato che quei mercanti turchi ben potevano «adrizzar le loro querelle alla Porta». Ma dovevano anche ricordare agli spagnoli la fatica con cui il Senato aveva ottenuto in tempi recenti «che i Dulcignoti al dannoso mestier di Corsaro sostituissero quello d'un'innocente commercio». Ora, il rischio era che essi «ripigliassero il primo pregiudiciale costume», con grave danno delle coste venete ma anche austriache. A supporto delle loro istanze, i rappresentanti veneziani dovevano appellarsi ad un precedente simile, ossia alla «Giustitia resa da Sua Maestà nel settembre dell'anno scorso in pari caso per Merci, e Dulcignoti depredati sopra Tartana Ragusea da Legni Spagnuoli nell'acque d'Ancona»[21].

Come in altri episodi simili, il richiamo ai precedenti rinvia ad una rete di relazioni fiduciarie entro la quale si dipanano le controversie e la ricerca di una loro

---

18 *Ibid.*, b. 113, 20 luglio 1735.

19 *Ibid.*, 3 ottobre 1735.

20 *Ibid.*

21 *Ibid.*

soluzione, ma mostra anche la fluidità di procedure, valutazioni e norme deputate a regolare e risolvere questo genere di contrasti. Lo mostra anche il complicarsi della vicenda sopra descritta, quando da parte spagnola si replica che «haverebbe la Spagna rilasciati gl'ordini per la restitutione del Legno Veneto, come pure dell'altro Dulcignoto», solo quando la Repubblica si fosse attivata a Vienna per la restituzione di due barche napoletane predate dai Segnani, e si fosse «reciprocamente concertata la garantia trà l'una e l'altra Nationе per le Merci, e Mercanti che navigassero con la loro Bandiera»[22]. In questo improvviso slittamento della schermaglia da Madrid a Vienna i rappresentanti veneziani si trovarono perciò invischiati in un gioco incrociato senza soluzione, mentre le magistrature veneziane usarono ogni accento possibile per sottolineare che l'infittirsi delle azioni dei Dulcignotti era una minaccia anche per le navi spagnole. Quanto al legno veneto senza bandiera, certificato o altro segno che lo qualificasse come veneto, meritava certamente un giusto castigo, «ma dal suo Principe naturale». Forse con una punta di 'orgoglio istituzionale', i Savi non mancarono però di rivendicare i meriti della mediazione veneziana:

> Certo è per altro, che trovando i Dulcignoti d'esser in questo incontro violati direttamente nelle loro conventioni, quando non si fosse la Republica Ser.ma interposta per il loro riparo, e risarcimento, sarebbero forse a quest'hora entrati con le Fuste armate nel Golfo, ed haverebbero procurato di predare quanto fosse stato loro lecito con la forza[23].

Anche nelle fonti francesi analizzate da Georgelin, la guerra polacca «a rempli l'Adriatique de Corsaires qui ne cessent de commettre des violences à tous les Batiments qu'ils rencontrent», e di eccessi e violenze commessi dai Segnani, che non risparmiarono neppure qualche legno imperiale (Georgelin 1978, 75). Gli anni '30 sono, come è noto, gli anni di un primo e ancora incerto avvio della stagione delle riforme, che muovono proprio dai problemi del commercio e della marina veneziana. La presenza di una congerie di magistrature che faticavano ad interagire fra loro; un diritto consuetudinario ormai superato dai fatti e dalle esigenze del mondo mercantile; armatori e capitani che usavano espedienti vari per sottrarsi alle norme del trasporto via mare: queste e altre ancora, a detta degli storici, le lacune e le fragilità del sistema marittimo della Serenissima (Zordan 1981; Costantini 1998; Candiani 2009).

4. Guerre europee e neutralità: difendere il mare, riformare il commercio

«Non è credibile quanto fiorisce il traffico di Venezia nelle lunghe discordie tra le marittime potenze» (Diedo 1751, 68). Poco studiata nelle argomentazioni e regole concrete, la neutralità veneziana è sempre adombrata come una delle ragioni

[22] *Ibid.*

[23] *Ibid.*

che, in certi periodi, hanno consentito riprese e dilatazioni dei traffici commerciali sotto bandiera veneta. «Nel commercio con l'Occidente, più importante nel secolo XVIII di quello levantino, i mercantili veneziani conobbero un notevole rigoglio quali "trasporti neutrali" durante le guerre di successione spagnola e austriaca» (Lane 1978, 487). Ma su queste fasi di ripresa del traffico veneziano per la richiesta di legni neutrali nei periodi di guerra mi sembra che gli storici non abbiano offerto verifiche fondate su approcci quantitativi, se non quelle proposte a suo tempo da Georgelin incrociando dati di natura diversa. Altri sottolineano piuttosto la labilità di queste riprese: la fine del conflitto austriaco, ad esempio, ebbe una ricaduta negativa immediata su quelli che Tucci chiama «profitti accidentali» della marina mercantile di San Marco, anche perché la pace favorì la ripresa dell'attività di corsari di varia provenienza (Tucci 1960, 178-179). Nell'immediato, comunque, la Guerra di successione austriaca, che di nuovo coinvolgeva su opposti schieramenti tutte le potenze europee, rendeva di nuovo insicuri i mari, rischiosi i transiti e maggiormente conveniente il noleggio di navi dei neutrali. Il 4 aprile 1740, in una nota sullo stato del commercio veneziano a Ponente diretta ai Deputati del Commercio, gli armatori veneziani scrivevano che la condizione della navigazione veneta verso Ponente «fa toccar con mano che, a promuover la navigazione d'una potenza marittima, il segreto sta unicamente riposto nella sicurezza della bandiera», e rilevavano che «in maggior pericolo sta in oggi quella degl'Inglesi, a ragione della guerra intimata alla Spagna». Era insomma una circostanza che portava ai veneziani un concreto 'vantaggio competitivo' perché il fatto che fossero «accresciuti a dismisura sopra quei legni i premi della sicurtà», era «il motivo vero che vengono noleggiati i nostri, che in intera pace, a cagione della nemistà fatale co' Barbareschi, non ponno reggersi al confronto de' Forestieri». (Noto 1994, 243). Un contesto che sembra almeno in parte colmare alcune fragilità strutturali, quali gli altri costi di assicurazione, o l'insicurezza dei traffici adriatici, che in pace rendevano poco concorrenziale il noleggio di navi venete.

Al di là delle ripercussioni sui traffici veneziani, fu proprio il conflitto per il trono austriaco a scuotere le magistrature marciane e a spingerle ad una riflessione più approfondita sul punto. Se Venezia trasse dalla guerra alcuni vantaggi nel Mediterraneo, le navi battenti la sua bandiera dovettero subire nuove e più pressanti regole circa il trasporto di carichi di terzi. Come è noto, fu la sollecitazione dell'inviato a Londra Piero Andrea Capello a spingere il Senato alla deliberazione del 16 marzo 1748, ove si prescriveva «che le ordinazioni tutte, quali in tempi lontani, o vicini stabilite si fossero sul proposito della navigazione de' legni sudditi Mercantili, raccolte stassero in una sola terminazione» (Zordan 1981, 1), dando così avvio ai lavori per la formulazione di un Codice per la Marina. La decisione era anche la risposta del Senato alle inquietudini espresse nel settembre 1747 dallo stesso Capello circa lo stato del traffico veneziano verso i porti inglesi. L'inviato aveva in quell'occasione chiesto lumi al governo sui modi per evitare le «moleste cominatorie dell'Ordinanze di Marina dei Prencipi Belligeranti», non

trovando egli nelle istruzioni norme chiare per evitare prede e rappresaglie contro carichi e merci sospettate di appartenere o essere destinate ai nemici. Anche gli oltre sei mesi che il governo impiegò per dare infine una risposta al Capello, commenta Zordan, è un dato che «lascia da solo intuire uno stato delle fonti del diritto marittimo a dir poco fluido, frammentario e disperso» (Zordan 1981, 5). La strada per il Codice fu lunga e accidentata, ma mise in moto una attenta ricerca di norme e di regolamenti per il commercio marittimo emanati da altri sovrani e avviò un confronto interno al ceto di governo sullo stato della legislazione veneziana e sui provvedimenti per il commercio.

La questione rinviava anche all'architettura istituzionale della Repubblica: dibattito politico in Senato ed esame dello stato del traffico commerciale presso le magistrature competenti sembrano a volte svolgersi in parallelo, senza riuscire a intrecciarsi. In una scrittura del 23 settembre 1748 i Deputati al commercio sembrano guardare in faccia lo stato delle cose, rilevando che lo stato presente si poteva forse dire 'felice' in confronto con gli anni passati, ma che in realtà «per una Mercantile Nazione 40 Navi Atte sono picciola cosa». Proponevano quindi i consueti rimedi, sottolineando che era necessario «coltivare li aperti canali, e le vie intraprese, per inoltrarsi, onde accrescere colla Navigazione il Commercio, e col Commercio l'impiego, e la ricchezza del popolo, ed un solido seminario di gente di Marina» (Zordan 1981, 21)[24]. Ma i tanti rimedi proposti si scontravano sempre con «la marginalità del ruolo dello Stato che sembra incapace di incidere sulla situazione, guidato nella sua azione da interessi particolari e clientelari» (Andreozzi 2005, 145): una fragilità della politica che rispecchiava trasformazioni profonde della società e dell'economia, in cui commerci, navi e traffici in mare non erano più da tempo il settore privilegiato degli investimenti dei ceti dirigenti della Repubblica.

Anche Venturi parla di un beneficio di breve durata a proposito della fugace ripresa durante la guerra austriaca, cui fece seguito l'aggravarsi dei problemi della flotta e un aumento della conflittualità in mare. Di questa situazione offrono ampie testimonianze, come al solito, i documenti d'archivio[25]. Negli anni '50 e '60 incidenti e perdite di navi e carichi ad opera di corsari rimangono i problemi maggiori che i Savi alla Mercanzia sono chiamati ad affrontare, anche in relazione all'affacciarsi di nuovi concorrenti nel Mediterraneo, come il Regno di Sardegna e la flotta napoletana. Proprio una fregata del regno di Napoli fu protagonista nel 1765 del fermo e del sequestro di un carico a danno di una nave veneta presso Lussin Piccolo. Il fermo di una nave veneziana in un porto della Repubblica: per il governo marciano si trattava di un deliberato atto di guerra, forse generato dalla maggiore concorrenza veneziana nel Mediterraneo centrale

[24] ASV, *Savi*, Scritture, r. 217: *Relazione dei tre Deputati al Commercio intorno allo stato della navigazione, del commercio marittimo e terrestre e delle Dogane alla vigilia della pace fra le Potenze belligeranti d'Europa*.

[25] ASV, *Savi*, Scritture, r. 188: *Relazione delle vere cause de' mali, e disordini del Veneto commercio, ossia circa Forestieri* (15 novembre 1759).

dopo i primi accordi di pace fra la Serenissima e i Cantoni africani (Pedani 1996). L'eco che l'episodio produsse nella diplomazia del tempo e l'intervento diretto del Tanucci hanno lasciato un'ampia documentazione: non a caso, è una delle poche contese fra Venezia e un altro stato in materia di prede ad essere stata ampiamente ricostruita (Pitteri 2001).

5. «Onore» della bandiera e «reputazione» della repubblica: la neutralità veneziana nell'età delle grandi potenze

Per comprendere meglio lo scarto fra discorso pubblico e pratica marittima, e per valutare se e in che misura le scelte di politica estera, la ricerca di nuovi accordi commerciali e le misure messe in campo nel corso del Settecento abbiano consentito a Venezia di mantenere una posizione 'onorevole' sulla scena diplomatica europea, va forse ricordato che fra i vari requisiti della *puissance* indicati dal pensiero politico del tempo compare anche la capacità di farsi rispettare dagli altri stati, difendersi dai loro attacchi e far valere le proprie ragioni (Bielfeld 1760-62, *passim*). Nella stagione in cui tramonta il linguaggio dell'onore e si afferma la 'misurazione' dell'utile, la difesa della 'reputazione' della Repubblica rimane comunque un punto fermo, per lo meno nei discorsi e nei proclami.

Nel 1781, fatto prigioniero nel golfo di Guascogna da un corsaro inglese, il capitano veneziano Tommaso Lombardo veniva salvato dal provvidenziale arrivo di una fregata americana. Il comandante della nave, John Barry, dopo avere accertata la regolarità dei documenti di bordo, dichiarava trattarsi di una evidente violazione della neutralità veneziana e rimetteva in libertà il Lombardo. L''ufficiale gentiluomo' consegnava inoltre alla nave veneta un'attestazione da esibire in caso di incidenti analoghi. In una scrittura sul caso, si dirà poi che il comandante era stato ben lieto di «vendicare li diritti delle potenze neutrali, che il Congresso per un sentimento di giustizia, e di rispetto alle leggi dell'umanità, cerca in ogni modo di mantenere» (Ambrosini 1975, 132)[26].

Fra le continue violazioni dei legni veneti nelle guerre europee e questa attestazione di stima verso la Repubblica sta quasi un secolo di riflessioni, controversie, trattati e regole in tema di neutralità, a Venezia come in Europa. Tappa fondamentale era stata, nel 1779, la "Dichiarazione di neutralità" veneziana, un testo ammirato da Lampredi e da altri giuristi del tempo, che sembra 'accompagnare' gli sforzi dei mercanti per approfittare della favorevole situazione creatasi nel Mediterraneo con la guerra per l'indipendenza americana: ma si trattava, ancora una volta, di una congiuntura favorevole che il governo veneziano non seppe co-

[26] Dichiarazione di John Laurens, inviato speciale di Washington che viaggiava sulla fregata, e che si recava a Parigi per ottenere rifornimenti per l'esercito americano: ASV, *Senato Corti*, fz. 389, 11 agosto 1781, n. 3. La fonte per l'episodio sono i dispacci di Daniele Andrea Dolfin, ambasciatore a Parigi, incaricato di ringraziare ufficialmente il comandante americano per la "cortesia" verso la repubblica: ASV, Senato, *Dispacci Ambasciatori*, Francia, fz. 259, 3 settembre 1781.

gliere in modo adeguato. Il documento del 1779 può essere visto come un *unicum* entro l'esperienza veneziana, connotata come si è cercato di mostrare da regole tradizionali, scarsezza di riferimenti dottrinali, incertezza nelle procedure, ricerca di soluzioni 'utili e onorevoli' caso per caso. Ma può anche essere visto come uno sforzo tardivo per coagulare prassi e norme consuetudinarie in un contesto internazionale in cui «tutte le apparenze» facevano ritenere imminente l'aprirsi del conflitto tra Francia e Inghilterra, e a Venezia si giudicava

> con vera nostra esultanza esser gionto finalmente per la prima volta il fortunato momento alla veneta bandiera all'ombra della general sua sicurezza, e per la pace convenuta coi Cantoni di Barbaria, e per lo scioglimento delle contumacie nei porti spagnuoli e per la pubblica neutralità, di poter prosperare il commercio di questa piazza e di possibilmente sostituirsi a quell'utile caravanaggio che esercitato veniva dalle due nazioni medesime (Tucci 1960, 195).

Ispirato anche dalla traduzione italiana dell'opera di Vattel (Trampus-Stapelboek 2014), il governo cercò quindi di fissare con chiarezza i principi della neutralità veneziana, sulla scia di quanto avevano fatto o si accingevano a fare altri stati italiani. Uno sforzo comune che offrì una sistemazione organica alla materia, facendo intuire un tentativo 'italiano', pur non preordinato, «di definire uniformemente le regole della neutralità nel quadro di una politica comune a più stati, forse ispirata all'esempio della neutralità scandinava» (Miele 1970, 180).

Molti gli interrogativi ancora aperti sulle 'strategie della neutralità' perseguite dai veneziani nel Settecento, sull'intreccio fra dibattito politico, scelte di politica estera e provvedimenti per la difesa o il rilancio dei traffici[27]. In mancanza di studi specifici risulta per ora difficile confrontare il caso veneziano con le scelte compiute in materia di neutralità da stati europei come Danimarca (Feldbæk 1983), Olanda (Stapelbroek 2010), Svezia (Müller 2012; Agius 2012), Prussia (Nokkala 2011), oppure confrontare dichiarazioni e norme della Repubblica con quelle della 'Lega dei neutri' promossa da Caterina II. E molto resta da comprendere sui modi con cui la Repubblica cercò di difendere lo 'Stato da mar', con il suo intenso reticolo di rotte, scali e traffici fra Adriatico e Mediterraneo, per far fronte ad attacchi e incursioni di altre marine e per muoversi nel nuovo scenario mediterraneo, entro le maglie di una concorrenza commerciale dominata da una permanente '*jealousy of trade*' (Hont 2005; Salvemini 2011).

[27] Manca ad esempio uno studio sui Provveditori all'armar, che avevano funzioni in materia di controversie marittime e poteri di inquisizione nei casi di preda di navi venete.

NOTA BIBLIOGRAFICA

Agius, C. (2012), *The social construction of Swedish neutrality. Challenges to Swedish identity and sovereignty,* Manchester University Press, Manchester.

Alimento, A. (ed.) (2011), *War, trade and neutrality. Europe and the Mediterranean in the seventeenth and eighteenth centuries*, Franco Angeli, Milano.

Ambrosini, F. (1975), "Un incontro mancato: Venezia e Stati Uniti d'America (1776-1797)", *Archivio Veneto*, CVI, pp. 123-172.

Andreozzi, D. (2005), "Tra Trieste, Ancona, Venezia e Bologna. La canapa e il commercio nell'Adriatico del '700", in Andreozzi, D., Gatti, C. (a cura di), *Trieste e l'Adriatico. Uomini, merci e conflitti*, EUT, Trieste, pp. 153-201.

Bielfeld, G.F. (1760), *Institutions politiques*, Pierre Gosse, La Haye, t. II.

Bono, S. (2006), "Malta e Venezia fra corsari e schiavi (secc. XVI-XVIII)", *Mediterranea. Ricerche storiche*, II, pp. 213-222.

Bono, S. (2005), *Lumi e corsari. Europa e Maghreb nel Settecento*, Morlacchi, Perugia.

Candiani, G. (2009), *I vascelli della Serenissima. Guerra, politica e costruzioni navali a Venezia in età moderna*, Istituto veneto di Scienze, Lettere e Arti, Venezia.

Costantini, M. (1998), "Commercio e marina", in *Storia di Venezia*, VIII, *L'ultima fase della Serenissima*, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma, pp. 555-612.

Del Negro, P. (1986), *Il mito americano nella Venezia del '700*, Liviana, Padova.

Del Negro, P. (1998), "Introduzione", in *Storia di Venezia*, VIII, *L›ultima fase della Serenissima*, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma, pp. 1-80.

Diedo, G. (1751), *Storia della Repubblica di Venezia dalla sua fondazione sino l'Anno MDCCXLVII*, t. IV, Poletti, Venezia.

Dolfin, D. (1708), *Relazione di Germania*, www. bibliotecaitaliana, 2005.

Dhondt, F. (2015), "'Arrestez et pillez contre toute sorte de droit': commercial treaties, neutrality and the aftershocks of the Spanish succession", *CORE Working Paper Series*, II, pp. 1-15.

Feldbæk, O. (1983), "Eighteenth century Danish neutrality: its diplomacy, economics and law", *Scandinavian Journal of History*, 8, pp. 3-21.

Forbin, Comte de (1829), "Mémoires", in *Collection de Mémoires relatifs à l'Histoire de France depuis l'avénement de Henri IV jusqu'a la paix de Paris conclue en 1763*, t. LXXV, Foucault, Paris.

Foscarini, M. (1832), *Lettera di Marco Foscarini Doge di Venezia* (1735-36), Orlandelli, Venezia.

Frigo, D. (2017), "Il 'sapere diplomatico' alla prova: Mantova e Venezia fra ascesa degli Asburgo e negoziati di Utrecht (1691-1713)", in Braun, G. (ed.), *Wissenskulturen und Erfahrungsräume der Diplomatie in der Frühen Neuzeit*, Istituto storico germanico, Roma, (in corso di stampa).

Garzoni, P. (1716), *Istoria della Repubblica di Venezia. Ove insieme narrasi la guerra per la successione delle Spagne al Re Carlo II, parte seconda*, Manfré, Venezia.

Georgelin, J. (1976), "La République de Venise et la fin du Dominio del Mare

(1669-1718)", *Revue d'Histoire Diplomatique*, 90, pp. 193-219.

Georgelin, J. (1978), *Venise au siècle des lumières*, École des hautes études en sciences sociales, Paris.

Giudici, M. (1908), *I dispacci di Germania dell'ambasciatore veneto Daniel Dolfin III*, Istituto veneto di arti grafiche, Venezia.

Hont, I. (2005), *Jealousy of Trade. International Competion and the Nation State in Historical Perspective*, Belknap, Cambridge.

Lane, F.C. (1978), *Storia di Venezia*, Einaudi, Torino.

Miele, A. (1970), *L'estraneità ai conflitti armati secondo il diritto internazionale*, I, *Origini ed evoluzione del diritto di neutralità*, Cedam, Padova.

Müller, L. (2012), "The forgotten age of swedish shipping: the Eighteenth century", *International Journal of Maritime History*, 24, pp. 1-18.

Neff, S.C. (2000), *The Rights and Duties of Neutrals: A General History*, Manchester University Press, Manchester.

Nokkala, E. (2011), "Just and unjust neutralità. J.H.G. von Justi's defence of prussian maritime neutralità (1740-1763)", in *Trade and War. The Neutrality of Commerce in the Inter-State System*, Collegium for Advanced Studies, Helsinki, pp. 42-60.

Noto, S. (1994), "Ultime vele veneziane verso Ponente. Prime ricerche sugli uomini d'affari al tramonto della Serenissima: i Perulli", in Vecchiato, F. (a cura di), *Venezia e l'Europa. Soldati, mercanti e riformatori*, Libreria universitaria, Verona, pp. 223-272.

Paladini, F.M. (2007), *Francesco Foscari Dispacci da Costantinopoli 1757-1762*, La Malcontenta, Venezia.

Pedani, M.P. (1996), *La dimora della pace. Considerazioni sulle capitolazioni tra i paesi islamici e l'Europa*, Università Ca' Foscari, Venezia.

Perini, S. (1993), "La neutralità della Repubblica veneta durante la guerra di successione polacca", *Archivio Veneto*, CXLII, pp. 67-108.

Perini, S. (1995), "Venezia e la guerra di successione austriaca", *Archivio Veneto*, CXLIV, pp. 21-61.

Pitteri, M. (2001), "Venezia, Tanucci e l'Adriatico", *Archivio Veneto*, CLVI, pp. 43-91.

Salvemini, B. (2011), "Negli spazi mediterranei della 'decadenza'. Note su istituzioni, etiche e pratiche mercantili della tarda età moderna", *Storica*, 51, pp. 7-51.

Sartori, F. (2006), *Introduzione* a Alvise Foscari Capitano in Golfo, *Dispacci 1708-1711*, La Malcontenta, Venezia.

Schnakenboug, É. (2013), *Entre la guerre et la paix. Neutralité et relations internationales, XVIIe-XVIIIe siècles*, PUR, Rennes.

Stapelbroek, K. (2010), "Economic Reform And Neutrality In Dutch Political Pamphlets (1741-1779)", in *Pamphlets and Politics in the Dutch Republic*, Brill, Leida, pp. 173-204.

Stein, T. (2012), *The Mediterranean in the English Empire of Trade, 1660-1748*, Harvard University, Cambridge MA.

Trampus, A., Stapelbroek, K. (2014), *Vattels Droit des gens und die Europäischen Handelsrepubliken im 18. Jahrhundert*, in Asbach, O. (Hrsg.), *Der moderne Staat und 'le doux commerce'. Politik, Ökonomie und internazionale Beziehungen im politischen Denken der Aufklärung*, Bomos, Baden-Baden, pp. 181-203.

Tucci, U. (1960), "La marina mercantile veneziana nel Settecento", *Bollettino dell'Istituto di storia della società e dello stato veneziano*", II, pp. 155-200.

Venturi, F. (1998), *Settecento riformatore*, I, Einaudi, Torino.

Zordan, G. (1981), *Il Codice per la Veneta Mercantile Marina*, I, *Quarant'anni di elaborazione al tramonto della Repubblica*, Cedam, Padova.

Strategie neutrali. Stati, commerci e neutralità tra Mediterraneo e Oceani nella seconda metà del '700

DANIELE ANDREOZZI

L'empereur si l'araisonna
Pourquoy es-tu larron de mer?
L'autre, responce luy donna:
Pour quoy larron me faiz nommer?
Pour ce qu'on me voites cumer
En une petiote fuste?
Se comme toy me peusse armer
Comme toy empereur je fusse.
François Villon, *Le Testament*, édité par Jean Rychneret Albert Henry, Geneve, LibraireDrozs, 1974 [1489], p. 32

1. Introduzione

Neutralità e guerra sono argomenti che, quasi naturalmente, rimandano all'alta politica: le decisioni degli Stati e le loro affermazioni di potenza, il lavorio delle diplomazie, i trattati, gli editti e i proclami. Un insieme di pratiche guidate e accompagnate dall'elaborazione politica e teorica di statisti e pensatori. Questo anche nel Settecento, quando gli Stati si irrobustivano ed esprimevano pretese sempre maggiori per disciplinamento di spazi e uomini, per volontà di domi-

nio, per capacità di mobilitazione e militari e quindi anche per il controllo delle economie[1]. Pretese che, però, dovevano fare pure i conti col fatto di non disporre ancora degli strumenti tecnologici che le consentissero di avverarsi appieno. Nel quadro di tale 'impotenza', forse propria di ogni fase di globalizzazione, si situavano i mercantilismi settecenteschi, fondati sull'idea del commercio attivo e del mercante patriota come strumento dell'arricchimento dello Stato (Calafat e Salvemini 2015). Un arricchimento volto al raggiungimento della felicità dei sudditi e, soprattutto, allo sviluppo delle capacità militari dello Stato in una fase in cui si rafforzano le idee di dominio dell'Europa sugli spazi globali e i mari diventano elemento strategico delle competizioni (Salvemini 2011; Holt 2005; Stern e Wennerlind 2014; Wallerstein 1980).

Il Settecento, infatti, si presenta come un secolo globale in cui le reti facevano aggio sui confini e i commerci e le relazioni da esse tracciate, aumentando per dimensioni, volume e frequenza, apparivano come assoluti protagonisti; questo pure per la loro capacità, in stretta connessione con la finanza, di consentire arricchimenti più veloci e per essere in grado di mettere a disposizione degli Stati ricchezze più flessibili e quindi di rispondere ai picchi del fabbisogno. Anche in seguito alle recenti dinamiche dell'economia mondiale, tale protagonismo trova riscontro nella gran mole di studi e ricerche dedicati, negli ultimi anni, alle compagnie commerciali privilegiate e, in genere, ai traffici mercantili. Queste sono state identificate come il principale agente della globalizzazione e pure, a volte in modo teleologico, della nascita del capitalismo stesso e della supremazia degli Oceani e del Nord Europa sull'area mediterranea (Grafe 2014; Oostindie e Roitman 2014; Fusaro 2008; Fusaro e Polonia 2010; Epstein 2002; Carlos e Nicholas 1996; Robins 2003; Tracy 1991; Salvemini 2011).

Secondo l'ambasciatore veneziano a Londra, la Guerra d'Indipendenza americana (1775-1783) era scoppiata per la libertà: quella delle colonie inglesi nell'America Settentrionale – il che avrebbe significava pure la fine del monopolio inglese nei traffici con queste – e, appunto, del commercio[2]. Fu una guerra globale non solo per l'estensione degli spazi coinvolti, ma per l'intensità e la rilevanza che ebbe su tali spazi e pure su quelli del mare, disegnando sulla superficie della terra un'economia mondo che abbracciava gran parte del nostro pianeta (Allison 2011).

Se i traffici mercantili erano aumentati per volume, frequenza ed estensione, soprattutto, erano diventati determinanti per la tenuta dell'intero sistema nei suoi aspetti economici, finanziari e pure militari. Non era, quindi, possibile

---

[1] Sulla neutralità si veda Alimento 2011; Stapelbroek 2011; Schnakenbourg 2013 e 2015; Chanet 2010; Marzagalli 1999; Marzagalli e Marnot 2006; Neff 2000.

[2] Archivio di Stato, Venezia (d'ora in poi ASV), Senato, Dispacci degli ambasciatori e residenti, Inghilterra (d'ora in poi Inghilterra), 130, 6 marzo 1781. La guerra vide lo scontro tra Inghilterra da un lato e le sue colonie americane ribelli, Francia, Spagna e Olanda dall'altro, anche se non unite in un fronte unico. Neutrali furono Russia, Norvegia, Danimarca, Svezia, Prussia, Impero Asburgico, Portogallo e Venezia. Anche queste con posizioni diversificate.

fermarli e la possibilità stessa di fare la guerra dipendeva dalla capacità di non interrompere, oltre limiti precisi di sostenibilità anche temporali, il complesso e fluido meccanismo dei commerci. Nel frattempo, come appena accennato, gli stati esprimevano pretese più ambiziose nel controllo e organizzazione degli spazi, nella gestione delle economie e dei commerci, e nel controllo su pratiche e uomini, ad esempio imponendo più stringenti omogeneità, come nella composizione degli equipaggi. Queste pretese trovavano concretezza in un'enorme produzione di diritto positivo che, per i limiti tecnici già ricordati e per la complessità del sistema, trovava difficilissima attuazione (Salvemini 2011). Inoltre, come accade in particolare nei secoli caratterizzati da processi di globalizzazione, gli spazi reali sono pieni relazioni, interstizi e sovrapposizioni che li rendono sfuggenti a controlli e gerarchizzazioni. Proprio questa dimensione sistemica consente di non pensare gli spazi disposti in gerarchie verticali, anche tra Oceano e Mediterraneo, ma come un insieme fluido e strettamente interconnesso, anche se con snodi principali e poteri prevalenti e spesso connessi da un fittissimo intreccio di rotte 'segmentarie' (Corazzol 1997; Andreozzi 2017). La neutralità e le pratiche a essa connesse si propongono, quindi, quale punto di osservazione privilegiato di analisi per comprenderne i modi di funzionamento, anche per quanto concerne i traffici commerciali. Il periodo di osservazione scelto è, appunto, quello della Guerra di indipendenza americana.

2. Fluidità

La guerra e le corrispettive neutralità avevano immediate ripercussioni nei meccanismi dei traffici con forti e dense relazioni tra Oceani e Mediterraneo. Rotte, carichi, proprietà di merci e bastimenti, bandiere, patenti, composizioni degli equipaggi, noli, assicurazioni rispondevano immediatamente a tali stimoli, alla ricerca di un equilibrio che era, però, sempre instabile e frutto di dure competizioni. Tale continuo lavorio di sistemazione, frutto dell'agire degli Stati e delle pratiche degli attori del mondo del commercio, determinava gli effetti, anche spaziali, delle neutralità e, quindi, della guerra i cui esiti erano strettamente dipendenti dagli esiti di quei commerci e dalle economie.

Una delle principali cure delle magistrature veneziane era proprio quello di capire le possibili nuove geografie dei traffici e difendere il ruolo della bandiera della Serenissima Repubblica. Innanzitutto, lo scoppio dell'ostilità, non solo favoriva la navigazione commerciale tradizionalmente propria degli Stati neutrali, ma provocava una veloce ridistribuzione dei carichi che, con svariati travestimenti, si affidavano alle bandiere ritenute, nella nuova situazione, più affidabili anche perché garantivano minori costi assicurativi. Merci, imbarcazioni ed equipaggi attraverso svariate pratiche, sovente illegali, cercavano riparo sotto la copertura delle bandiere neutrali e la decisione degli Stati riguardo la partecipazione alla guerra teneva conto dei possibili guadagni che la neutralità

poteva comportare anche grazie alla capacità di attrazione esercitata su commerci e mercanti delle potenze belligeranti[3]. La speranza era quella di costruire relazioni di conoscenza, fiducia e abitudini che permanessero anche con il ritorno alla pace.

Così quando, dal 1779 in poi, la guerra marittima si accese, le ripercussioni nel Mediterraneo furono immediate. Non solo vennero ridefinite le rotte interne a tale mare, ma pure i suoi collegamenti tra questo mare e i porti dell'Europa continentale e, in generale, con gli Oceani. Tale comunicazione era, per altro, un elemento centrale dei meccanismi commerciali anche perché l'esito della guerra si giocò a lungo attorno ai tentativi spagnoli di espugnare Gibilterra, allora dominio inglese. Per tale motivo la Spagna riteneva lecita solo la navigazione che avveniva lungo le coste dell'Africa e riteneva rottura della neutralità l'avvicinarsi a Gibilterra[4].

In tale contesto, se i belligeranti cercavano di tutelare i loro interessi militari, era necessario comunque rendere possibili i traffici, nevralgici anche per le economie delle potenze in guerra, sostituendo il ruolo ricoperto in essi soprattutto dalle bandiere inglesi e olandesi. Nell'immediato furono in particolar modo le bandiere dell'Impero asburgico, di Venezia, del Regno di Napoli e di Genova a sostituirsi alle nazioni belligeranti «nel commercio tutto del Mediterraneo» e in particolare nei ricchi e strategici traffici della «Turkey Company» (Brenner 2003; Talbot 2017), la compagnia privilegiata inglese che gestiva i commerci coll'Impero ottomano, come quello dei cereali, e, col 1781, in quelli gestiti dalla bandiera olandese in Turchia ed Egitto[5]. Durante la guerra i cereali divennero una delle principali merci trattate nel porto asburgico di Trieste, raggiungendo il valore annuo di quattro milioni di fiorini. Già nell'aprile del 1778, imbarcazioni di San Remo, porto ligure, ne caricavano per trasportarli a Genova[6]. Invece, compagnie commerciali imperiali, guidate soprattutto da imprenditori provenienti da Anversa, idearono traffici di farine verso le Americhe e di carne salata per gli eserciti. Cercarono, inoltre, di sfruttare la scarsità e gli alti prezzi di merci provenienti da Ponente, come caffè, tabacco, zucchero legno americano, potassa, che venivano confuse e scambiate con prodotti analoghi provenienti da Levante (Andreozzi 2017, 84-85). Se in tale contesto la bandiera veneziana risultava essere la più gradita, questo era anche per le buone relazioni che aveva con i potentati localizzati sulla costa africana che, se non direttamente coinvolti nella guerra, sfruttavano la situazione creatasi. Ad esempio, nel gennaio del 1781, il Re del

---

3 Sulle pratiche 'mediterranee' attuate nei traffici marittimi anche in tempo di pace per eludere e infrangere le norme degli stati Salvemini e Zaugg 2013; Moralités 2014; Aux bords 2015; Rollandi, 2010; Carrino 2011; Andreozzi 2006 e 2012.

4 ASV, Dispacci degli ambasciatori e residenti, Spagna (d'ora in poi Spagna), 180, 7 settembre, 9 novembre e 14 dicembre 1779; 181, 20 novembre 1782; Cinque Savi alla Mercanzia (d'ora in poi Savi), I, 695, 11, 22 aprile 1780.

5 ASV, Inghilterra, 130, 22 maggio, 26 giugno e 25 dicembre 1781.

6 ASV, Savi, I, 756, 24 aprile 1778.

Marocco confermò la pace con la città lagunare in seguito a un accordo oneroso che prevedeva, tra l'altro, l'esborso di 10.000 ducati da parte di Venezia[7], mentre proprio l'ostilità di tale re impediva a Dubrovnik (Ragusa)[8], concorrente adriatica della Serenissima, di sfruttare le risorse della neutralità con la sua bandiera. Inoltre, il fatto che il Marocco in quel momento fosse anche rivale dell'Inghilterra dava, in un tratto di mare strategico, parziale protezione alle imbarcazioni veneziane rispetto ai corsari inglesi che, come vedremo, avevano una importante base mediterranea a Mahon (Maone), sull'isola Minorca (Descrizione 1756).

In quel contesto temporale e spaziale, la rilevanza delle risorse che scaturivano dalla neutralità era tale che nei porti le bandiere rivali cercavano di screditarsi per scuotere la fiducia dei mercanti, addirittura spargendo voci di improvvise rotture e inimicizie. Nell'ottobre 1781 il Corriere d'Europa e la Gazzetta di Madrid annunciarono la voce di una rottura tra Venezia e il pascià di Tripoli. La notizia tornò a circolare nuovamente nel 1782; comparsa su una gazzetta di Livorno il 30 agosto, era sta poi ripresa dal Gazzettiere di Olanda del 14 settembre e poi da quello portoghese. In seguito a tali voci i mercanti interessati alla navigazione neutrale iniziavano a dubitare della bandiera della Serenissima e i capitani veneti si erano rivolti al Console veneziano in Lisbona affinché intervenisse per smentire tali notizie che, a detta della burocrazia della Repubblica, erano sparse dagli olandesi gelosi «della prosperità della bandiera veneta». Così l'ambasciatore veneziano a Madrid mise in moto la catena dei consoli e ambasciatori della Serenissima perché arrivassero pronte e ufficiali smentite dai centri coinvolti[9]. Era questa una reazione tipica della diplomazia veneziana impegnata a sorvegliare sulle sorti nella bandiera, non solo nel Mediterraneo, ma anche oltre lo stretto di Gibilterra.

Infatti, non solo i legni veneziani erano richiesti lungo le rotte che univano il Mediterraneo, la Spagna e Lisbona, che con Cadice sembrava essere uno snodo centrale nella geografia dei traffici della neutralità, ai porti atlantici dell'Europa continentale, a quelli del Mar del Nord e dell'Inghilterra, ma anche su quelle da e per le Americhe[10]. Li troviamo, infatti, impiegati nella navigazione tra le colonie americane francesi e Lisbona e soprattutto nella navigazione verso le Antille. A rendere evidente la loro presenza è spesso l'incontro con i corsari. Come quello occorso al capitano Pietro Budinich che, proveniente dalle colonie francesi e diretto a Lisbona, si rifugiò a Madera con un carico di zucchero assicurato a Venezia o il più sfortunato Antonio Albanese[11]. Costui, partito da Cadice e diretto, almeno ufficialmente, all'isola di Sint Eustatius (Sant'Eustachio), a est delle Isole Vergini e allora considerata la porta del contrabbando verso le colonie ribelli, venne in-

7 ASV, Spagna, 131, 9 gennaio 1781.

8 *Ibid.*, 26 dicembre 1780 e 27 febbraio 1781.

9 *Ibid.*, 16 e 23 ottobre 1781; Savi, I, 695, 16 aprile e 25 giugno 1782.

10 Su rapporti tra Venezia e Americhe vedi Ambrosini 1975.

11 ASV, Savi, 695, 29 agosto 1780.

tercettato da un corsaro inglese, il Tigre, e costretto a gettare l'ancora nell'isola di Saint Kitts (San Cristoforo) nelle Piccole Antille[12]. Di entrambe le questioni si occupò il console Veneziano a Lisbona che manteneva le relazioni con il 'quasi' viceconsole della Serenissima a Madeira, Giuseppe Giovanni Dee. Questo in via informale rivestiva la carica di protettore della bandiera della Serenissima ed era in contatto con la magistratura dei Cinque Savi della Mercanzia che, dalla città lagunare, gli avevano assicurato una patente ufficiale, resasi necessaria per l'aumentata presenza delle imbarcazioni venete. Conosciamo le rotte percorse da alcuni capitani che si erano rivolti a lui tra il maggio e l'ottobre 1781: la fregata Nova Cesarea del capitano Pietro Colombo, proveniente da Londra con 60 botti di vino e diretta a Tobago; la corvetta del capitano Tommaso Broza, proveniente da Marsiglia con carico di vino, acquavite, liquori che lì vennero caricati su una nave francese; la corvetta Bella Giuditta, del capitano Francesco Marinovich, partita da Ostenda con un carico di viveri per Dominica[13].

I veneziani erano molto ricercati per tali rotte e a Cadice[14] e Lisbona venivano loro offerti noli molto vantaggiosi nel quadro di meccanismi complessi e opachi. A Lisbona, da un lato i capitani, secondo il Console perché ammorbiditi da «continui pranzi cene e divertimenti», accettavano viaggi pericolosi e illegali, scaricando il rischio sui proprietari dei bastimenti che in tali attività potevano subire il sequestro delle navi[15]; dall'altro sovente assumevano «fittiziamente» la proprietà di bastimenti in realtà appartenenti a sudditi di potenze belligeranti, mettendoli così al riparo della bandiera della Serenissima[16]. La possibilità di scegliere tra ricchissimi noli per le Antille – ad esempio come quello offerto per l'andata e il ritorno al capitano Fortunato Gradara – e «il buon nolo», ma minore, per i più tranquilli viaggi verso porti europei, come Amsterdam, diminuì con l'apparire sulla scena della Lega della Neutralità Armata[17].

Tra 1780 e 1781 era nata la lega della Neutralità armata che, in difesa del commercio neutrale aveva stabilito principi di protezione armata e di mutuo soccorso a tutela dei traffici degli Stati membri rispetto a eventuali azioni illegittime che ne avessero turbato lo svolgimento (de Madariaga 1962; Stapelbroek 2008, 71-87). Soprattutto cercava di affermare il principio che la bandiera neutrale mantenesse al sicuro anche merci appartenenti a sudditi di paesi belligeranti, a meno che non si trattasse di generi utili alla guerra come armi, ferro, legname da costruzione ecc., e che le imbarcazioni neutrali potessero entrare nei porti dei paesi belligeranti purché questi non fossero specificatamente 'bloccati' dal

---

12 *Ibid.*, , 16, 22 e 29 agosto 1780.

13 *Ibid.*, 13 novembre 1781 e 25 giugno 1782.

14 ASV, Spagna, 181, 9 luglio 1782.

15 ASV, Savi, 695, 29 agosto 1780.

16 *Ibid.*, 30 gennaio 82.

17 *Ibid.*, 8 ottobre 1782. Della Lega della neutralità armata facevano parte, con posizioni diversificate, Russia, Danimarca, Svezia, Impero Asburgico e Olanda.

nemico[18]. Analoghe pretese di rispetto erano state affermate anche dalla Corona di Portogallo che, nelle istruzioni emanate nel 1781 per la marina mercantile, aveva stabilito che tutte le mercanzie caricate su navi portoghesi, se non dirette alle colonie Britanniche dell'America o da queste provenienti e se non inviate a piazze bloccate o assediate, potessero essere liberamente trasportate pure se appartenenti a sudditi di potenze belligeranti[19].

Si trattava di garanzie che la bandiera veneziana, non appartenendo alla Lega e a differenza del Portogallo, non poteva dare e questo nel corso del 1782 iniziò a scuotere la fiducia che veniva riposta in lei. Proprio il Console veneziano a Lisbona, impegnato nel trovare noli per le imbarcazioni della Serenissima, evidenziava le richieste dei mercanti miranti a ottenere assicurazioni sulla capacità della bandiera veneziana di garantire una sicurezza analoga a quella ora offerta dalle navi con bandiera svedese, danese, amburghese, prussiana, imperiale e portoghese, «verso i porti delle Antille, come fuori nel continente spagnolo, inglese, olandese». Non sapendo cosa rispondere chiedeva precise istruzioni alle magistrature veneziane e, infatti, nei mari alcuni episodi stavano mettendo a nudo tale debolezza[20].

Tra agosto e settembre 1782 due imbarcazioni veneziane, provenienti da Londra e dirette a Livorno, furono fermate dai corsari spagnoli e condotte al porto di Ceuta, *enclave* spagnola, sulla costa africana[21]: l'Assunzione, di cui era capitano Demetrio Francovich, e la San Spiridione, di cui era capitano Francesco Fredigo e che aveva un carico di gran valore pari a 70.000 lire sterline inglesi. In base alle polizze le merci appartenevano a sudditi toscani, veneti, imperiali e ottomani, ma nel processo iniziato a Cetua per stabilire se fosse una 'presa' legittima veniva adombrato che in realtà fossero proprietà di mercanti inglesi. Secondo l'Ambasciatore veneziano residente a Madrid, Antonio Capello (Dizionario 1975), se questo fosse stato provato il sequestro del carico sarebbe stato inevitabile e un simile esito appariva assai probabile. I proprietari 'ufficiali' dei carichi non si erano fatti avanti e neppure i loro principi, invece l'accaduto aveva provocato «molto fermento» nella Borsa di Londra. Qui i mercanti sostenevano che non avrebbero più utilizzato la bandiera veneziana e gli assicuratori che non l'avrebbero più assicurata a causa della sua incapacità di garantire quella sicurezza che il «Diritto delle genti» e «una esatta neutralità» richiedevano e di questo stavano approfittando le altre bandiere neutrali e soprattutto quella imperiale. Addirittura, l'ambasciatore veneziano lì residente, Giorgio Torniello, inviò al Senato, una protesta del mercante londinese Giorgio Moore, che reclamava la restituzione del carico della Assunzione, unita a una dichiarazione di alcuni negozianti inglesi volta a

---

18 ASV, Inghilterra, 180, 15 dicembre 1780, 19 febbraio 1781, 23 marzo 1781, 30 ottobre 1782, 1 gennaio 1782.

19 ASV, Savi, 695, 5 giugno 1781.

20 *Ibid.*, 8 ottobre 1782.

21 ASV, Spagna, 10 settembre 1782.

giustificare la documentazione in possesso del capitano, e, per di più, chiese che la magistratura veneziana incaricasse Capello di risolvere la questione[22].

La risposta di quest'ultimo era collocata nello spazio mediterraneo e faceva con realismo i conti col fatto che accogliere le richieste provenienti da Londra significava ammettere le illegalità delle pratiche veneziane che avevano coperto le merci con prestanome e questo con grave discapito della credibilità della bandiera. Sconsigliava, quindi, di rendere pubbliche le proteste e la documentazione inglese, i cui effetti sarebbero stati opposti alle aspettative, poiché o il carico non era inglese e quindi Londra non aveva alcun ruolo nella vicenda, oppure apparteneva a inglesi e quindi tutto era avvenuto in spregio della legge della Serenissima che vietava una simile condotta; in tal caso non poteva essere avanzata alcuna pretesa. A suo parere e in sintonia con gli usi tradizionali di tale mare, se i paesi neutrali avevano diritto di commerciare con quelli belligeranti, non avevano quello di farlo con merci appartenenti a sudditi di questi ultimi. A sostegno di tali tesi, il fatto che molti imbarcazioni appartenenti ad altri paesi neutrali erano state catturate e condotte a Ceuta per motivi simili. Avrebbe comunque indagato l'ipotesi di relazioni tra la sorte delle due imbarcazioni e la costituzione della Lega della neutralità armata, pur ritenendola inconsistente[23].

La prudenza, per altro assai consapevole, di Antonio mirava probabilmente a evitare di dare troppo risalto a eventi che riteneva conveniente mantenere nella cornice dei rapporti e pratiche tradizionali. Nel contesto della neutralità i veneziani primeggiavano per la loro capacità tecnica, ma soprattutto per quella relazionale e per l'abilità di muoversi negli interstizi delle istituzioni, adottando pratiche elusive delle norme che regolavano i rapporti tra Stati. Per questo erano capaci di sostituirsi nei commerci dei belligeranti e di mascherarli. I mercanti di Londra dovevano accettare il rischio delle loro scelte e le magistrature veneziane avrebbero fatto il possibile per minimizzare le perdite, mantenendo la cosa nel quadro meno pericoloso, e forse più manipolabile, della «giustizia civile»[24]. Se ancora, però, l'affermazione dei principi della Lega non aveva trovato piena attuazione, consentendo margini di manovra alla Serenissima e non rendendo del tutto inattuale il 'buon senso' dell'Ambasciatore, era indubbio che tali principi, una volta riconosciuti, avrebbero inevitabilmente scalzato il ruolo della bandiera Venezia. Ad impedire questo, evitando alla Repubblica scelte complicate, l'affievolirsi delle operazioni belliche e la firma dei trattati di pace avvenuta pochi mesi dopo.

---

22 ASV, Inghilterra, 130, 1 ottobre 1782 e Spagna, 181, 5 e 20 novembre 1782.

23 ASV, Spagna, 181, 20 novembre 1781 e 21 gennaio 1783.

24 *Ibid.*, 7 gennaio 1783. L'ambasciatore, infatti, sconsigliava di introdurre in materia «una nuova giurisprudenza politica» che avrebbe coinvolto gli Stati, con le loro suscettibilità e onorabilità.

3. Geografie

La capacità del commercio di scegliere vettori e bandiere per poter superare gli ostacoli posti dalla guerra consentiva un sostanziale mantenimento delle usuali rotte dei traffici. Tuttavia, là dove potevano sussistere alternative convenienti o dove si aprivano spazi per nuove iniziative, anche la geografia dei traffici mutava soprattutto cercando di sfruttare le possibilità offerte dall'utilizzo della navigazione neutrale. In tal modo, come già accennato riguardo al porto di Trieste[25], si potevano attirare consistenti flussi di merci su rotte precedentemente non attive o ritenute non convenienti e questo poteva influenzare i modi della comunicazione tra Mediterraneo e Oceani.

Sempre a Trieste, da tempo, si cercava di attivare traffici tra Trieste, Izmir e il Cairo e, via Suez, le Indie, sostituendo la rotta di terra a quella oceanica che prevedeva il passaggio per il Capo di Buona Speranza. Tali progetti non avevano mai trovato concretizzazione, ma con lo scoppio della Guerra, diventarono oggetto di appetiti non solo mediterranei. Se nel 1778 membri del ceto mercantile triestino si attivarono per ottenere privilegi imperiali utili ad avviare un sistema commerciale dall'Egitto a Bombay e Bengala per la via di Suez e Gedda, nel 1779 le magistrature veneziane segnalavano la presenza di emissari inglesi incaricati di vagliarne la possibilità e nel 1782 questo sembrava trovare concretizzazione all'interno della rivalità tra le potenze europee (Andreozzi 2017, 77-80). A Londra si temevano sia i piani dei francesi (Eldem 1999) che, in difficoltà nelle Indie orientali, ipotizzavano di deviare i loro traffici per la via di Bassora e il Golfo persico, attirando anche parte di quello che l'Inghilterra conduceva per la rotta del Capo di Buona Speranza, sia le mire di Russia e Impero asburgico nei domini ottomani e le «combinazioni» commerciali che queste avrebbero potuto produrre. In precedenza la maggioranza dei soci della Compagnia Britannica delle Indie Orientali si era opposta alla apertura della via Mar Rosso – Suez per il timore che questa potesse influire negativamente sulla tradizionale rotta che circumnavigava l'Africa, anche se su questa non riuscivano a monopolizzare tutti i traffici e parte delle merci era condotta da altre bandiere europee verso porti non inglesi. Per questo, con il tramite dell'ambasciatore inglese a Costantinopoli, avevano ottenuto dalla Sacra Porta un formale firmano «inibitivo» che aveva chiuso quel percorso. Ora, mutato parere anche nella speranza di intercettare i traffici che sfuggivano e aprire un nuovo mercato per le merci orientali verso Levante, Germania e Italia, a febbraio di quell'anno venne inviata una missione segreta nella Capitale dell'Impero ottomano per ottenerne la riapertura. Venezia seguiva con attenzione gli avvenimenti, contando sui possibili vantaggi che ne sarebbero potuti derivare per la sua bandiera neutrale[26].

---

[25] Infra, p. 56.

[26] ASV, Inghilterra, 130, 8 e 26 febbraio 1782.

Anche in questo caso la fine delle ostilità tolse rilevanza alla questione. I traffici dei cereali abbandonarono il porto di Trieste con forti ripercussioni sulla congiuntura economica della piazza e la compagnia privilegiata, lì nata in attorno a tali progetti tra complessi intrighi internazionali, perse rilevanza rimanendo limitata a un orizzonte mediterraneo (Andreozzi 2017, 77-80).

Per altro simili mutamenti delle rotte avvenivano pure in altri mari e nel Nord d'Europa. Le difficoltà vissuta dall'Olanda, diventata potenza belligerante, favorivano l'imperatore Giuseppe II d'Asburgo e un suo dominio, il porto di Ostenda (Antoine e Heirwegh 2008), che, «anche per il concorso di case [commerciali] inglesi», aumentò velocemente i propri traffici al punto che si rese necessaria l'immediata costruzione di nuove case e magazzini[27].

4. Ambiguità, arbitrio e pratiche

Nel contesto di tale fluidità, nel mare la neutralità poteva anche apparire come una condizione definita con precisione e come tale sembrava essere presentata nelle ordinanze emesse dalle potenze belligeranti, che stabilivano le regole che i bastimenti neutrali dovevano seguire per essere considerati tali e, nel contempo, quelle in cui le marine da guerra e, soprattutto, i corsari dovevano contenere la loro azione.

Data l'importanza strategica dello Stretto di Gibilterra, le norme emanate dalla Spagna per regolare la navigazione che lo attraversava possono essere un utile esempio di questo[28].

Le imbarcazioni con bandiera neutrale che percorrevano lo stretto, sia provenienti dall'Oceano che dal Mediterraneo, dovevano essere considerate tali se navigavano in vicinanza della Costa d'Africa e «lungi da quella Europea». Per questo, se dirette in un porto situato sulla costa iberica, dovevano 'convogliarsi' con un vascello con bandiera spagnola. In ogni caso tutte, ma soprattutto quelle che salpavano dai porti dell'Africa e ritenute sospette perché possibili soccorritori di Gibilterra, porto bloccato e assediato dalla marina spagnola, dovevano ubbidire a ogni richiesta delle imbarcazioni con bandiera spagnola. Non dovevano portare merci di 'contrabbando' – prodotti ritenuti utili alla guerra – ne tali da far nascere sospetti; i documenti – patenti, passaporti, ecc. – dovevano essere regolari e anch'essi non dare spazio a dubbi; non vi dovevano essere a bordo sudditi di paesi belligeranti e l'identità dell'equipaggio doveva essere coerente con la bandiera; infine non dovevano comportarsi in modo sospetto «con fuga, o resistenza, o variar di bordo o con altri segnali che si riconoscono nella piazza o navi nemiche» o avere comportamenti anomali, come gettare documenti in mare. La confessione spontanea di aver a bordo mercanzie appartenenti a sudditi belligeranti avrebbe

[27] ASV, Inghilterra, 130, 23 ottobre e14 dicembre 1781.

[28] ASV, Savi, I, 695, 1 luglio 1779, l'ordinanza è riportata nel supplemento straordinario della Gazzetta di Lisbona, XVII, 22 aprile 1780.

limitato la punizione al sequestro del carico, altrimenti capitano e padroni delle imbarcazioni sarebbero stati processati.

Le norme cui dovevano attenersi le imbarcazioni neutrali, poi, trovavano complemento in quelle che regolavano il comportamento dei corsari, il cui ruolo era fondamentale per i traffici mercantili, e si confrontavano con quelle emesse dagli Stati neutrali[29]. Nel caso della Spagna i corsari dovevano prima ottenere una patente di corsa, versando una garanzia di 60.000 reali, dichiarando la qualità dell'imbarcazione e dell'equipaggio e dando assicurazioni sulla condotta soprattutto verso i legni neutrali. I corsari potevano fermare qualsiasi imbarcazione, vistarla ed esaminare passaporti, patenti e documenti che certificavano identità, rotta, proprietà e noleggio del vascello, polizze di carico, giornale di navigazione, rollo degli equipaggi e passeggeri, ma questo senza compiere violenze e in «buona maniera». Preda legittima sarebbero state ritenute le navi con bandiera o patente nemica, quelle appartenenti a nemici, con documenti non corretti, con a bordo ufficiali e mercanti o più di un terzo dell'equipaggio sudditi di Stato nemico, i carichi appartenenti a sudditi di potenze avversarie e tutti i generi di contrabbando e le imbarcazioni che nella loro navigazione avessero dato motivi di sospetto. I corsari sarebbe stati ritenuti responsabili e quindi processati per comportamenti non conformi. Le navi catturate – prese – dovevano essere condotte in specifici porti, dove appositi tribunali di prima istanza giudicavano la legittimità della 'presa'. Era fissato anche l'iter per gli appelli contro le sentenze e l'ultima istanza era il Consiglio di Guerra[30]. Da parte sua, nel 1779, la Repubblica Serenissima di Venezia, certa che le potenze belligeranti si sarebbero comportate correttamente senza interrompere i suoi commerci, vietò ai propri sudditi e a quanti erano 'domiciliati' nei suoi domini di arruolarsi o servire sotto insegne nemiche, di vendere, fabbricare, armare qualsiasi tipo di imbarcazione per servire paesi belligeranti e di immischiarsi nelle attività di corso. Questi ultimi divieti erano estesi anche a «commoranti di passaggio», minacciando pene severissime quali la morte, il carcere, l'esilio, la confisca dei beni e multe pecuniarie[31].

Tuttavia, un rapido esame di tali ordinanze svela come in esse vi fossero ampi interstizi e spazi di ambiguità e arbitrio. Da un lato l'accertamento della neutralità era demandato all'osservazione di comportamenti che – come il modo della navigazione, le rotte seguite, la distanza dalle coste -, negli opposti interessi e testimonianze e nelle situazioni in cui erano rilevati, erano tutt'altro che oggettivi e diventavano sfuggenti, sfumati e oggetto di interpretazione. Dall'altro era legato a criteri, come l'identità degli equipaggi o la definizione delle merci che erano vietate perché necessarie alla guerra, che non erano per nulla certi e definiti. Tale incertezza, poi, si estendeva pure all'iter giudiziario e alla valutazione dei

[29] Sui corsari Buti e Hrodey 2013 e 2016; Harlafatis, Dimitropoulos e Starkey 2016; Bono 2006; Kaiser e Calafat 2014; Lo Basso 2002.

[30] ASV Savi, I, 398, *Ordinanze di S. M. Cattolica concernenti la navigazione dei bastimenti neutrali in tempo della presente guerra, 1780*.

[31] ASV, Savi, I, 398, 9 settembre 1779.

documenti, anche perché tutto ciò avveniva un contesto di cui pratiche, intrecci normativi, elusioni e illegalità erano elemento costitutivi.

La ricostruzione di alcuni episodi avvenuti attorno a Gibilterra, porto inglese bloccato, e nello stretto che univa il Mediterraneo e l'Oceano consente di addentrarci in tali interstizi e spazi, nel tentativo di cogliere i modi delle relazioni tra neutralità e traffici mercantili.

Come scriveva l'Ambasciatore veneziano a Madrid lo stretto di Gibilterra, lungo circa sessanta chilometri e con una larghezza minima di quattordici e massima di sessanta, era assai «stretto rispetto alla estensione del mare», ma sufficientemente ampio da porre gravi ostacoli agli sforzi della Spagna di controllarlo e 'bloccare' Gibilterra[32]. I tentativi delle marinerie neutrali di raggiungere quella piazza erano continui e, soprattutto dopo l'entrata in guerra dell'Olanda, le imbarcazioni della Serenissima e i porti della costa africana erano diventati protagonisti di questi lucrosi traffici. Da ciò era nata la decisione di impedire la navigazione lungo la costa spagnola e di inasprire i controlli contro le merci sospettate di appartenere a sudditi inglesi. All'inizio della guerra la bandiera veneziana aveva potuto godere di una tacita elusione, garantita dalla superficialità dei controlli, frutto dell'interesse della Corona spagnola per i servizi che la bandiera neutrale svolgeva a vantaggio dei porti mediterranei della penisola iberica e dei loro traffici. Tuttavia, col tempo e l'inasprirsi dei combattimenti, questo non era più sufficiente per garantire sufficiente sicurezza alle imbarcazioni della Repubblica anche perché pressata, sempre nei pressi di Gibilterra, pure dall'azione dei corsari con patente inglese[33]. Infatti, nell'isola di Minorca, nelle Baleari tra la Sardegna e la Spagna, si trovava il porto di Mahon (Maone) che dal 1722 era dominio inglese e che, grazie alla sua conformazione naturale e alla sua posizione e difeso da un'imponente fortezza, aveva in quei frangenti una rilevante importanza strategica, non tanto per le attività della marina da guerra, quanto come base di un agguerrito numero di corsari con patente inglese (Descrizione 1756; Benejam Pallicer 2014).

In tale contesto di insicurezza e di identità fluide e appartenenze intrecciate, l'agire dei corsari e i processi che ne seguivano aprivano forti contrasti tra i proprietari delle navi, quelli delle merci, i sopracarico, cioè mercanti incaricati per conto dei proprietari di sorvegliare le mercanzie imbarcate, i capitani e i marinai. Tutti i presenti a bordo, anche a fronte di lunghe detenzioni e ingenti perdite, potevano giocare strategie proprie, mirando a interessi particolari, in un quadro di relazioni personali vischiose e sovente conflittuali che non potevano non riflettersi nella vita quotidiana di bordo. Se l'equipaggio aveva nelle mani le sorti del capitano e del sopracarico e il destino di nave e carico, a loro volta capitano e sopracarico potevano decidere le sorti l'uno dell'altro e dei beni che possedevano o che erano stati loro affidati, in una sorte di gioco d'azzardo processuale in cui

[32] ASV, Spagna, 180, 30 novembre 1779 e 181, 30 gennaio 1781 e 7 gennaio 1783.

[33] ASV, Spagna, 180, 7 settembre e 9 novembre 1779.

le testimonianze si giocavano l'una contro l'altra. Anche in tale modo gli equilibri interni al mondo del commercio diventano soggetto nel determinare gli esiti della neutralità.

Nel giugno del 1781 una polacca veneta, capitanata da Demetrio Iancovich, partita da Valencia e diretta a Ostenda, venne assalita dai corsari e condotta a Mahon. Qui venne ritenuta preda illegittima, ma quando stava per ripartire, tornò in porto il corsaro che l'aveva catturata, con altri due bastimenti veneziani sempre fermati mentre erano diretti a Ostenda, e ottenne la riapertura del processo. Stava per essere emessa una ulteriore sentenza favorevole a Demetrio, quando tre marinai imbarcati sulla polacca dichiararono ai giudici di aver sentito, in Barcellona, alcune «persone oneste» dire che la vera destinazione di Demetrio era l'Olanda e che il carico apparteneva a belligeranti. Forse la testimonianza dei marinai era più precisa di come venne narrata da Antonio Capello, che subito scrisse all'Ambasciatore veneziano a Londra perché desse carico della cosa all'ambasciatore imperiale a Ostenda, ma certo fu sufficiente perché il tribunale si pronunciasse in favore del corsaro[34]. Il capitano Antonio Albanese, di cui abbiamo raccontato la brutta avventura nelle Antille, dopo essere stato interrogato e aver difeso la propria innocenza, fu tradito dai veri proprietari di un quarto del carico, due fratelli irlandesi, ma naturalizzati spagnoli che viaggiavano con lui in qualità di sopracarico per i falsi proprietari attestati nelle carte, due fratelli genovesi e altri sudditi neutrali. Gli irlandesi accettarono l'offerta del corsaro che garantì loro un terzo del carico e rivelarono dove si trovavano occultati i documenti autentici. Albanese, dopo essere riuscito ad arrivare a Lisbona in miseria e «costernazione d'animo», ripartì verso Cadice intenzionato a fare i conti con chi gli aveva messo a bordo gli irlandesi traditori[35]. Tale conflitti e pratiche, quindi, non erano limitati al Mediterraneo ed erano per altro assai frequenti.

Torniamo a Mahon. Mentre Iancovich stava dibattendosi nei suoi guai giudiziari, in quel porto tutto cambiò. Nell'agosto del 1781 una armata franco-spagnola lo assalì, conquistandolo, mentre la fortezza rimase in mano degli inglesi[36]. Teoricamente questo avrebbe dovuto cambiare la condizione delle imbarcazioni veneziane lì detenute, poiché se legittime prede di corsari inglesi, dovevano essere illegittime dal punto di vista spagnolo e così, subito, senza aspettare la fine delle ostilità, Capello ne chiese la liberazione. Si trattava di tre imbarcazioni, detenute assieme ad altre 23 neutrali, a cui si aggiungevano alcune imbarcazioni arrivate nel porto durante la normale navigazione[37].

Tale questione si sommava ad altre sorte dall'accaduto e che preoccupavano l'Ambasciatore. Subito dopo la presa dello scalo, la Spagna aveva scritto a tutti gli Stati italiani che avevano sbocchi sul mare, ingiungendo loro di non dare ricetto

---

34 *Ibid.*, 181, 29 agosto 1781.

35 ASV, Savi, I, 695, 29 agosto 1780.

36 ASV, Spagna, 181, 298 agosto 1781, 32, 31 luglio, 29 agosto e 18 settembre 1781.

37 *Ibid.*, 18 settembre 1781.

nei porti ai corsari minorchini. Il timore che questo accadesse era dovuto anche al fatto che molti di loro erano in realtà sardi, toscani e genovesi e che «alcuni pretesi armatori maonesi sono genovesi nascosti sotto il padiglione inglese». Gli stati italiani stavano prendendo tempo prima di rispondere o lo avevano fatto in modo generico, ma nel frattempo Genova aveva fatto disarmare tre legni corsari il cui equipaggio era composto quasi completamente da suoi sudditi; uno, con marinai sardi e genovesi, aveva subito la stessa sorte in Sardegna, mentre tre si trovavano nel porto di Livorno in attesa di nuove patenti inglesi. La questione pratica poco toccava Venezia, con porti Adriatici e distanti e i cui sudditi non erano coinvolti, eppure Capello consigliava prudenza. La richiesta della Spagna di considerare quali suoi sudditi tutti i minorchini e quindi pirati, poiché utilizzando tali patenti agivano contro il loro sovrano, metteva in imbarazzo i porti neutrali e rischiava di costituire un pericoloso precedente attorno a «un punto assai problematico nel diritto delle genti, cioè, chi debba considerarsi il sovrano, se quello che possiede il territorio senza la fortezza, o quello che con la fortezza domina il territorio»[38].

Se la resa della fortezza risolse tale questione, era molto più complessa quella dell'identità degli equipaggi[39]. Le pretese che le navi, per essere considerate neutrali, dovessero avere l'equipaggio composto da due terzi di marinai sudditi della bandiera e che i sudditi neutrali non dovessero navigare su legni con bandiera di belligeranti erano di fatto rese inapplicabili dalla fluidità (Scuccimarra 2003; Andreozzi 2006) di quel mondo e anche dall'estrema scarsezza di marinai rispetto all'enorme richiesta dovuta alla guerra con la conseguente concorrenza per ottenerne i servizi tra marina da guerra, marina mercantile e legni corsari[40].

A spingere Capello alla prudenza non erano, però, solo tali questioni, ma la necessità di non contrariare la Spagna mentre erano in corso due trattative importanti: una concernente il risarcimento spettante ai legni veneziani fermati nel corso della guerra e che poi, dopo lunghissimi iter tra diversi tribunali, erano stati rilasciati con sentenza favorevole e l'altra proprio le navi bloccate a Mahon[41].

I bastimenti neutrali che si trovavano nel porto, infatti, erano stati confusi con i beni propri degli inglesi. Quindi per alcuni legni si affermava che essendo stati giudicati «buona preda» oramai appartenevano ai nemici e quindi erano diventati proprietà dei nuovi occupanti per diritto di guerra, per altri che in realtà, sotto copertura di prestanomi, trasportavano merci di inglesi e quindi sequestrabili. Per risolvere la disputa, che non coinvolgeva solo Venezia, era stato nominato un apposito tribunale, ma ancora a maggio del 1782 nessun processo era concluso[42]. Capello era quindi impegnato a risolvere i casi che riguardavano

38 *Ibid.*, 30 ottobre 1781.

39 ASV, Spagna, 181, 19 febbraio 1782.

40 *Ibid.*, 3 settembre 1782.

41 ASV, Spagna, 181, 10 aprile e 20 novembre 1781.

42 *Ibid.*, 21 maggio 1782,

imbarcazioni veneziane e in particolare due che coinvolgevano influenti sudditi di potenze assai importanti per la Serenissima.

Il giorno prima dell'assalto, a Mahon era giunta una imbarcazione veneziana, capitanata dal suddito della Serenissima Nicolò Mauricchio, con carico di «risi e olio» appartenenti ufficialmente a un mercante suddito ottomano e con a bordo due mercanti di Tripoli, di cui uno parente del pascià di lì, in qualità di sopracarico e con cinque domestici. La nave venne fatta prigioniera dagli occupanti e i sette arrestati e inviati a Barcellona. L'Ambasciatore subito si adoperò per ottenere la liberazione dei prigionieri e del carico, temendo che l'accaduto ledesse il prestigio della bandiera veneziana e rompesse l'amicizia con Tripoli, allora in guerra con la Spagna. Tuttavia, nonostante il suo intervento, per i due mercanti iniziò un complicato periodo durato alcuni mesi, nel corso del quale cercarono di ottenere la restituzione di quanto sequestrato, viaggiando per questo tra Barcellona, Mahon e Marsiglia e venendo più volte incarcerati e liberati mentre nave e carico erano trattenuti nell'isola. A rendere difficile la loro posizione: l'ostilità esistente tra Spagna e Tripoli, ostilità che teoricamente di per sé vietava la loro permanenza in territorio spagnolo; la sete di guadagno degli occupanti e del loro comandante, il duca Louis Balbes di Crillon, intenzionati a far fruttare la loro impresa e il comportamento del comandante veneziano. Infatti, Maurichio, la cui fama di non era specchiata e doveva denaro ai due mercanti, aveva rilasciato dichiarazioni contrastanti rispetto alla sorte del carico, aveva aperto in Mahon tre botteghe dove vendeva per suo conto riso, olio e porcina, senza che fosse nota la provenienza di tali merci che coincidevano con quelle di proprietà dei tripolini, ed era intenzionato, una volta conclusa la vendita, ad abbandonare la nave e partire. Nell'isola vi erano «gravissimi sospetti» che, in accordo con il mercante raccomandatario delle merci o col segretario o qualche dipendente dello stesso Duca di Crillon avesse «tessuto una trama a danno degli sventurati tripolini»[43].

Nel frattempo un secondo caso, che coinvolgeva un altro importante attore dello scacchiere mediterraneo, il Re del Marocco, impegnava Capello. Nel giugno del 1781, un corsaro con patente inglese, Francesco Costa, detto «the Favorite», aveva catturato e condotto a Mahon l'imbarcazione veneta Santissima Trinità e lacrime del purgatorio, il cui capitano era Giovanni Ragusin, suddito di Venezia e «uomo libero» di Lošinj (Lussino), oggi in Croazia. Il carico era «ricchissimo» e apparteneva, come attestato dai documenti di bordo, a Meir Pinto, un mercante ebreo di Essaouira (Mogador), appunto in Marocco. Questo avrebbe reso la cattura illegittima, ma nel corso della sua testimonianza Ragusin aveva dichiarato che i veri proprietari del carico erano due commercianti di Marsiglia e francesi di nascita. Così il processo era terminato col sequestro di nave e carico. Dopo la presa di Mahon da parte degli spagnoli, qualora il carico fosse già legittimamente passato nelle mani del corsaro, sarebbe diventato proprietà degli assalitori e il Re del Marocco, per opporsi a tale esito e non potendo più fare appello a Londra, si

[43] *Ibid.*, 30 ottobre e 4 dicembre 1781, 12 e 26 marzo, 7 e 21 maggio e 6 agosto 1782.

era rivolto al tribunale spagnolo in Mahon, sostenendo che la precedente sentenza era illegittima poiché il capitano aveva venduto la propria testimonianza al corsaro; l'Ambasciatore, che aveva esaminato il verbale dell'interrogatorio, riteneva l'accusa fondata[44].

Dalle missive di Capello sovente traspariva fastidio per le pratiche della marineria veneziana che gli davano tanti grattacapi e occupazioni 'banali'[45]. Un fastidio accompagnato da allarme per la scarsa prudenza, l'imperizia e i rischi eccessivi. Le frodi e le illegalità e la violazione delle norme della neutralità, se scoperti, rischiavano di mettere in cattiva luce la bandiera della Serenissima con il conseguente aumento dei controlli, sospetti e restrizioni da parte delle autorità delle potenze belligeranti. Tuttavia, quello che l'ambasciatore disapprovava e stigmatizzava era il mancato rispetto degli accordi, anche illegali e occulti, che i capitani stipulavano con i mercanti perché faceva apparire inaffidabile la marineria veneziana, gettando discredito sulla bandiera della Serenissima, e non il mancato rispetto delle norme stabilite dagli Stati, compreso di quelle fissate da Venezia. Anzi, riguardo ciò la burocrazia e la diplomazia della Repubblica garantivano un continuo sostegno alla marineria.

Quando, nell'agosto del 1781 la checchia con bandiera veneziana Madonna del Rosario, del capitano Zaccaria Fantuzzi, proveniente da Genova, con nella stiva tabacco inglese e quindi di importazione vietata, approdò a Cadice, alcuni militari, in seguito a una denuncia anonima, salirono sull'imbarcazione per perquisirla. In realtà si trattava di un traffico che godeva di buone 'coperture', probabilmente, come sembra di leggere tra le righe, pure in seguito all'operato del Console della Serenissima lì residente, ma la sorpresa spaventò il capitano che fuggì a terra e così il suo comportamento impose al tenente che comandava la truppa, «non difficile al favore», di perquisire la nave con scrupolo, scoprendo gran quantità di tabacco. Irritato per l'agire di Fantuzzi e imbarazzato per la presenza dei passeggeri, tra cui pure la «spia» autore della denuncia, l'officiale «perdette ogni arbitrio di facilità [...] onde tutto fu sequestrato e posto in rigore di giustizia». A questo punto, poiché l'atmosfera a Cadice si era fatta rischiosa per le navi veneziane provenienti da Genova, il console fece salpare veloci imbarcazioni perché le intercettassero e le avvisassero di gettare il tabacco in mare e scrisse ai viceconsoli di Malaga e Algeziras di fare altrettanto. Capello, da parte sua, inviò simili avvisi al console della Repubblica in Barcellona. Inoltre ordinò al Console in Cadice di fare il possibile per salvare il salvabile, non agendo ufficialmente, però, ma «con i migliori consigli e con gli uffici coperti»[46].

In effetti se, come abbiamo appena visto, la burocrazia veneziana non disdegnava di assumere un ruolo attivo nella protezione delle pratiche attuate dalla

---

44 *Ibid.*, 6 agosto e 10 dicembre 1782.

45 *Ibid.*, 3 dicembre 1782.

46 *Ibid.*, 21 agosto 1781. Sul contrabbando a Cadice e i traffici di tabacco vedi Escobedo 2003; Bartolomei 2009.

marineria della Serenissima, la sua azione era rivolta soprattutto a darle sostegno nei confronti delle autorità e dei tribunali delle potenze belligeranti.

Se la presa di Mahon sollevava le imbarcazioni della Repubblica che commerciavano con e da la costa della Spagna dalla presenza dei corsari con patente inglese, non li liberava da quelli con patente spagnola che navigavano nei pressi di Gibilterra e nello stretto. A fronte del moltiplicarsi delle 'prese' i giudizi degli ambasciatori veneziani sui tribunali che giudicavano della loro legittimità erano impietosi: gestiti in base a «un involutissimo metodo giudiziario» erano composti «per lo più da figuri o ignoranti o venali» sempre inclini a soddisfare «le ragioni dei loro nazionali»[47]. In tale contesto, inoltre i corsari sceglievano di portare le loro prede in quei porti dove sapevano di poter contare su tribunali 'amici'. Nel 1782 il porto spagnolo di Ceuta, sulla costa nord-africana, era quello preferito dai corsari e, secondo Capello, sede di un tribunale «notoriamente interessato con gli armatori» e inviso a tutte le bandiere neutrali furiose per l'iniquità «di quelle africane sentenze»[48]. Tuttavia, nonostante i richiami alla giustizia e alla correttezza dei processi, la rete diplomatica della Serenissima si attivava in difesa dei capitani anche quando era certa della loro colpevolezza. Da un lato l'ambasciatore si muoveva a corte, presso le autorità politiche e in particolare il segretario di Stato, José Moñino Conte di Floridablanca, rivendicando la correttezza della bandiera veneziana e, quando questa era insostenibile, appellandosi alle modalità della presa, alla durezza della detenzione o all'insicurezza dei porti dove le navi erano state condotte per ottenere il trasferimento in un foro ritenuto amico[49]. Dall'altro i consoli e i viceconsoli agivano nei tribunali e con i giudici; a loro era demandato di ottenere sentenze favorevoli impiegando qualsiasi mezzo 'prudente' e più 'conducente', anche se costoso, con i migliori 'consigli', con gli 'uffici coperti', e con i più 'destri maneggi'[50].

5. Commercio, neutralità, guerra

Le relazioni tra commerci, stati, guerre e neutralità appaiono dense e complesse, anche nelle loro ricadute negative o positive sulle economie.

Nel corso della Guerra d'Indipendenza americana, la Russia e la Prussia erano interessate ai traffici di Olanda, Svezia e Danimarca perché grazie a tale bandiere commercializzavano i loro prodotti, in particolare materie prime quali il legname da costruzione. Se la guerra rendeva preziosa tale risorsa, necessaria alla fab-

[47] *Ibid.*, 180, 31 ottobre 1780 e 181, 13 novembre 1781. Senza entrare nella questione del funzionamento dei tribunali di Antico Regime, per il sistema spagnolo per la definizione legale delle dispute sorte intorno alla corsa si veda Corrales Elizondo 2004, 82-85; Elizondo 1769, 209-234. Sui tribunali di preda anche Foti 2016.

[48] *Ibid.*, 4 giugno e 5 novembre 1782.

[49] *Ibid.*, 10 aprile e 10 settembre 1781, 3 dicembre 1782 e 7 gennaio 1783.

[50] *Ibid.*, 10 aprile, 21 agosto e 13 novembre 1781, 6 agosto e 31 dicembre 1782 e 14 gennaio 83.

bricazione di navi, l'esistenza di bandiere neutrali e la difesa dei loro traffici era quindi fondamentale per l'andamento delle loro economie, come la possibilità di commerciare con i paesi belligeranti e di sfruttare gli eventuali spazi da questi lasciati liberi nei traffici[51]. Nel ripetersi di frizioni con l'Olanda, che abusava della sua condizione di neutralità per condurre traffici considerati vietati dall'Inghilterra, i corsari inglesi mettevano sotto pressione i legni neutrali dell'Olanda e delle potenze del Nord, mettendo a rischio la possibilità di successo della loro bandiera che rischiava di dover affrontare una alleanza soverchiamente superiore[52]. Le pene imposte per tali pratiche erano severissime e accadeva che i corsari che eccedevano fossero giustiziati. Questo, però, non era sufficiente a eliminare il problema, mentre i corsari premevano con forza sulla corona, la corte e la burocrazia inglesi perché venisse dichiarata guerra all'Olanda[53]. La scarsità di marinai, contesi tra le imbarcazioni militari, commerciali e corsari, rendeva incerta, al di là della bandiera, la provenienza degli equipaggi, ma ancora di più quella degli armatori, che per di più raccoglievano risorse sui mercanti finanziari internazionali[54].

Nel dicembre 1780, alla vigilia della dichiarazione di guerra, secondo l'ambasciatore veneziano a Londra, Simon Cavalli, erano state preparate 1000 patenti di corsa[55]. Le modalità dello scoppio della guerra che colse ignare e impreparate le imbarcazioni olandesi, fece si che in pochissimo tempo a centinaia caddero preda dei corsari. Tuttavia Cavalli, nel valutare i danni subiti dalla bandiera, calcolava che la maggior parte dei carichi appartenessero a potenze neutrali e pure a mercanti inglesi e che gran parte delle imbarcazioni fossero state assicurate sulla piazza di Londra[56]. Così, per tale tramite, gli effetti negativi della guerra colpivano anche quella piazza, coinvolgendo ancora i mercati finanziari.

Sui costi e i guadagni della guerra si dividevano le opinioni pubbliche dei paesi belligeranti in un difficile comporsi dei diversi interessi esistenti e ancora il dato finanziario era elemento determinante. Infatti gran parte della guerra era finanziata col debito pubblico. All'inizio del 1782, l'ambasciatore veneziano calcolava in almeno 100 milioni di sterline d'oro il debito inglese, mentre veniva offerto, tramite l'intermediazione di quattro tra i principali banchieri del Regno, un nuovo prestito di 13 milioni e mezzo con l'interesse del 5,45 per cento garantito su dazi posti allo smercio di alcuni dei principali beni di consumo[57]. In Spagna, in-

---

51 ASV, Inghilterra, 130, 15 dicembre 1780, 5 gennaio,19 febbraio, 23 marzo 1781 e 30 ottobre 1781, 1 gennaio 1782.

52 *Ibid.*, 28 novembre, 19, 22, 26 e 29 dicembre 1780, 5 e 31 gennaio e 13 e 23 marzo 1781 e 1 gennaio e 15 e 22 febbraio 1782.

53 *Ibid.*, 19 dicembre 1780 e 2 novembre 1781. Sulle relazioni economiche tra Olanda e Inghilterra vedi Oostindie e Roitman 2014.

54 *Ibid.* 5 gennaio 1781 e 131, 14 maggio 1782.

55 ASV, Inghilterra, 130, 29 dicembre 1780.

56 *Ibid.*, 31 gennaio 1781.

57 *Ibid.*, 26 febbraio e 12 marzo 1782.

vece, l'erezione del Banco nazionale di San Carlo (Muñoz 1994; Fernández 2015) e la messa in circolazione di cedole che svolgevano la funzione di carta moneta non riuscivano a risolvere i bisogni di liquidità della Corona, per la scarsa fiducia verso di essi anche nei mercati finanziari internazionali[58].

Dunque, le fluidità e pratiche della neutralità e della belligeranza dislocavano gli effetti di queste in geografie fluide all'interno degli stati e negli spazi internazionali, distribuendole in modo non diretto e mai scontato. I rapporti tra stati, le reti finanziarie, le dinamiche della economia internazionale, l'identità dei carichi e delle imbarcazioni, dei corsari e dei loro amatori, degli equipaggi e capitani rendeva complesso il capire in quale piazza commerciale e in quale stato si concretizzassero le perdite e i guadagni e quali fossero gli interessi in gioco, pure all'interno degli stati coinvolti. Anche la attività stessa dei tribunali contribuiva alla complessa attribuzione delle risorse nella contrattazione che si apriva tra gli interessi dei giudici, delle autorità coinvolte e quelli dei mercanti e dei corsari con le loro molteplici identità possibili.

Lo stato costruiva infrastrutture e spazi di prevedibilità e offriva servizi necessari ai mercanti e finanzieri per emergere nelle concorrenze con i loro avversari e, come contropartita, chiedeva la collaborazione e le risorse necessarie per sostenere il proprio potere e la propria esistenza, anche nei conflitti bellici, e, pure, per riprodurre il sistema di gerarchie – sociali, economiche e politiche – dentro il quale era situato. Questo costituiva un costo per mercanti e finanzieri che cercavano di pagare il meno possibile per ottenere le infrastrutture e i servizi loro indispensabili, ma che nel contempo erano interessati al mantenimento del sistema complessivo delle gerarchie, pure di quelle tra gli Stati. Mirando alla 'pubblica felicità', lo Stato, mercantilista, era dunque attratto dal commercio attivo quale fonte di ricchezza e, quindi, di potere e, nello stesso tempo, era interessato al capitale 'liquido' che mercanti e finanzieri potevano rendere velocemente disponibile per fare fronte ai picchi dei suoi bisogni[59]. In tale ottica la 'pubblicità felicità' pare materializzarsi da un lato nella potenza militare dello Stato, dall'altro nell'equilibrio complessivo degli interessi interni allo stato, interessi strettamente connessi alla dinamiche economiche internazionali e agli equilibri qui esistenti. La neutralità assume il ruolo di fattore determinante per il raggiungimento e mantenimento di tali equilibri. Così, se i modi delle relazioni tra guerre e commerci delineati da Charles Tilly (1990) appaiono essere ancora un elemento centrale di ogni analisi concernente tali problematiche, il punto di vista della neutralità impone di complicarli e inserirli negli specifici contesti in cui si avverano.

---

58 ASV, Spagna, 181, 27 marzo 1781 e 11 giugno, 22 luglio e 17 dicembre 1782.

59 Su tale temi Andreozzi 2017 e la bibliografia ivi citata.

BIBLIOGRAFIA

Alimento, A. (ed.) (2011), *War, Trade and Neutrality. Europe and the Mediterranean in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Franco Angeli, Milano.

Allison, R. (2011), *The American Revolution: A Concise History*, Oxford University Press, New York.

Ambrosini, F. (1975), "Un incontro mancato: Venezia e Stati Uniti d'America (1776-1797)", *Archivio veneto*, CV, pp. 3-51.

Andreozzi, D. (2006), "Lacrime e sangue. Sudditi anfibi, uomini e merci nell'Adriatico centro-settentrionale del Settecento", in Avellini, L., D'Antuono, N. (a cura di), *Custodi della tradizione e avanguardie del nuovo sulle sponde dell'Adriatico. Libri e biblioteche, collezionismo, scambi culturali e scientifici, scritture di viaggio fra Quattrocento e Novecento*, CLUEB, Bologna, pp. 367-82.

Andreozzi, D. (2012), "Croissance et *économie* licite, illicite et informelle à Trieste au XVIIIe siècle", in Figeac-Monthus, M., Lastécouères, C. (dir.), *Territoires de l'illecite: ports et îles. De la fraude au contrôle (XVIe - XXe s.)*, Armand Colin, Paris, pp. 173-87.

Andreozzi, D. (2017), "From the Black Sea to the Americas. The Trading Companies of Trieste and the Global Commercial Networks (18th Century)", in Id. (ed.) *Mediterranean doubts: Trading Companies, Conflicts and Strategies in the Global Spaces (XV-XIX Centuries)*, New Digital Frontiers, Palermo.

Antoine, F., Heirwegh, J-J. (2008), "Le port frand d'Ostende", in Antoine, F., Bernard, B. (dir.), *Lombardie et Pays-Bas autrichiens : regards croisés sur les Habsbourg et leurs réformes au XVIIIe siècle*, Éditions de l'Université de Bruxelles, Bruxelles, pp. 99-110.

"Aux bords des institutions. À propos du «commerce actif» en Méditerranée à l'époque moderne", *Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée modernes et contemporaines* [En ligne], 127-1 | 2015, mis en ligne le 11 juin 2015, URL : http://mefrim.revues.org/2125.

Bartolomei, A. (2009), "Le port, la baie et la côte : les usages différenciés des espaces portuaries de Cadix à la fin de XVIIIe siècle", in Andreozzi, D., Panariti, L., Zaccaria, C. (a cura di), *Acque, terre e spazi dei mercanti. Istituzioni, gerarchie, conflitti e pratiche dello scambio dall'età antica alla moderna*, Editreg, Trieste, pp. 41-67.

Benejam Pallicer, M. (2014), *Los corsarios de Menorca al servicio de la Gran Bretaña (1778-1782)*, Editorial Circulo Rojo, Almeria

Bono, S. (2006), "Malta e Venezia tra corsari e schiavi", *Mediterranea Ricerche storiche*, III/7, pp. 213-222.

Brenner, R., (2003), *Merchants and Revolution. Commercial Change, Political Conflict, and London's Overseas Traders, 1550-1563*, Verso, London-New York.

Buti, G., Hrodey, P. (dir.) (2013), *Dictionnaire dei Corsaires et Pirates*, CNRS Edition, Paris.

Buti, G., Hrodey, P. (dir.) (2016), *Histoire des pirates et des corsaires de l'Antiquitè a nos jours*, CNRS Edition, Paris.

Calafat, G., Salvemini, B., *Présentation*, «Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée modernes et contemporaines» [En ligne], 127-1 | 2015, mis en ligne le 30 juin 2015, consulté le 20 mai 2016. URL : http://mefrim.revues.org/2191 .

Carlos, S., Ann, M., Nicholas, S. (1996), "Theory and History: Seventeenth-Century Joint-Stock Chartered Trading Companies", *The Journal of Economic History*, 56/4, pp. 916-924.

Carrino, A. (2011), "Fra nazioni e piccole patrie. «Padroni» e mercanti liguri sulle rotte tirreniche del secondo Settecento", *Società e storia*, 131, pp. 36-67.

Chanet, W. (dir.) (2010), *Les ressources des faibles. Neutralités, sauvegardes, accommodements en temps de guerre (XVIe-XVIIIe siècles)*, Presses Universitaires du RENNES, Rennes.

Corazzol, G. (1997), *Cineografo di banditi sullo sfondo di monti. Feltre 1634-1642*, Unicopli, Milano.

Corrales Elizondo, A. (2004), "Regulación legal del corso y la piratería marítimas", *Piratería y corso en la Edad moderna, XXIX Jornadas de Historia Marítima, Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia Marítima y Cultura Nav*al, 46, pp. 703-103.

De Madiaraga, I. (1962), *Britain, Russia, and the Armed Neutrality of 1780. Sir James Harri's Mission to St. Petersburg during the American Revolution*, New Haven: Yale University Press.

Descrizione geografica delle isole Baleari e Pitiuse e specialmente dell'isola di Minorca e porto Maone (1756), Venezia.

Dizionario Biografico degli Italiani, vol. 18, voce "Antonio Capello".

Eldem, E. (1999), "French Trade and the Commercial Policy in the Levant in the Eighteenth Century", *Oriente Moderno*, 79/1, pp. 27-47.

Elizondo de, F. A. (1769), *Practica Universal Forense de los tribunales superiores de España y las Indias*, Johachin Ibarra, Madrid, tomo II

Epstein, R. (2002), *Freedom and growth: the rise of states and markets in Europe, 1300-1750*, Routledge, London.

Escobedo, R. (2003), "Sospechosos Habituales : contrabando de tabaco y commerciantes extranjeros en los puertos españoles", in Villa Garcia, M. B., Pezzi P. C. (eds.), *Los Extranjeros en la España moderna, Junta de Andalucía*, Malaga, I, pp. 313-323.

Fernández, R. M. (2015), "Banco nacional de San Carlos su comisionado más longevo; Andrés Fraile, Burgos, 1782-1819", *Revista Española de Historia de la Contabilidad*, 22, pp. 120-171

Foti, R.L. (2016), *La giusta preda. Diritto, istituzioni, commercio nel Mediterraneo di età napoleonica*, Istituto Poligrafico Europeo, Palermo.

Fusaro, M., Polonia, A. (eds.) (2010), *Maritime History as Global History*, IMEHA, St. John, Newfoundland, Canada.

Grafe, R. (2014), "On the spatial nature of institutions and the institutional nature of personal networks in the Spanish Atlantic", *Culture & History Digital Journal*, 3/1, 2014. doi: http://dx.doi.org/10.3989/chdj.2014.006.

Harlaftis, G., Dimitropoulos, D., Starkey, D. J. (eds.) (2016), *Corsaires and Pirates in the Eastern Mediterranean, Fifteenth-Nineteenth Centuries*, Sylvia Ioannou Foundation, Athens.

Hont, I. (2005), *Jelousy of Trade: International Competition and the Nation State in Historical Perpesctive*, Harward University Press Cambridge M.A.

Tracy, J. D. (ed.) (1991), *The Political Economy of Merchant Empires*, Cambridge University Press, Cambridge, pp. 22-40.

Kaiser W., Calafat. G. (2014), "Violence, Protection and Commerce: corsaring and *ars piratica* in the Early Modern Mediterranean", in Eklöf Amirell, S., Müller, L. (eds), *Persistent Piracy. Maritime Violence and State Formation in the Global Historical Perspective*, Palgrave, Basingstoke, pp. 69-92.

Karsh, E. (1988), *Neutrality and Small States.*, Routledge, Florence Ky.

Lo Basso, L. (2002), *In traccia dei legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*, Philobiblon Edizioni, Ventimiglia.

Marzagalli, S. (1999), « *Les boulevards de la fraude ». Le négoce maritime et le Blocus continental, 1806-1813*. Presses Universitaires du Septentrion, Bordeaux, Hambourg, Livourne, Villeneuve d'Ascq.

Marzagalli, S., Marnot, B. (2006), *Guerre et* économie *dans l'espace atlantique du XVI*[e] *au XX*[e] *siècle*, Presses Universitaires du Bordeaux, Bordeaux.

"Moralités marchandes dans l'Europe Méditerranéenne au XVIIIe siècle : institutions, appartenances, pratiques" (2014), *Rives Méditerranéennes*, 49.

Muñoz, A. S. (1994), "Sobra la fundación del Banco Nacional de San Carlos y el Cabildo Malagueño", *Isla de Arriarán: revista cultural y científica*, 3, pp. 209-217.

Oostindie, G., Roitman, J. V. (eds.) (2014), *Dutch Atlantic Connections, 1680-1800 Linking Empires, Bridging Borders*, Brill, Leiden-Boston.

Oostindie, J. V. Roitman (eds.) (2014), *Dutch Atlantic Connections, 1680–1800 Linking Empires, Bridging Borders*, Leiden.

Robins, N. (2006), *The Corporation that Changed the World: How the East India Company Shaped the Modern Multinational*, Pluto Press, London.

Rollandi, M. S. (2010), "Mimetismo di bandiera nel mediterraneo del secondo Settecento. Il caso del Giorgio Inglese", *Società e storia*, 130, pp. 721-42.

Salvemini, B. (2011), "Negli spazi mediterranei della «decadenza». Note su istituzioni, etiche e pratiche mercantili della tarda età moderna", *Storica*, 51, pp. 7-51.

Salvemini, B., Zaugg R. (a cura di), "Frodi marittime tra norme e istituzioni (secc. XVII-XIX)", *Quaderni Storici*, 143/2.

Schnakenbourg, E. (dir.) (2015), *Neutres et neutralité dans l'espace atlantique durant le long XVIIIe siècle (1700-1820), Une approche globale*, Editions les Perséides, Bécherel.

Schnakenbourg, E., (2013), *Entre la guerre et la paix : Neutralité et relations internationales, XVIIe-XVIIIe siècles*, Presses Universitaires du RENNES, Rennes.

Scuccimarra, L. (2003), "La costruzione dell'universale. Alle origini del cosmopolitismo illuministico", *Storica*, 27, pp. 61-105

Stapelbroek, K. (2008), "Universal Society, Commerce and the Rights of Neutrality Trade: Martin Hubner, Emer de Vettel and Ferdinando Galiani", in Petter Korkman & Virpi Makinen (eds.), *Universalism and Political Philosophy*, Helsinki Collegium for Advanced Studies, Helsinki, pp. 63-89.

Stapelbroek, K. (ed.) (2011), *Trade and War: The Neutrality of Commerce in the Inter-State System*, Collegium for Advanced Studies, Helsinki.

Stern, P. J., Wennerlind, C. (eds.) (2014), *Mercantilism Reimagined: Political Economy in Early Modern Britain and its Empire*, Oxford University Press, New York.

Talbot, M. (2017), *British- Ottoman Relations, 1661-1807: Commerce and Diplomatic Practice in Eighteenth Century Istanbul*, The Boydell Press, Rochester NY.

Tilly, Ch. (1990), *Coercion, Capital, and European States, AD 990-1990*, Cambridge MA, Basil Blackwell

Wallerstein, I. (1980), *The Modern World System: Mercantilism and the Consolidation of the European World Economy, 1600-1750*, vol. II, New York.

Neutralità monetarie
La politica estera americana alla vigilia del Piano Dawes tra isolazionismo politico e interventismo economico

GIULIA CACCAMO

1. Prologo. Neutralità in tempo di pace

Dopo il 1918, l'avvento della pace non significò la fine delle tensioni interne al sistema degli Stati Occidentali, sia per quanto riguarda gli aspetti politici, sia quelli economici. La necessità del rilancio dell'economia imponeva l'ideazione di meccanismi che mettessero in stretta relazione produzioni, flussi di capitali e commerci internazionali e di cui le monete apparivano tra i principali strumenti di azione. Se non era un confronto bellico, si trattava comunque di una dura competizione in cui le monete giocavano ruoli contraddittori che sembravano riproporre quelli delle armi. Se la potenza militare di uno stato era ancora la diretta espressione della sua potenza economica, si trattava sempre di costruire gerarchie, occupare spazi e mercati e accumulare risorse spendibili, se necessario, nel terreno diplomatico militare. Da un lato quindi vi era la tensione verso l'egemonia sui mercati finanziari e i sistemi monetari; dall'altro una contrapposta spinta verso l'adozione di ipotesi neutrali, capaci di ottenere i vantaggi offerti dai mercati e nel contempo di sfuggire agli oneri delle responsabilità delle concorrenze.

Nel dicembre del 1922, durante il suo secondo messaggio sullo Stato dell'Unione, il presidente Warren Harding fece riferimento al fatto che la guerra aveva reso gli Stati Uniti una nazione creditrice, e, al contempo, la potenza che deteneva il maggior quantitativo di riserve auree. Nel Primo Dopoguerra, questi due fattori erano destinati a condizionare la politica dell'amministrazione nei confronti dell'Europa e a smentire, almeno in parte, i dettami dell'ortodossia isolazionista, che avrebbero voluto l'America lontana da ogni forma di coinvolgimento politico nelle vicende di un continente i cui interessi primari avevano una relazione assai remota con quelli americani[1].

Infatti, di lì a un mese, l'occupazione della Ruhr da parte di francesi e belgi, dovuta a un ennesimo ritardo nei pagamenti delle riparazioni da parte della Germania, produsse una serie di conseguenze sul piano finanziario e politico tali da rendere più che mai evidente come il riequilibrio dei mercati internazionali fosse, per gli interessi statunitensi, una priorità non più procrastinabile.

Durante i primi mesi della crisi, l'amministrazione americana evitò accuratamente di prendere una posizione di aperta condanna nei confronti della politica francese, mantenendosi rigorosamente neutrale. Tale posizione era rafforzata dalla valutazione positiva che i grandi gruppi industriali statunitensi avevano dato rispetto agli effetti derivanti, nel breve periodo, dal regime di occupazione del più rilevante bacino carbo-siderurgico europeo, la Ruhr. Si profilava, infatti, l'eventualità, per l'industria americana dell'acciaio, di riempire proficuamente il vuoto prodotto dalla diminuzione dell'afflusso della produzione tedesca nei mercati dell'America Latina e dell'Asia, o, addirittura, di riuscire a introdursi direttamente nell'industria renana, acquistandone i pacchetti azionari di maggioranza (Link 1969).

Tuttavia, queste rosee prospettive furono ben presto ridimensionate dalle conseguenze di più ampia portata che si registravano nel lungo periodo: la crisi drammatica in cui ben presto si trovò la Germania, con il crollo della produzione industriale, i costi alla lunga insostenibili della resistenza passiva e l'inarrestabile deprezzamento del marco erano destinati ad avere pesanti ripercussioni sull'andamento di tutta l'economia europea. I produttori statunitensi, soprattutto di beni agricoli, furono i primi a risentirne, con un drastico calo delle loro esportazioni. Ben presto, l'andamento negativo dei prezzi del carbone e dell'ac-

[1] Si veda a riguardo il discorso di commiato di George Washington (1796), eretto a manifesto dagli isolazionisti contro l'internazionalismo wilsoniano e quale perenne monito contro le insidie della politica europea: «*The great rule of conduct for us in regard to foreign nations is in extending our commercial relations, to have with them as little political connection as possible [...] Europe has a set of primary interests which to us have none; or a very remote relation. Hence she must be engaged in frequent controversies, the causes of which are essentially foreign to our concerns. Hence, therefore, it must be unwise in us to implicate ourselves by artificial ties in the ordinary vicissitudes of her politics, or the ordinary combinations and collisions of her friendships or enmities*». (http://avalon.law.yale.edu/18th_century/washing.asp)

ciaio avrebbe influito sull'andamento dei prezzi di tutto il settore industriale, che dipendeva da queste materie prime, mentre l'eventualità che si creasse un cartello sotto l'egida francese, grazie ad un accordo tra gli industriali tedeschi 'collaborazionisti' e importanti settori dell'industria francese, trovava più di qualche fondamento nelle notizie che giungevano a Washington.

Non fu dunque l'improvvisa morte di Harding, avvenuta il 2 agosto del 1923, a orientare l'amministrazione repubblicana verso un intervento più incisivo in favore della soluzione della crisi[2], ma soprattutto fu la presa d'atto che solo il ritorno delle principali valute europee al *gold standard* avrebbe favorito, insieme al pagamento dei debiti inter-alleati, il ripristino di una congiuntura economico-finanziaria più rispondente agli interessi americani.

Il fatto di detenere all'incirca il 40% di tutte le riserve auree mondiali poneva infatti gli Usa innanzi a due possibilità. La prima opzione consisteva nell'obbedienza alle regole del *gold standard*, espandendo la circolazione di denaro e di credito nel mercato interno, riducendo in tal modo il valore del dollaro e rendendo più facile per gli europei saldare i loro debiti e competere con gli Stati Uniti. La seconda opzione prevedeva l'utilizzo della ricchezza per finanziare la ripresa europea, favorendo in tal modo la restituzione del debito e la rinascita di un mercato atto a ricevere le esportazioni americane (Feldman 1997, 827). Su quest'ultima soluzione convergevano non soltanto i membri più autorevoli dell'amministrazione, ma anche la comunità finanziaria newyorkese, nonché Benjamin Strong, governatore della Federal Reserve e tra i più convinti fautori della necessità di favorire in ogni modo la ripresa europea. Poiché in quegli anni i flussi di finanziamento sui mercati esteri erano appannaggio esclusivo delle grandi banche private, che, in assenza di direttive politiche, avevano margini di grande discrezionalità, risulta particolarmente incisivo l'assenso dato in prima battuta dal gruppo J. P. Morgan e da Paul Warburg, a capo della Kuhn, Loeb and Company, per l'attivazione di un grosso prestito in grado di risollevare gli asfittici mercati europei e, soprattutto, di promuovere la ripresa tedesca. In questo quadro, appare chiaro come l'influenza delle grandi banche abbia giocato un ruolo determinante negli equilibri politici internazionali, soprattutto dopo il settembre 1923, quando, con la fine della resistenza passiva nella Ruhr, il neo-cancelliere tedesco Stresemann aveva fatto venir meno l'ostacolo più rilevante sulla ripresa del dialogo franco-tedesco.

Ulteriori segnali erano giunti da Berlino con la nomina alla presidenza della Reichsbank di Hjalmar Schacht alla fine dell'anno. La scelta, pur trattandosi di un tecnico di indiscussa competenza, aveva un carattere squisitamente politico. La carica di presidente della Reichsbank era vitalizia e soltanto tale malaugura-

[2] Il successore alla Casa Bianca, Calvin Coolidge, era, non diversamente dal suo predecessore, convinto che tra i principali compiti dell'amministrazione vi fosse la tutela degli interessi economico-finanziari degli Stati Uniti. A conferma di una sostanziale continuità nella politica estera e finanziaria americana, il fatto che i dicasteri più rilevanti rimasero saldamente sotto il controllo degli uomini di Harding: Hughes agli esteri, Mellon al tesoro e l'influente Hoover al commercio (Jones 1995).

ta circostanza aveva consentito al predecessore Havenstein di non abbandonare l'incarico sino alla propria morte, avvenuta il 20 novembre. Havenstein aveva screditato la propria immagine a livello internazionale e aveva perso la fiducia di Stresemann con la gravissima crisi inflattiva dell'estate del 1923, per far fronte alla quale l'unico provvedimento della Reichsbank era stato l'emissione di nuova carta moneta (Eyck 1966, 269). In questo contesto, la sua morte aveva rappresentato un evento tragico quanto insperato. Proprio Stresemann, non più cancelliere, ma ministro degli esteri nel governo presieduto dal deputato centrista Marx, aveva sostenuto la candidatura di Schacht contro il successore designato da Havenstein, Helffreich, ideatore del Rentenmark e deputato tedesco-nazionale, grande nemico della politica d'adempimento e oppositore a oltranza del governo in carica. Valutazioni di ordine politico e l'esigenza di rendere la cooperazione tra il governo e la banca centrale sempre più stretta avevano prevalso contro il parere del comitato direttivo della Reichsbank (solo tre favorevoli alla nomina su ventisei)[3].

Con Stresemann, dunque, la politica estera tedesca sembrava aver ritrovato finalmente «un chiaro profilo e ben definiti scopi» (Schulze 1987, 331), grazie al tentativo di ampliare e intensificare le relazioni internazionali e allentare la morsa – e l'isolamento – entro il quale il trattato di pace aveva posto la Germania. Segnali positivi sul piano internazionale sembravano favorire tale disegno, a cominciare, nel dicembre del 1923, dalla sconfitta elettorale del primo ministro inglese Stanley Baldwin ad opera del laburista Ramsay Mac Donald, il quale, a capo dell'opposizione durante l'occupazione della Ruhr, aveva auspicato un ruolo più attivo della Gran Bretagna (Niedhart 1980, 120). Al ministero degli esteri di Berlino ci si attendeva molto da quella che si riteneva essere «una nuova fase della politica inglese»[4]. Nel novembre di quell'anno, inoltre, i membri della commissione per le riparazioni avevano deciso all'unanimità di costituire un comitato con l'incarico di studiare il modo per pareggiare il bilancio del Reich e stabilizzare la moneta. L'attribuzione della presidenza di tale comitato al generale Charles Dawes, presidente di una *trust company* a Chicago, lasciava presagire l'apertura di una piccola breccia nell'isolazionismo di Washington e concretizzava i segnali dati in precedenza dall'amministrazione americana. La congiuntura della politica internazionale sembrava dunque recare i migliori auspici per l'ambizioso disegno politico di Stresemann e, in egual misura, quella economico-finanziaria favoriva i progetti di stabilizzazione valutaria di Hjalmar Schacht

[3] La legislazione atta a garantire l'autonomia della banca centrale tedesca derivava da pressioni poste in essere dalle potenze dell'Intesa, che intendevano in tal modo garantire – attraverso il proprio controllo – una valuta stabile a garanzia del pagamento delle riparazioni. La Germania aveva concesso tale autonomia nella speranza di ottenere crediti esteri, ma essa non veniva recepita come obbligo interno, bensì come concessione alle potenze vincitrici. Tale atteggiamento spiegherebbe la facilità con la quale il governo poté sottrarre *praeter legem* la decisione circa la nomina al Reichsrat (Müller 1973, 37-38)

[4] Akten zur Deutschen Auswärtigen Politik, ADAP, Serie A:1918-1925 Band IX K126/K012 876-95, dispaccio di Stresemann all'ambasciatore tedesco a Londra, Sthamer.

che, dopo la nomina a presidente, controllava la Reichsbank in modo pressoché totale. Se dunque Schacht poteva agire autonomamente, avvalendosi dei molti contatti personali di cui godeva nel mondo della grande finanza internazionale, la sua azione convergeva, in questo caso, con la politica della Wilhelmstrasse.

Il segnale dato dagli USA era chiaro: era necessario allentare le tensioni politiche figlie degli squilibri economici provocati, tra le altre cose, dal mancato riallineamento delle più importanti valute europee dopo la guerra. Era stato infatti a causa del conflitto che le principali monete avevano perduto la convertibilità aurea, inducendo gli stati a emettere una quantità superiore di banconote e favorendo in tal modo l'instabilità del tasso di cambio. Con lo scopo di mettere fine all'instabilità dei mercati, gli Stati Uniti si erano spinti a una partecipazione attiva nel processo di risanamento europeo, partecipazione che avrebbe trovato la sua piena realizzazione nel ritorno delle principali valute europee alla parità aurea, ristabilendo così un mercato florido per i commerci americani e consentendo – tema questo particolarmente caro all'opinione pubblica americana – la riscossione dell'imponente ammontare di crediti maturati nei confronti degli alleati durante la guerra[5].

Questo quadro di collaborazione transatlantica, apparentemente idilliaco, lasciava tuttavia intendere quanto pesantemente la congiuntura economica condizionasse le scelte politiche.

La Francia, che aveva superato la crisi del franco nel marzo 1923 grazie all'intervento finanziario di J.P. Morgan, era troppo dipendente dall'aiuto finanziario statunitense per potersi permettere scelte politiche unilaterali per quanto riguardava il problema tedesco. Benché il mondo dell'alta finanza dell'East Coast guardasse con simpatia all'alleato di un tempo (Schuker 1976), era necessario dare garanzie di stabilità ai futuri investitori ed evitare che si potessero aprire nuove crisi tra Berlino e Parigi.

3. Dollaro e sterlina

La posizione britannica era, sotto certi aspetti, più articolata e non esente da qualche contraddizione. La Gran Bretagna, infatti, dopo la prima guerra mondiale aveva visto la sterlina perdere la propria *leadership* sui mercati internazionali, frutto della decennale prevalenza britannica nel commercio mondiale, a favore del dollaro. Chiamata all'impiego di ingenti risorse durante il conflitto, si era via via indebitata nei confronti degli Stati Uniti, modificando, così, in modo strutturale la geografia dei propri investimenti esteri. Infatti, per adempiere ai propri

[5] John Kenneth Galbraith delinea efficacemente il sistema della parità aurea nel suo libro sulla storia della moneta, ammettendo che il sistema «funzionava più armoniosamente nei manuali scolastici che nella realtà e che aveva maggiore simmetria nelle menti di coloro che formularono la teoria della banca centrale che nelle azioni di coloro che si occupavano in pratica di questa cose». Al contempo, tuttavia, attribuisce al sistema aureo il merito di aver contribuito a coordinare i comportamenti economici dei diversi paesi (Galbraith 1976, 176-177)

impegni, era stata costretta a liquidare gran parte dei capitali investiti in America del Nord e in America Latina, perdendo dunque importanti mercati. L'alto livello dei costi di produzione britannici e la politica protezionista statunitense rendevano impossibili i pagamenti mediante esportazioni, facendo salire il deficit e mantenendo a un livello molto alto i tassi, cosa che avrebbe favorito il massiccio accumulo di moneta aurea nelle casse americane. Se, come si è già detto, alla fine della guerra il dollaro era l'unica moneta che aveva mantenuto la parità aurea, il tasso di cambio con la sterlina era soggetto a fluttuazioni e si attestava comunque molto al di sopra del livello antecedente il conflitto.

Alla luce di questa premesse risulta forse maggiormente comprensibile la rilevanza della politica di risanamento perseguita dalla Banca d'Inghilterra sotto la guida di Montagu Norman, governatore della banca per 24 anni e fautore di una restaurazione del primato economico e finanziario di Londra. A tal fine erano necessari due presupposti: la stabilizzazione della sterlina e la rivitalizzazione dei mercati europei. Norman riteneva che il ritorno della sterlina alla parità aurea fosse inevitabile, ma per rendere il ripristino del *gold standard* meno doloroso[6], era necessario rafforzare la sterlina ripristinando lo *sterling standard*, ovvero legando il traffico commerciale dell'Europa alla circolazione della sterlina, il cui valore sarebbe in tal modo aumentato. Proprio la volontà britannica di fissare di volta in volta i termini per la convertibilità aurea della sterlina aveva creato molto disappunto a Washington e, verosimilmente, rafforzato la scelta di non partecipare alla conferenza di Genova nella primavera del 1922 (Schötz 1987, 107-108).

Tuttavia, se da un lato da parte britannica si temeva il predominio del dollaro, dall'altro si auspicava l'intervento più attivo degli Stati Uniti in Europa, sia in chiave politica, con un interessamento diretto al mantenimento del sistema di Versailles, sia in chiave economico-finanziaria, mediante la concessione di crediti e la collaborazione al risanamento economico dell'Europa. La volontà di Norman di riportare la sterlina ai passati splendori non gli impediva dunque di guardare lucidamente la realtà: la ricostruzione europea non era possibile senza il sostanziale supporto americano, ma probabilmente egli sperava di poter garantire la leadership della sterlina nel mercato europeo evitando che questo comportasse per l'Europa la rinuncia alle risorse americane (Péteri 1993, 233).

A suggellare la collaborazione costruttiva con Washington, nel giugno del 1923 la Gran Bretagna aveva firmato l'accordo per la restituzione del debito (accordo Baldwin-Mellon), suddividendolo in 62 annualità e ribadendo la volontà di non vincolarlo alla riscossione delle riparazioni da parte della Germania. Gli Stati Uniti, dal canto loro, avevano nella Gran Bretagna un interlocutore preferenziale. Strong, responsabile incontrastato della politica monetaria americana, era legato a Norman da un rapporto di profonda stima e amicizia, e confidava in una cooperazione totale tra le due banche centrali. Se il ripristino della parità aurea per le

[6] Come di fatto avvenne nel 1925, quando venne stabilito un contenuto in oro e un tasso di cambio con il dollaro di gran lunga troppo elevato, rendendo le merci britanniche troppo care sui mercati internazionali e portando ad una politica di abbassamenti dei salari (ibidem, 198)

principali valute europee era tra gli obiettivi principali della Fed, ciò era tanto più vero per la sterlina, in favore della quale Strong era disposto a compiere manovre sui tassi, che, in seguito, gli avrebbero procurato non poche critiche[7].

Nondimeno, Schacht sperava, probabilmente, di potersi avvantaggiare della potenziale competizione tra Londra e Washington, consapevole del fatto che, in tale contesto, la Germania poteva giocare un ruolo chiave. Dopo i segnali distensivi giunti da Berlino con la fine della resistenza passiva nella Ruhr, infatti, anche la nomina del nuovo governatore della Reichsbank al posto dell'anglofobo Helffreich sembrava confermare, agli occhi di Norman, la necessità di ricomporre i contrasti con la Germania[8]. Il governatore sperava che, se la Gran Bretagna avesse dato il proprio sostegno finanziario al risanamento tedesco, la parte più produttiva dell'export si sarebbe legata alla circolazione della sterlina, dando inizio a quel circolo virtuoso che da un aumento di domanda della sterlina avrebbe portato a un aumento del suo valore e conseguentemente a un successivo e più facile accesso al *gold standard*.

Ai primi di gennaio, a poche settimane dalla nomina, Schacht giunse a Londra per incontrare il suo omologo inglese. Il neo-governatore, forte anche della sua precedente esperienza come commissario per la valuta del Reich, aveva in mente un progetto di risanamento finanziario che si sposava perfettamente con la politica della Banca d'Inghilterra.

In occasione del primo colloquio con Norman, egli espose con chiarezza e decisione il proprio piano. Un piano non basato esclusivamente sull'ottenimento di crediti, ma che si fondava anche sulla creazione di un'altra banca di emissione, la Golddiskontbank. A questa, la cui attività sarebbe stata garantita solo da riserve auree, sarebbe stato assegnato il compito di concedere crediti in sconto di cambiali al fine di rilanciare il settore industriale e rilanciare le capacità di esportazione. Gli scambi con l'estero sarebbero stati, dunque, regolati su una base monetaria stabile. Schacht prevedeva inoltre l'utilizzo di un capitale iniziale di 200 milioni di marchi per sovvenzionare l'attività della banca, di cui una metà proveniente dal capitale privato – e per sostenere un simile investimento privato

---

[7] La scelta di tenere i tassi di interesse americani più bassi di quelli inglesi per permettere alla banca d'Inghilterra di mantenere la sterlina sopravvalutata, si sarebbe in seguito prestata all'accusa di aver orientato la politica monetaria della Fed troppo a favore della sterlina. Fu in particolare il segretario al commercio e futuro presidente degli Stati Uniti, Herbert Hoover, a mettere in discussione la validità della politica monetaria del governatore accusandolo di aver voluto tenere la valuta britannica ad un tasso di cambio insostenibilmente alto. Il disaccordo tra i due sottintendeva anche una profonda differenza sul ruolo che effettivamente il sistema americano attribuiva alla Fed e alle banche private che vi ruotavano intorno. Il segretario al commercio fece di tutto per sottrarre a questo sistema il totale controllo sui flussi di prestiti verso l'estero, ritenendo che questa scelte avessero a che fare con l'interesse nazionale e dovessero essere prerogativa dell'amministrazione (Roberts 2000, 78-79).

[8] In tal senso sembrava esservi uniformità di vedute con l'influente ambasciatore a Berlino, Lord d'Abernon, per il quale era tempo che Londra e Parigi andassero incontro alla Germania. Egli individuava, tra le misure più urgenti, oltre alla revisione del Reparation Recovery Act, un pareggio del bilancio e la riforma valutaria (Kaiser 1989, 98).

si riteneva necessaria la concessione di un'amnistia per i reati di esportazione di capitali e tesaurizzazione di valuta (Schötz 1987, 110) – e l'altra metà frutto di un prestito concesso della banca d'Inghilterra e rimborsabile in tre anni. Era evidente che il presidente della Reichsbank intendeva anticipare le decisioni della commissione Dawes, spinto non solo dalla dichiarata necessità di non porre tempo in mezzo per il risanamento dell'economia tedesca, ma probabilmente anche dalla pressione finanziaria francese nella Renania Westfalia. Qui il separatismo renano, pur non trovando troppe adesioni tra la popolazione, stava facendo breccia tra gli industriali, che nell'ottobre del 1923 avevano accolto le condizioni imposte dalla Missione alleata di controllo delle officine e delle miniere (MICUM). Interessati alla ripresa delle loro aziende, gli industriali della Ruhr accettavano di riprendere le forniture di carbone all'Intesa, ottenendo in cambio la restituzione delle merci che erano state confiscate e la concessione di licenze di esportazione; inoltre gli accordi prevedevano il pagamento delle imposte sul carbone all'Intesa (Eyck 1966, 290).

In tal modo la Francia avrebbe controllato non soltanto la Renania, ma tutta l'economia della parte occidentale della Germania, in particolar modo l'industria dell'acciaio (Krüger 1985, 232).

Al di là di questo esempio pratico di 'politica del pegno produttivo', l'integrità del Reich era minacciata dai programmi di riforma valutaria portati avanti dai francesi in Renania. Lo stesso Norman informò Schacht, proprio in occasione della sua visita a Londra, dei progetti di cui era venuto a conoscenza circa l'intenzione francese di creare un consorzio di banche francesi e renane, per la costruzione di una banca di emissione renana in grado di emettere moneta in modo autonomo rispetto alla Reichsbank[9]. La minaccia di perdere la sovranità nei territori occupati era dunque concreta, e, a riguardo, Norman si guardò bene dall'incoraggiare i francesi. In questo orientamento si riscontrava la perfetta sintesi tra le esigenze della banca d'Inghilterra e quelle del Foreign Office, entrambi orientati all'*appeasement* nei confronti della Germania e al ridimensionamento delle pretese francesi. Norman fece dunque sapere a Parigi che la banca d'Inghilterra dava largo credito alle opinioni -negative- espresse dalla Reichsbank riguardo al progetto e, conseguentemente, si doleva di non poter dare il nominativo di alcuna banca britannica disponibile a partecipare al consorzio. Inoltre, il governatore si apprestava a dare un congruo sostegno al progetto di Golddiskontbank – aveva concesso a Schacht un credito di 100 milioni di marchi in sterline a un tasso molto favorevole – che avrebbe consentito alla Germania di gettare acqua sul fuoco del separatismo renano, intervenendo essa stessa per far fronte alle necessità di credito degli industriali della Ruhr.

In cambio Norman vedeva prossima la realizzazione del suo disegno: il prestito concesso avrebbe legato la parte più produttiva dell'attività commerciale te-

[9] Schacht racconta che Norman fece riferimento ad una lettera inviatagli dal presidente della Banque de Paris et de Pays Bas, Finaly, nella quale si contemplava inoltre la partecipazione britannica al consorzio (Schacht 1953, 248).

desca al mercato della sterlina, dando inizio ad un percorso che avrebbe portato la banca d'Inghilterra a legarsi alle altre banche centrali europee, rafforzandosi lungo la strada.

Il precedente del salvataggio austriaco, avvenuto solo pochi mesi prima (aprile 1923)[10], incoraggiava il governatore a procedere lungo un percorso di risanamento europeo che avrebbe rappresentato nuova linfa vitale per la sterlina. Anche in quell'occasione, inoltre, Morgan si era adoperato a sostegno del progetto inglese, sottoscrivendo il 17% del debito, nonostante il Dipartimento di Stato fosse contrario a interferire nelle vicende austriache (Orde 1990). La collaborazione con i grossi banchieri d'oltreoceano mostrava quanto questi, e in particolare il gruppo J. P. Morgan, confidassero nella Banca d'Inghilterra e nella sua dimestichezza con i mercati europei, ma, al contempo, apriva nuovi mercati al dollaro.

A questo punto è opportuno chiedersi quanto il progetto originario di Schacht corrispondesse a quello poi approvato da Norman. All'epoca vi fu chi non mancò di ironizzare sulla scelta di una moneta come la sterlina per risanare le finanze tedesche (Flaskamp 1986) e oggi parte della storiografia tedesca sottolinea come Schacht, alla luce della sua notevole esperienza, non potesse non sapere che ancorarsi al mercato della sterlina non era la scelta migliore in termini di teoria monetaria. Da un punto di vista politico, tuttavia, essa costituiva un percorso obbligato: oltre alle pressioni francesi di cui già si è fatta menzione, è bene rammentare l'incertezza circa le decisioni della commissione Dawes e l'entità dell'aiuto statunitense.

Per quanto riguarda l'atteggiamento di Norman, esso fu dettato in primis dall'esigenza di «fare tutto per il bene della sterlina», il che, secondo lui, indirettamente ricomprendeva il bene dell'Europa. Nella convinzione che «un governo laburista non lo avrebbe disturbato nell'attuazione dei suoi piani»[11], Norman sperava di coinvolgere le banche centrali dei paesi neutrali nel progetto, sottolineando tuttavia la priorità del rapporto anglo-tedesco[12], che non sarebbe venuto meno anche qualora le altre banche non vi avessero partecipato.

In realtà Norman aveva chiamato in causa anche Vissering, governatore della banca olandese, il quale svolse essenzialmente un ruolo di mediazione. Infatti, dopo il suo soggiorno londinese, denso di incontri con gli esponenti più illustri della City, Schacht si recò ad Amsterdam, dove venne raggiunto il 17 gennaio dal-

---

[10] Con il Protocollo di Ginevra sotto l'egida della Società delle Nazioni nell'ottobre 1922, l'Austria si era impegnata a garantire il mantenimento della propria indipendenza – dunque a non attuare l'Anschluss con la Germania – in cambio di un programma di aiuti economici volto a garantirne la sopravvivenza. Anche in questo caso si agì nella convinzione che il binomio benessere economico stabilità politica fosse inscindibile.

[11] Akten zur Deutschen Auswärtigen Politik (ADAP) Serie A, 1918-1925, Band IX, 16. November 1923 bis 6. April 1924, Göttingen, 1991, L133/L027 079-81, Dall'ambasciatore a Londra Sthamer all'Auswärtiges Amt, 16.1.1924. È lo stesso governatore della banca d'Inghilterra a dichiararlo in un colloquio con l'ambasciatore.

[12] Ibidem: testualmente il governatore disse a Sthamer «We must work out our future salvation together».

lo stesso Norman. Di fatto Vissering, sebbene disposto a collaborare al progetto, espresse ampie riserve sulla sua copertura. Il cosiddetto 'memorandum C', che illustrava il progetto di Norman per la stabilizzazione valutaria e stabiliva l'introduzione dello Stelingstandard in connessione con la Golddiskontbank, venne inviato a diverse banche centrali. A sua volta Vissering produsse un piano di stabilizzazione per la valuta tedesca da realizzarsi attraverso il *Gold standard*. La risposta di Norman non si fece attendere: se era d'accordo sulla necessità che lo stock della banca fosse aureo, era tuttavia del parere che la valuta corrente dovesse essere la sterlina. Allo stesso tempo si diceva certo che, se la sterlina era effettivamente deprezzata rispetto all'oro, essa rimaneva comunque il mezzo di scambio più utilizzato in Europa. Inoltre pensava che se l'Europa non avesse ottenuto assistenza finanziaria e cooperazione degli Stati Uniti, non avrebbe potuto aggregarsi al sistema che questi controllavano (Peteri 1992/93, 253).

In questa fase, dunque, le banche americane, motore della politica estera degli Stati Uniti in Europa, sembravano incentivare l'intraprendenza del governatore inglese, il quale – contrariamente a loro – procedeva in perfetto accordo con il proprio ministero degli esteri, saggiando in quale misura gli alleati d'oltreoceano fossero disposti ad assecondarlo nella sua strategia finanziaria.

I limiti della condiscendenza americana, tuttavia, emersero nel momento in cui, a fine gennaio, ebbero inizio a Parigi le prime riunioni della commissione per la stabilizzazione valutaria, le cui decisioni avrebbero costituito parte integrante del piano Dawes. Il progetto di Schacht sarebbe stato, a questo punto, dibattuto in un più ampio consesso internazionale e con la piena partecipazione degli Stati Uniti.

Tale partecipazione, assieme a quella britannica, era percepita dal governo del Reich e dallo stesso Schacht come un ulteriore passo verso la soluzione della crisi, che sarebbe stata semmai ostacolata dal «noto sadismo e formalismo giuridico dei francesi»[13]. Fu tuttavia chiaro molto presto che, riguardo a questo problema, l'intesa anglo-americana rischiava di incrinarsi su un punto fondamentale del progetto, ovvero l'adozione, caldeggiata da Norman, dello Stelingstandard.

Infatti, i principali rappresentanti della finanza americana, di cui in questo caso si era fatto portavoce il banchiere Paul Warburg, erano risolutamente contrari ai precetti del governatore della Banca d'Inghilterra. Essi ritenevano che l'accettazione da parte della Germania della sterlina al posto del dollaro come pivot finanziario ne avrebbe reso più difficile l'ingresso nei mercati e ostacolato la stessa competizione economica con la Gran Bretagna. Inoltre negli ambienti dei banchieri di New York si stava diffondendo la convinzione che l'emergenza europea offrisse un'occasione unica per mantenere la supremazia del dollaro, nonostante la Fed esitasse a farsi carico di un impegno finanziario che l'avrebbe esposta ol-

[13] ADAP 7122/H 146 651-58 Dispaccio di Schacht a Stresemann da Parigi. Lo stesso Norman, che si trovava in incognito a Parigi, gli aveva fatto capire che il primo comitato avrebbe potuto procrastinare la creazione della Golddiskontbank

tremisura e l'amministrazione fosse molto restia ad abbandonare il disimpegno nei confronti dell'Europa.

In questo contesto Schacht era combattuto tra opposte esigenze; da un lato temeva di scontentare gli americani, proprio nel momento in cui si profilava un loro intervento volto al risanamento, dall'altro era tentato dalla disponibilità immediata della Banca d'Inghilterra proprio quando la pressione finanziaria francese nei territori occupati si stava facendo maggiormente sentire.

4. Neutralità monetarie e commercio internazionale

La vicenda della Golddiskontbank, e più in generale del risanamento economico-finanziario dell'Europa, anticipava quella che in seguito sarebbe divenuta la perenne contraddizione dei rapporti anglo-americani. La politica britannica dopo la prima guerra mondiale, infatti, per quasi quarant'anni avrebbe oscillato tra due istanze inconciliabili. Da un lato il tentativo, a volte onirico, di riappropriarsi della leadership internazionale, dall'altro, la più realistica necessità di indurre gli Stati Uniti ad abbandonare definitivamente il proprio isolazionismo, per farsi carico di un ruolo divenuto politicamente e finanziariamente insostenibile per Londra. È evidente come il verificarsi della seconda alternativa portasse, insieme ad uno sgravio di responsabilità, anche il venir meno del ruolo di grande potenza in grado di gestire autonomamente – d'intesa con la Francia, nel ruolo di 'secondo'- le complesse vicende europee. In questo caso, tuttavia, ebbero la meglio considerazioni di ordine pratico, piuttosto che di mero, quanto precario, prestigio.

Il 13 marzo 1924 venne fondata la Golddiskontbank. A fine marzo Norman aveva ottenuto garanzie per il credito britannico dalle banche centrali di Irlanda, Paesi Bassi, Svezia, Austria, Giappone e Italia. In aprile, un consorzio di venti banche statunitensi, sotto l'egida di Paul Warburg – e con il tacito assenso della Fed, che accettava le cambiali tedesche come garanzia del debito – offrì la propria disponibilità a partecipare con un'ingente somma al credito in favore della banca. Nessuna ragionevole motivazione per un rifiuto poteva essere addotta da Norman, che vedeva morire sul nascere il monopolio della sterlina sulla Goldiskontbank e con esso lo strumento principale per consolidarne la leadership in Europa.

Nondimeno, altri e più importanti passi sarebbero stati fatti dagli Stati Uniti sulla strada del risanamento europeo.

Nel mese di agosto si tenne a Londra una conferenza, cui presero parte gli alleati e gli Stati Uniti, in cui si sarebbero decise le modalità di adozione del piano Dawes sulle riparazioni e le condizioni per l'evacuazione dei territori tedeschi occupati. I partecipanti accettarono di convergere sulla nomina di un americano per l'importante incarico di agente generale per la riscossione delle riparazioni. Le dinamiche interne inerenti a questa nomina costituiscono un interessante esempio delle complesse implicazioni insite nella formazione della politica este-

ra americana verso l'Europa in quegli anni. La scelta del candidato, infatti, fu il frutto di un serrato confronto che avrebbe visto schierate da una parte le banche – l'alleanza in questo caso tra Norman e J. P. Morgan – e dall'altra l'amministrazione. Le prime erano risolutamente decise a non permettere che valutazioni meramente politiche rischiassero di compromettere l'opera di risanamento intrapresa, mentre il governo non voleva che, agli occhi dell'opinione pubblica, la commissione presieduta dal candidato vicepresidente alle successive elezioni – Charles Dawes, per l'appunto – risultasse in pugno a J. P. Morgan (Jones 1977). D'altro canto, il segretario agli esteri Hughes sapeva anche quanto quella nomina fosse delicata. L'impressione suscitata nelle opinioni pubbliche in Francia e in Germania avrebbe potuto compromettere la riuscita di tutto il piano, indebolendo le componenti politiche più moderate – Stresemann in Germania e Herriot, da poco salito al potere, in Francia -, viceversa era necessario svolgere una mediazione politica che non desse luogo a brutte sorprese[14].

Ciò evidenziava il coinvolgimento politico statunitense, in cui il 'business-like' era condizione necessaria ma non più sufficiente, e ci si iniziava a interrogare sull'opportunità di lasciar mano libera alle banche. Queste, dal canto loro, sapevano che un agente alle riparazioni troppo disposto al compromesso – in sostanza un interlocutore debole con i francesi – avrebbe accettato condizioni politiche potenzialmente in grado di inficiare una ripresa che avrebbe necessariamente dovuto ripartire dal risanamento dell'economia e delle finanze tedesche.

Nondimeno, se pure un'analisi del progressivo coinvolgimento americano nei problemi della stabilizzazione europea tra le due guerre sembra dar ragione a quanti ritengono che il termine 'isolazionista' male o per nulla si adatti alla politica estera dell'epoca (Baumoeller 2010), è altresì vero che il mondo finanziario riuscì sempre a condizionare, quando non a sostituire del tutto, l'azione dell'amministrazione. La necessità di assicurare mercati stabili agli investitori, legava il flusso di dollari ad un'azione politica con uno scopo chiaro e preciso, ovvero favorire al contempo stabilità economica e politica, partendo dal presupposto che la prima determinasse la seconda.

Questa regola aurea demoliva l'idea che la stabilità potesse essere garantita dalla sicurezza o, peggio ancora, dalle azioni di forza che, come aveva dimostrato la crisi della Ruhr, erano una corsa verso il baratro. Quindi l'intervento americano era necessario nella misura in cui era indispensabile ripristinare le condizioni ideali per il commercio, ossia una valuta stabile e garanzie per gli investitori. Ciò significava, naturalmente, affidarsi alla valuta più forte, e dunque al dollaro.

Tuttavia, fu nel momento in cui queste condizioni di stabilità vennero nuovamente a mancare, dopo la crisi del '29, quando la 'politica dei banchieri' fu messa

14 http://digital.library.wisc.edu/1711.dl/FRUS.FRUS1924v02, Papers relating to the Foreign Relations of the United States, Germany, 1924, p.135. Vi era inoltre una diffusa preoccupazione per le tendenze socialiste e anti-capitaliste che stavano prendendo piede in Europa, per le quali la nomina di un banchiere avrebbe costituito l'inconfutabile prova che erano Wall Street e la City a dettare le regole del gioco.

sul banco degli imputati, che si evidenziò l'inadeguatezza dell'impegno americano in politica estera. Se, infatti, la crisi economica che nei primi anni trenta flagellò l'Europa contribuì alla destabilizzazione politica, questa non trovò alcun deterrente. Dopo il fallimento dei piani di risanamento nel lungo periodo, e il 'grande crollo' di Wall Street, l'idea di George Washington che Europa e Stati Uniti avessero assai poco da condividere tornò in auge e permise, almeno per qualche anno, che il venir meno della politica dei banchieri significasse, nella sostanza, la fine di qualsivoglia impegno della politica estera americana verso l'Europa.

BIBLIOGRAFIA

Baumoeller B.F. (2010), "The Myth of American Isolationism", *Foreign Policy Analysis* 6 (4) pp. 349-371.

Eyck E. (1966), *Storia della Repubblica di Weimar*, Einaudi, Torino.

Feldman G.D. (1997), *The Great Disorder*, Oxford University Press, Oxford.

Flaskamp J. (1986), *Aufgaben und Wirkungen der Reichsbank in der Zeit des Dawes Planes*, Verlag Josef Eul, Bergisch Gladbach, Köln.

Galbraith J.K. (1976), *La moneta*, Mondadori, Milano.

Jones K.P. (1977), "Choosing an Agent General for Reparations", *Diplomatic History* 1 (2) pp. 118-139.

Kaiser A. (1989), *Lord D'Abernon und die Englische Deutschland Politik 1920-1926*, Peter Lang, Frankfurt am Main.

Krüger P. (1985), *Die Aussenpolitik der Republik von Weimar*, Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt.

Link W. (1969), "Die Ruhrbesetzung und die Wirtschaftspolitischen Interessen der USA", *Viertelsjahrhefte für Zeitgeschichte* XVII (10/1969).

Müller H. (1973), *Die Zentralbank-eine Nebenregierung*, Westdeutscher Verlag, Opladen.

Niedhart G. (1980), *Multipolares Gleichgewicht und weltwirtschaftliche Verflechtung: Deutschland in der Britischen Appeasement-Politik 1919-1933*, in Stürmer M., *Die Weimarer Republik*, Verlagsgruppe Athenäum-Hain-Scriptor-Hanstein, pp. 113-130.

Orde A. (1990), *British Policy and European Reconstruction after the First World War*, Cambridge University Press, Cambridge.

Peteri G. (1992/93), "Central Bank Diplomacy: Montagu Norman and Central Europe's Monetary Reconstruction after World War I", *Contemporary European History*, Vol. I, 1992/93, pp. 233-258.

Roberts P. (2000), "Benjamin Strong, the Federal Reserve, and the Limits to Interwar American Nationalism", *Federal Reserve Bank of Richmond Quarterly*, Vol. 86/2.

Schacht H. (1953), *76 Jahre meines Lebens*, Kindler und Schiermeyer Verlag, Bad Wörishofen.

Schacht H.(1950), *Oro per l'Europa*, Garzanti, Milano.

Schötz H.O. (1987), *Der Kampf um die Mark 1923-1924*, Veröffentlichungen der Historischen Kommission zu Berlin, Band 68, Walter de Gruyter, Berlin, New York.

Schuker S.A. (1976), *The End of French Predominance in Europe*, The University of North Carolina Press, Chapel Hill.

Schulze H. (1987), *La repubblica di Weimar*, Il Mulino, Bologna.

Il sistema internazionale della mobilità commerciale fra le due guerre: deglobalizzazione e involuzione

GIULIO MELLINATO

1. Navi e reti commerciali, tra economia e geopolitica

All'interno delle pubblicazioni ufficiali britanniche relative alla seconda guerra mondiale, il volume dedicato alla marina mercantile introduceva il discorso chiarendo in maniera cristallina il rapporto esistente tra il periodo prebellico e quello bellico:

> The British are a seafaring nation and they cannot live or fight without ships. In all their wars for many centuries their strategy has been based upon sea-power. [...] A flourishing Merchant Navy has in consequence seemed not only the barometer of British economic health, and a necessary means to it, but a prerequisite of national defence. [...] In the nineteen-thirties as the threat of war increased, the state of the Merchant Navy gave increasing cause of alarm. As a whole the period between the wars was a bad one for British shipping. It was, indeed, bad for all ship-owning countries, but worse for the British than most. [...] In 1914 nearly 48 per cent of the world's merchant tonnage was British; in 1937 the proportion was only 32.5 per cent. [...] These were disturbing facts (Behrens 1955, 1).

Il malessere segnalato dall'andamento di quel 'barometro' della salute economica e geostrategica britannica, come la Behrens definiva la flotta mercantile nazionale, in realtà era un indicatore molto più importante e più ampio di una intera stagione evolutiva dell'economia mondiale tra le due guerre mondiali, che Jeffrey

Williamson ha definito «deglobalizzazione» (Aghion e Williamson 1999, 106 e 171). Nel lungo periodo, la diminuzione del volume dell'interscambio commerciale tra l'Europa e il resto del mondo durante il ventennio tra le due guerre si segnala come l'unico caso di un regresso continentale dall'inizio dell'industrializzazione (Maddison 1995, 236-237 e Maddison 2006, vol. 1, 127). In pratica, l'unico esempio fino a tempi recenti di disgregazione di quel sistema sempre più fitto di interrelazioni planetarie che abbiamo iniziato a definire globalizzazione in tempi recenti, anche se le sue radici possono essere fatte risalire ben indietro nel tempo (Sheppard 2016).

Evidentemente, l'eccezionalità dell'evento riflette anche la pressoché unica condizione dell'Europa nei decenni che ultimamente vengono definiti 'infrabellici', comprendendo in un unico periodo le guerre mondiali e l'assai instabile condizione vissuta dall'Europa (e da gran parte dell'economia mondiale) tra un conflitto e l'altro. Probabilmente, uno sguardo ravvicinato alla dimensione infrastrutturale di quelle connessioni commerciali che avevano funzionato così bene prima del 1914, e così male dopo il 1919, può fornire alcuni elementi utili all'analisi dei periodi di transizione peribellici come quelli armistiziali, assieme a qualche suggerimento per l'interpretazione complessiva del periodo.

In questo senso, il punto di partenza non può che essere la cosiddetta 'rivoluzione dei trasporti' di fine Ottocento, quando le interconnessioni tra linee telegrafiche, reti ferroviarie e piroscafi di linea avevano in pratica reso percorribile (e commercialmente valorizzabile) quasi ogni angolo del pianeta che avesse un qualche valore economico. La costruzione della struttura logistica di quel sistema di interconnessioni fu estremamente costosa, e fu sostenuta in buona parte da Governi interessati tanto al controllo diretto di parti sempre maggiori di territori extraeuropei quanto al loro sfruttamento economico, anche in assenza di legami coloniali diretti. La concorrenza tra Governi rese ancor più accesa la competizione, e generosi i finanziamenti indirizzati sia alla costituzione vera e propria delle infrastrutture dedicate alla mobilità commerciale, sia al loro adeguamento tecnologico. In alcuni casi, il superamento di una soglia tecnologica fu il risultato diretto di interventi governativi, come nel caso delle dinamiche di adeguamento dei motori a turbina alle esigenze della propulsione marina. I velocissimi transatlantici Mauretania e Lusitania vennero varati in Gran Bretagna all'inizio del Novecento sulla base di un programma sostenuto dall'Ammiragliato britannico[1], per stroncare sul nascere una iniziativa statunitense che aveva l'obiettivo dichiarato di intaccare il predominio britannico sul traffico passeggeri nel Nord Atlantico (Gittelman 2012). Una simile azione era già stata compiuta dalla Gran Bretagna subito dopo la fine della Guerra Civile americana (Vale 1984),

[1] Lo scopo iniziale dei due transatlantici (velocità prevista oltre i 24 nodi, costo superiore al milione di sterline ciascuno, sovvenzione annua di almeno 200.000 sterline) era il superamento in velocità delle navi tedesche sulle rotte del Nord Atlantico, con fini commerciali in tempo di pace, ma anche come garanzia per i rifornimenti in caso di guerra. Ovviamente, l'avvio della guerra sottomarina dimostrò l'inconsistenza del costoso progetto, che dopo la guerra non venne ripetuto (Butler 2003, 145).

e un successivo tentativo di incrinare la supremazia britannica fu condotto con successo dalle Compagnie di navigazione tedesche, con l'apporto decisivo dei finanziamenti statali (Cecil 1967). In ognuno di questi casi, uno dei risultati acquisiti dal sistema fu il superamento di importanti barriere tecnologiche e la stabile introduzione di più efficienti innovazioni per la propulsione, la costruzione dello scafo e la gestione degli spazi a bordo dei transatlantici, favorendo così l'evoluzione dell'intera struttura della mobilità commerciale internazionale. In termini più generali, l'intero processo di efficientamento delle interconnessioni globali fu notevolmente accelerato, rispetto al precedente periodo della navigazione meccanica, grazie agli interventi statali. Il risultato finale fu il completo rimodellamento degli spazi, non solo economici, all'interno dei quali l'umanità collocava sé stessa e le proprie attività (Sheppard 2012), ma anche una non disprezzabile dipendenza di quella struttura dalle fonti di extrafinanziamento che derivavano proprio dalla competizione esasperata tra le Grandi Potenze, che alla fine avrebbe portato alla prima guerra mondiale e alla catastrofe per l'intero sistema.

Nel corso del primo dopoguerra, i costi per riavviare quella complessa organizzazione non vennero più sostenuti: né dalla Germania sconfitta, né dai vincitori, che ormai non erano più stimolati dalla competizione, e nemmeno dai Paesi di recente industrializzazione, che si adeguarono allo stato delle cose senza alterarlo. La struttura portante del commercio internazionale caratteristica della prima globalizzazione non venne riattivata, perché non ci fu l'interesse e la convenienza ad alimentare ulteriormente il miglioramento tecnologico, quindi mancarono evidenti ricadute nel miglioramento della produttività e quindi della redditività dei sistemi di interconnessione.

Il risultato finale fu la stasi nel tonnellaggio della flotta mondiale e un duraturo deprezzamento dei noli (Mitchell 2007, tab. F4 e Stopford 2009, 765-757), il blocco dell'evoluzione tecnologica nel settore marittimo e la disintegrazione del commercio internazionale (Haynes et al. 2012). In sostanza, un regresso dell'economia mondiale verso forme meno globalizzate di interscambio, che sarebbe da mettere in collegamento con un controciclico innalzamento nei costi dei trasporti (Jacks et al. 2011).

In effetti, i trasporti furono un elemento decisivo nel rimodellare il panorama dell'economia mondiale nel corso del XIX secolo. Risalendo indietro nel tempo, a partire dalle prime forme commercialmente significative di applicazione della propulsione a vapore alla mobilità commerciale (in sostanza, dagli anni Trenta dell'Ottocento) possiamo distinguere tre periodi evolutivi.

Una prima stagione della mobilità meccanica si aprì quando le reti ferroviarie sui continenti non erano ancora complete e le rigidità della navigazione a vapore (rifornimenti di carbone, costi elevati, complessità della propulsione) la mettevano da molti punti di vista in una condizione di inferiorità rispetto alla navigazione a vela. Ad ogni modo, in questo periodo emersero alcune proprietà che poi rimasero tipiche del sistema: un livello superiore di interconnessioni, la selezione di una organizzazione reticolare e gerarchica, che oggi chiameremmo *network*

(ad esempio tra porti dotati di collegamento ferroviario, privilegiati rispetto ad altri che ne erano privi, oppure avevano collegamenti di qualità inferiore), ed infine l'esistenza di 'time zones' (Marjit 2007; Kikuchi 2009), ovvero l'esistenza di regioni iperconnesse, all'interno delle quali il tempo scorreva più velocemente rispetto ad altre, che quindi avevano minori potenzialità economiche.

Paul Kennedy fa risalire al 1884 la fine dell'«inexpensive maritime supremacy» britannica e l'inizio di una aperta competizione parallelamente navale e marittima (Kennedy 1976, 178), nelle sue componenti militari e commerciali. In entrambi i casi, le variabili decisive furono un derivato delle risorse finanziarie impegnate dai singoli paesi coinvolti, piuttosto che differenze originate dalla tecnologia oppure da forme organizzative, in realtà entrambe largamente condivise, e per lo più di derivazione britannica, oppure sulla preparazione o la disponibilità di apparati prettamente militari.

Più o meno negli stessi anni venne completata una rete telegrafica stabilmente funzionante estesa a tutto il pianeta (le prime esperienze furono soggette a frequenti guasti ed interruzioni), un sistema ferroviario efficiente anche al di fuori dell'Europa e una completa sincronizzazione del sistema della mobilità (telegrafi, treni, piroscafi) con l'introduzione del tempo universale e dei fusi orari (Bartky 2007). Contemporaneamente, in Europa e Nord America, prendeva il suo pieno avvio la seconda rivoluzione industriale, in gran parte basata su materie prime non disponibili localmente (petrolio, gomma, rame, ecc.) che quindi dovevano essere trasportate dall'esterno. In campo marittimo, l'affermazione della navigazione di linea creava una intera gamma di nuove opportunità (con la diminuzione dei prezzi dei trasporti), ma anche tutta una nuova serie di problemi, soprattutto di natura organizzativa e logistica, in maniera tale da prevedere in anticipo i flussi dei carichi ed evitare così che le navi viaggiassero vuote. Era questo il secondo periodo, contrassegnato dalla sincronizzazione tra i diversi sistemi di trasporto e dalle prime forme assimilabili alla moderna logistica della movimentazione commerciale.

Il terzo periodo, dopo la Prima guerra mondiale, ha visto una improvvisa caduta d'interesse per quelle che nell'anteguerra erano state le componenti più dinamiche del sistema internazionale della mobilità: le nazioni che avevano messo in discussione le gerarchie internazionali erano state sconfitte, pressoché annullando i rischi di una competizione nella divisione delle risorse. La guerra aveva lasciato una sovrabbondanza di mezzi tecnici (navi, infrastrutture a terra, potenziale produttivo della navalmeccanica) che non poneva problemi di quantità, e non sembrava urgente preoccuparsi della qualità, mentre le potenzialità organizzative del sistema erano state spinte proprio con la guerra al massimo possibile, quindi non sembrava necessario migliorarle. Il risultato finale fu una stasi pressoché completa.

Un mercato debole (tutta l'Europa uscì impoverita dalla guerra) e uno scarso interesse da parte dei Governi crearono nello stesso tempo instabilità nella domanda di trasporto, estrema incertezza nella redditività delle aziende, scarsa

attrattiva per investimenti privati e insufficiente sostegno pubblico: un circolo vizioso che impedì al sistema di incorporare nuove tecnologie (peraltro già esistenti) in modo da guadagnare produttività, di evolvere verso stadi più avanzati di efficienza e di contenere i costi abbassando i prezzi per gli operatori, così da stimolare la domanda (oppure di generarne di nuova) e di alimentare un favorevole circuito di capitali. Tutte cose che mancavano negli anni Venti e Trenta, ma che erano state ben presenti nel periodo precedente, essendo in sostanza le forze trainanti della crescita negli anni della 'rivoluzione dei trasporti', quando l'elemento schumpeterianamente decisivo, l'evoluzione tecnologica, venne di fatto finanziato dagli interventi statali.

2. La mobilità commerciale marittima prima della Grande guerra

L'imperialismo europeo, che fin dall'epoca delle scoperte geografiche non poteva essere distinto dalla superiorità marittima del vecchio Continente, nella sua versione britannica, ed ottocentesca, si era evoluto di pari passo con l'affermarsi della navigazione a vapore, che di fatto dava al Regno Unito (e ad altre nazioni solo verso la fine del secolo) il monopolio dei collegamenti marittimi a lunga distanza, sia in campo militare che nella navigazione commerciale (Kubicek 2004).

La sicurezza nei collegamenti commerciali che soltanto la navigazione a vapore poteva garantire, perché indipendente dalle condizioni atmosferiche, al contrario della vela, divennero un supporto sempre più importante alle spinte espansionistiche e "imperiali" di tutti i Paesi industrializzati, compresi Stati Uniti e Giappone (Paine 2013, 408 e ss.), tanto da trasformare le Compagnie di navigazione più importanti in entità economico-giuridiche di una forma insolita e molto particolare: società del tutto private, ma fortemente finanziate dallo Stato al fine di garantire servizi di pubblica utilità, che venivano svolti in gran parte al di fuori dei confini nazionali, e molto spesso in acque internazionali ufficialmente non sottoposte ad alcuna sovranità. In altre parole, la riconosciuta Legge marittima, che identificava come suolo nazionale anche la superficie delle navi in mare aperto o in porti stranieri[2], dai suoi originali intendimenti difensivi (garantire l'equipaggio, il carico e i passeggeri da interferenze esterne) era di fatto diventata il retroterra giuridico per utilizzare le navi a vapore come strumento d'espansione, all'interno di una competizione internazionale per la conquista (e la difesa) di aree commerciali privilegiate, dove il controllo della navigazione a vapore di linea poteva garantire la supremazia commerciale anche su mercati formalmente indipendenti dal punto di vista politico, come nel caso dell'America latina (Parkin 1894).

[2] A partire dall'età postnapoleonica vennero normate in forma moderna una serie di consuetudini estremamente antiche, che all'inizio del XVII secolo erano state riformulate sulla base del 'diritto naturale' da Ugo Grozio (Yang 2006, 16-19).

Quella connettibilità commerciale di livello superiore, garantita dalle navi a vapore moderne, organizzate in regolari servizi di linea, di fatto non era più una estensione semiautonoma dei sistemi economico-politici nazionali, ma una loro componente fondamentale, perché creava di fatto una asimmetria nei rapporti economici anche per spazi in precedenza neutri, sia dal punto di vista economico che politico (Arrighi 2010), alimentando di fatto la crescita soprattutto delle economie più sviluppate.

Nel campo della mobilità commerciale a lunga distanza, gli inizi di un intervento statale sistematico in pratica coincisero con la nascita della navigazione moderna, a partire dalla Gran Bretagna che per prima stabilì contemporaneamente gli standard tecnologici, i modelli organizzativi del business e le sue forme di istituzionalizzazione, compresi i forti legami con i finanziamenti statali[3].

Va sottolineato il fatto che, negli anni nei quali prese forma quel particolare connubio pubblico-privato, in pratica la Marina mercantile britannica non avesse rivali dal punto di vista commerciale. Verso la metà del XIX secolo nessun'altra nazione aveva né le capacità né la necessità di dotarsi di una flotta mercantile ampia e avanzata tecnologicamente quanto quella britannica. La corsa al dominio dei mari fu quindi preventiva, con l'esplicito intento di occupare gli spazi e le opportunità resi disponibili dalla navigazione meccanica, escludendone gli altri.

Nel 1840, Samuel Cunard e i suoi soci fondarono la *British and North American Royal Mail Steam Packet Company* (più tardi conosciuta come *Cunard Line*) grazie a sussidi ricevuti dall'Ammiragliato (Fayle 1933, 230), e pochi anni dopo la *Peninsular & Oriental* riuscì a sviluppare i suoi servizi verso l'Oceano Pacifico e l'India grazie a finanziamenti pubblici che sistematicamente ripianavano i suoi deficit d'esercizio (Harcourt 2006, 193).

Nei decenni successivi la pratica dei sussidi divenne continua e diffusa pressoché in tutti i Paesi industrializzati (Meeker 1905), e rappresentò il retroterra per una spettacolare evoluzione dell'economia internazionale, quando il costo medio dei trasporti marittimi calò del 50% tra il 1870 ed il 1913, mentre negli stessi anni il commercio internazionale aumentava del 400% (Jacks e Pendakur 2010).

L'attenzione rivolta alla ricerca delle determinanti della produttività totale dei fattori si è spesso ristretta ai movimenti osservabili all'interno del sistema dei trasporti, escludendo per principio che il commercio internazionale, ed i suoi vettori, costituissero anche elementi importanti della politica internazionale, in

[3] Collocandosi cronologicamente tra l'abolizione delle *Navigation Laws* (1849) e la estromissione dall'India della *East India Company* (1858), nel 1853 uno speciale Comitato istituito all'interno del Parlamento britannico discusse una nuova normativa «to afford us rapid, frequent, and punctual communications with distant ports which feed the main arteries of British commerce, and with the most important of our foreign possessions; to foster maritime enterprise; and to encourage the production of a superior class of vessels, which would promote the convenience and wealth of the country in time of peace, and assist in defending its shores against hostile aggression». Da quel momento, e con quelle finalità, viene fatta iniziare la moderna storia dei sussidi pubblici alla navigazione (Bacon 1911).

due modi diversi prima e dopo la Grande guerra (Shah Mohammed e Williamson 2003).

Le valutazioni relative alle continuità e discontinuità di lungo periodo nel campo della globalizzazione economica mancano quindi di considerare un elemento fondamentale dei contesti all'interno dei quali quel processo si è sviluppato. La storiografia, infatti, si è concentrata soprattutto sugli elementi che vennero intenzionalmente concepiti come strumenti operativi dedicati all'economia internazionale (il Gold Standard, i trattati commerciali, le convenzioni internazionali e simili) mentre, nel caso della navigazione, la questione ruota attorno agli effetti complessivamente globalizzanti di un cumulo di provvedimenti che ogni Stato assunse prevalentemente sulla base di considerazioni di politica interna, anche se diretti al settore della propria economia più proiettato verso le dimensioni internazionali (Miller 2012).

Ciò che conta, dal nostro punto di vista, rimane comunque il panorama complessivo, dove risulta possibile apprezzare da un lato l'importanza degli stimoli propulsivi del protezionismo marittimo prima della guerra, e dall'altro le difficoltà prodotte dalla loro riduzione negli anni Venti e Trenta. Da questo punto di vista, il periodo a cavallo tra Ottocento e Novecento potrebbe essere rubricato come caratterizzato dalla emersione della 'mobilità sincronizzata', per sottolineare le potenti sinergie che presero corpo con la sincronizzazione dei servizi di linea dei piroscafi sui mari, le reti ferroviarie sui continenti e la quasi istantanea trasmissibilità delle informazioni grazie al telegrafo. Quella sincronizzazione fece emergere nuove proprietà all'interno del sistema commerciale internazionale: la sovranità economica (definibile come l'insieme degli spazi commerciali controllati da un Paese, anche al di fuori dei suoi confini nazionali o imperiali), la crescente importanza della dimensione verticale (ovvero organizzativa e qualitativa) della mobilità, e la ricerca da parte degli Stati più forti di una egemonia sui flussi del commercio, delle emigrazioni internazionali e nella trasmissione delle informazioni, in maniera tale da poterne controllare la componente economicamente più pregiata e geostrategicamente più importante (Headrick 1988, 19-48).

Soprattutto in quest'ultima fase, l'importanza assegnata agli obiettivi raggiungibili grazie al pieno sviluppo di un efficiente sistema nazionale dedicato alla mobilità sincronizzata rese l'appoggio che i singoli Stati diedero ai loro operatori marittimi costante e significativo, anche da punti di vista diversi rispetto al semplice aiuto finanziario (con esenzioni doganali, privilegi d'accesso alle risorse, trattamenti di favore riservati alle navi nazionali rispetto a quelle straniere, ecc.) ed in netto contrasto con l'ufficiale liberismo doganale, oppure con i trattati commerciali basati sul principio della 'nazione più favorita' (Kirkaldy 1919, 307-336; Dunmore 1907; Bunker e Ciccantell 2005).

Negli ultimi decenni dell'Ottocento, gli aspetti più maturi dell'imperialismo prevedevano sia forme strutturate ed istituzionalizzate di subordinazione, sia forme 'relazionali', meno sistematizzate ma non meno efficaci nel legare in maniera diseguale le sorti di colonizzati e colonizzatori (Cain e Hopkins 2014, 204).

Questa seconda forma di imperialismo è stata considerata come diretta conseguenza della nuova organizzazione dei trasporti marittimi (Kubicek 2004), che consentiva non solo velocità ed economicità, ma soprattutto prevedibilità e sicurezza nei collegamenti, due dimensioni particolarmente sincrone con le aspirazioni di controllo planetario degli Imperi eurocentrici.

D'altra parte, anche il comparto della mobilità commerciale aveva esigenze più complesse della semplice integrazione dei propri redditi grazie ai sussidi pubblici. Infatti, se è da un lato vero che in Gran Bretagna non ci furono grandi discriminazioni di bandiera, e la quota di finanziamenti pubblici al settore marittimo fu, in termini monetari ed aggregati, relativamente inferiore rispetto ad altri Paesi (Pollard 1998), è altrettanto vero che proprio quei finanziamenti intervennero chirurgicamente in alcuni momenti significativi, rafforzando alcune debolezze critiche di un settore che in fondo appoggiava tutta la sua capacità di produrre reddito sulla domanda indotta, e quindi era molto più esposto di altri agli sbalzi del mercato.

In realtà, nell'età contemporanea gli Stati hanno iniziato a considerare l'innovazione del sistema economico nazionale come una necessaria estensione delle proprie funzioni (Millward 2013), a partire dalla costruzione delle infrastrutture materiali per garantire la mobilità dei fattori, per occuparsi poi di un esteso ventaglio di attività, spesso poco avvertibili perché non costituirono un sostegno diretto all'economia o alle imprese, quanto piuttosto una garanzia contro diverse forme di rischio, oppure in generale una sicurezza di ultima istanza (non necessariamente esplicita) nei confronti dell'incertezza sugli andamenti del mercato e della aleatorietà della domanda. Il tutto ha reso per le imprese marittime non soltanto più facile (e redditizio) innovare, ma anche molto più sicuro e conveniente l'accesso al credito e l'attrattività nei confronti di capitali alla ricerca di investimenti (Mazzucato 2015, 63-78).

Nell'ultimo decennio dell'Ottocento, per motivi diversi, i governi di Stati Uniti e Germania si impegnarono in progetti che in entrambi i casi avevano come scopo la sfida all'oligopolio britannocentrico della mobilità commerciale marittima. Da parte degli Stati Uniti, fu Theodore Roosevelt a dare l'avvio ad una complessa operazione al fine di recuperare il ritardo accumulato: si andava dalla costituzione di una nuova Accademia navale a una riforma della marina da guerra, per arrivare a una nuova concezione del ruolo svolto dalla marina mercantile, con lo scopo di creare le condizioni per un riposizionamento degli Stati Uniti sullo scenario internazionale[4].

In seguito, il tentativo statunitense avrebbe assunto una struttura più articolata, rendendo palese la concorrenza con le Compagnie di navigazione britanniche (Vale 1984), secondo il sistema già adottato nel Regno Unito, imperniato su un gruppo selezionato di imprese private che ricevevano sussidi pubblici al fine di rendere possibili servizi e realizzare opportunità per l'intero sistema econo-

[4] «Navies, then, are instrument of the nation-state»: era uno degli slogan del gruppo di tecnici radunato da Theodor Roosevelt all'epoca (Roland e Bolster 2008, 257).

mico nazionale, anche con fini latamente militari. Lo sforzo del governo americano sostanzialmente fallì, ma consentì la sedimentazione di competenze ed interessi marittimi all'interno dei circuiti finanziari di New York, tanto da coagulare un gruppo di '*Transportation Kings*' estremamente interessati ad investimenti nel settore marittimo (Gittelman 2012), soprattutto dopo aver ottenuto una virtuale garanzia pubblica a tutela dei loro investimenti nel settore.

Nel caso della Germania il confronto fu ancora più diretto, e assunse i noti contorni della «politica delle cannoniere» in campo navale, che portò alla progettazione e costruzione delle moderne corazzate tipo Dreadnought (Buzan e Lawson 2015, 245-248), e un sempre più conflittuale confronto tra Compagnie di navigazione germaniche e britanniche per il controllo del ricco mercato del trasporto passeggeri nel Nord Atlantico, nel quale furono gli interventi dello Stato tedesco, piuttosto che le scelte delle Compagnie di navigazione, a dettare le tempistiche di una rincorsa alla leadership i cui effetti alla vigilia della guerra avevano in pratica coinvolto tutte le maggiori Marine mercantili (Cafruny 1987, 60-70).

3. Oltre il rumore bianco, fuori dalla scatola nera

Esiste una sterminata letteratura che si occupa di storia del commercio, dei trasporti, delle comunicazioni (separate dai trasporti perché viene retrodatata l'origine della rivoluzione digitale attuale), delle relazioni finanziarie internazionali e altro ancora. Una letteratura sterminata, ma anche iperspecializzata, tant'è vero che chi si occupa di storia della navigazione non si occupa dei carichi trasportati, così come chi si occupa di commercio quasi sempre si disinteressa delle condizioni effettive che hanno consentito la movimentazione delle merci.

In sostanza, quasi sempre tutta la complessità della problematica viene ricondotta alla semplice dimensione orizzontale della mobilità commerciale (lo spostamento dal punto A al punto B, dal mercato X a quello Y, ecc.) tralasciando importanti aspetti della questione. Anche nei termini dell'economia teorica, la mobilità viene considerata o in termini gravitazionali (chi è più grande e più vicino commercia di più)[5], oppure nei termini dell'"*iceberg effect*' proposto da Paul Samuelson (Fingleton e McCann 2007), in pratica rendendo esogeno (e quindi indifferente ai fini dell'analisi) tutto il processo che ha portato alla determinazione del costo o del prezzo finale, uniche grandezze utili all'interno di quei modelli.

Si tratta di una variabile poco considerata dalla letteratura, anche perché richiede un approccio fortemente trasversale tra tradizioni di studio che nel passato si sono parlate molto poco. Ad esempio, la storia marittima si è occupata relativamente poco di ciò che veniva effettivamente trasportato dalle navi, in pratica differenziando soltanto il trasporto di passeggeri o merci, mentre la storia dei

[5] La teoria ebbe origine negli anni Trenta, proprio per spiegare il collasso del commercio internazionale. Una prima forma completa, poi divenuta standard, venne poi introdotta nel 1962 da Jan Tinbergen, con rilevanti sviluppi in seguito (Head e Mayer 2014).

commerci non si è occupata molto delle caratteristiche dei sistemi di trasporto, considerando soltanto la dimensione orizzontale del trasporto, e non quella verticale.

Potremmo quasi dire che la narrazione condivisa dall'economia cosiddetta *mainstream* ha creato un effetto 'rumore bianco', che ha coperto la complessità dei processi interagenti nella generazione del risultato finale. In realtà, però, è proprio lo studio di quei processi che può portare alcuni elementi utili per spiegare lo strano comportamento dell'economia internazionale, soprattutto in alcuni momenti di 'deglobalizzazione'. In pratica, si tratta di uscire dalla 'black box' della mobilità commerciale internazionale, cominciando a guardare i suoi elementi funzionali, le relazioni che li collegano e ne fanno un unico sistema, e le proprietà che vengono generate da simili interazioni.

Se noi dividiamo la variabile 'costo dei trasporti' in due componenti, (una orizzontale legata al semplice annullamento della distanza, ed una seconda, verticale, legata agli elementi qualitativi) otteniamo una prima scomposizione della variabile, e riusciamo ad apprezzarne meglio il comportamento tra periodi ed aree geografiche diverse.

Se poi consideriamo anche gli elementi esterni (sussidi, sovvenzioni, facilitazioni, esenzioni, pratiche cripto protezionistiche e accesso differenziale ai gangli della logistica) allora otteniamo un quadro sicuramente più completo del grande boom della mobilità commerciale durante la 'rivoluzione dei trasporti' e la prima ondata di globalizzazione, e anche un punto di partenza per analizzare meglio le forze frenanti al lavoro durante il periodo della deglobalizzazione infrabellica. Basti pensare agli investimenti (quasi ovunque pubblici) per la realizzazione, il mantenimento ed il miglioramento delle attrezzature portuali, il loro collegamento con la rete ferroviaria, l'efficienza nell'organizzazione delle formalità doganali e simili. Oppure alle grandi infrastrutture di supporto, per la mobilità ma in generale per tutte le attività economiche: reti telegrafiche e (poi) telefoniche, servizi postali e di consegna, collegamenti stradali e ferroviari via terra, canali per la navigazione interna, ed anche in questo caso la lista potrebbe continuare.

Per comprendere appieno la complessità di una simile organizzazione, in particolare nel campo della tecnologia dedicata alla mobilità commerciale su lunga distanza, va ricordato come una componente trasversale politico-istituzionale-strategica non fosse mai stata neutrale, o trascurabile: quando quell'interesse essenzialmente politico, sviluppato però attraverso strumenti economici, era maggiormente presente ha finanziato, e accelerato, un cambiamento che ha portato vantaggi sia in termini di costi e tempi (dimensione orizzontale), sia in termini di regolarità, affidabilità e controllo (dimensione verticale) della mobilità. In altri periodi, la mancanza di quello stimolo fondamentale ha portato a rallentamenti, anche a una virtuale paralisi, con effetti moltiplicati sull'intero sistema economico in entrambi i casi. Quella tensione verso la globalizzabilità che era stata generata negli ultimi decenni del XIX secolo si dissolse nel corso degli anni Venti del XX.

Negli anni della deglobalizzazione, un eccesso di offerta bloccò le spinte rinnovatrici del settore dei trasporti marittimi, un annullamento dell'importanza della sovranità economica ridusse al di sotto del minimo necessario gli aiuti pubblici (che dappertutto erano stati molto generosi durante la guerra, quando però l'emergenza sopravanzava completamente ogni considerazione di più lungo periodo), e tutti i Paesi europei, sconfitti come vincitori, si trovarono stretti dentro difficoltà finanziarie che spinsero i Governi ad una generalizzata riduzione dei finanziamenti diretti al sostegno delle attività economiche, almeno finché la crisi non divenne drammatica, ma a quel punto la questione era salvare il salvabile, e non certo immaginare un rilancio in grande stile (l'Italia fu una delle eccezioni in questo periodo).

Nell'anteguerra, l'accentuato polimorfismo e la pluriutilità (ovvero i molteplici *'spillovers'*) del sistema della mobilità commerciale venivano riconosciuti e remunerati. Il settore era un vettore commerciale per l'economia nazionale alla ricerca di nuovi spazi, ma era anche uno strumento di proiezione all'estero della sovranità per la politica, oltre che un settore ad alta (e crescente) intensità di capitale che, nonostante il perdurare di una rilevante volatilità della sua redditività, assorbiva una importante quota di investimenti, dava lavoro ad un numero crescente di addetti e rappresentava spesso una fonte insostituibile di reddito (e quindi di consenso politico) in particolari distretti cantieristico-portuali, che si erano sviluppati in ogni paese industrializzato specializzandosi nella costruzione e gestione delle grandi navi tipiche della rivoluzione dei trasporti (Heidbrink 2012).

Dopo la Grande guerra, buona parte delle implicazioni politiche vennero meno, ed il settore dei trasporti marittimi fu lasciato privo di quegli stimoli e di quelle sicurezze che ne avevano sostenuto l'esteso ma fragile sviluppo dei decenni precedenti.

4. Gli effetti e i casi nazionali

L'involuzione economica degli anni Venti e Trenta fu talmente eccezionale da attirare fin da subito l'interesse non solo degli studiosi, ma anche delle istituzioni internazionali che dopo la Grande guerra avrebbero dovuto accompagnare la ripresa dello sviluppo pacifico, ma che invece si trovarono costrette ad assistere al suo contrario (League of Nations 1948).

Alla metà degli anni Cinquanta, ovvero all'epoca della sua pubblicazione, William Parker recensiva il lavoro di Ingvar Svennilson sintetizzandone all'estremo il contenuto (Parker 1955), e disegnando uno schema che sarebbe diventato il modello semiufficiale per l'interpretazione di ciò che era accaduto all'economia europea tra le due guerre:

> 1. From 1913 up to the Second World War total output and output per capita increased only slowly in Europe. Growth, taken over the whole period, was slow relative both to the development of the United States and to the European experience of earlier dec-

ades. Presumably the opportunity for faster growth existed in 'inter-war' Europe, but was not utilized.
2. During these years, the economies of the European countries operated in a peculiarly difficult environment.
Three principal sources of trouble were the following:
a. New political obstacles to trade and to the movement of labor and capital within Europe. [...]
b. Changes in production technology which made the location, capacity, and equipment of some heavily capitalized industries increasingly obsolete.
c. Disruption of the pattern of demand for European exports

In pratica, l'economia europea si sarebbe chiusa su se stessa in parte a causa del clima politico illiberale, ed in parte perché aveva perso la sua indiscussa centralità all'interno dei mercati internazionali.

Proprio con riferimento al commercio internazionale Parker trovava nel libro di Svennilson i dati più interessanti, e le conclusioni più rivelatrici:

The consideration of trends in international trade provides this study's most successful example of striking conclusions drawn from detailed statistical research. [...]
(i) The total volume of world trade has shown no marked secular growth since 1913; the proportion of world output moving in international trade has shown a considerable decline.
(ii) Within the total value of world exports, the share of trade between European and non-European countries has moved as follows:

Exports		1909-1913	1925-1938	1948-1950
From	to	(Percentage of value)		
European	non-European	30	25	20
non-European	European	45	35	30
non-European	non-European	25	40	50
Total exports		100	100	100

Exports of European countries to one another-not included above-amounted in 1909-1913 to a value equal to about 50 %of the total exports shown above. This proportion had fallen by 1950 to 25 %.

In realtà, lo studio di Svennilson diceva molto di più, a cominciare dai costi connessi alla movimentazione delle merci, che Parker aveva escluso, come anche la considerazione delle diverse (e non sempre convergenti) esigenze delle aziende operanti nel settore economico della mobilità internazionale e le necessità delle aziende esportatrici, soprattutto nei paesi più avanzati e quindi più interessati a una stabilizzazione delle loro relazioni economiche internazionali (Svennilson 1954)[6].

[6] Cfr. in particolare i due capitoli successivi "Structural Changes in Europe's International Trade" e "Main Elements in National Growth".

Nel settore della mobilità commerciale marittima, meno legata alle rigidità infrastrutturali di quella terrestre[7], il venir meno delle logiche economiche legate alla dialettica tra Grandi Potenze comportò anche una notevole riduzione dell'importanza strategica dei collegamenti marittimi, e quindi anche una netta riduzione non solo delle risorse che direttamente gli Stati trasferivano alle aziende del settore, ma anche un ridimensionamento di tutta quella ampia serie di agevolazioni extramonetarie che solitamente gli Stati riservavano alle Compagnie di navigazione nazionali a cui venivano assegnati i servizi ritenuti più importanti, come ad esempio la garanzia di un reddito minimo (essenziale per garantire il capitale nel medio e lungo termine), oppure esenzioni e facilitazioni specifiche per il settore marittimo.

Inoltre, dal nostro punto di vista, va sottolineato il fatto che la Grande guerra aveva in parte disarticolato i precedenti circuiti commerciali, assieme alla prospera centralità europea, ma ne aveva lasciato pressoché inalterate le infrastrutture, dal momento che il tonnellaggio della flotta mondiale nel 1919 era superiore a quello del 1914, e sarebbe salito ancora negli anni successivi, per effetto dei programmi straordinari di costruzione navale avviati durante la guerra da quasi tutti i Paesi industrializzati. Simili programmi, assieme alla gestione dei rifornimenti, avevano di fatto portato ad un allargamento dell'intervento degli Stati all'interno del mercato marittimo, tanto da produrre inedite forme di controllo statale diretto di una parte della flotta nazionale (soprattutto negli Stati Uniti, Canada ed Australia) che sarebbero sopravvissute dopo la guerra, con l'effetto di ridurre gli spazi di manovra, e le quote di mercato, in precedenza controllati dalle Compagnie europee (Fayle 1933, 303). Il commercio coloniale britannico, privo di stimoli esterni, si sarebbe ridotto al minimo fisiologico, aumentando così i costi unitari dei trasporti e riducendo (ed in non pochi casi annullando) i profitti per le Compagnie (Burley 1968, 304), che rinunciarono a nuovi investimenti ed anzi, in non pochi casi, in nome del risparmio, per le nuove costruzioni adottarono consapevolmente propulsioni e modelli di scafo in pratica più arretrati rispetto a quelli in uso negli ultimi anni dell'anteguerra[8]. I risparmi ottenuti dalle Compagnie non vennero però riversati sui prezzi ai clienti finali che, come si è detto, rimasero stabili.

L'intera economia marittima britannica avrebbe vissuto momenti di difficoltà senza precedenti. Nel 1930, quando i riflessi del crollo di Wall Street dell'ottobre precedente non avevano ancora iniziato a farsi pienamente sentire in Europa, il clamoroso fallimento della *Royal Mail Shipping Company* (una delle prime cinque

---

[7] Nel caso di una crisi della domanda, anche breve, le navi potevano essere messe in disarmo e il personale messo temporaneamente in mobilità, mentre, ad esempio, nel settore ferroviario una analoga politica di drastica ed immediata riduzione del personale per varie ragioni non era possibile.

[8] Ad esempio, il Mauretania 2, varato nel 1938 per sostituire il primo piroscafo con quel nome, era più piccolo, meno potente e meno veloce del Mauretania 1, e molte soluzioni tecniche vennero adottate con il preciso intento di ridurre i costi sia di costruzione che di gestione.

in Gran Bretagna) rese evidenti non solo la debolezza del settore, ma anche la mancanza di volontà politica di salvaguardare una delle strutture che garantiva l'unità economica dell'Impero britannico (Starkey e Jemieson 1998, 79-117).

Nel caso della Germania sconfitta, il passaggio dai fasti prebellici alle ristrettezze degli anni della Repubblica di Weimar fu ancora più marcato. Nel corso della seconda metà degli anni Venti fu riguadagnato il 90% del tonnellaggio della flotta nazionale nel 1913, ma la grande spinta espansiva del periodo guglielmino si era interrotta, ed in pratica anche le navi tedesche sopravvissero dentro un mercato del tutto privo di quelle dinamicità ed innovatività, anche organizzativa, che avevano spinto alla riorganizzazione di tutte le maggiori Marine mercantili nei primi anni del secolo (Rübner2005).

Il quadro non risulterebbe diverso se prendessimo in considerazioni le altre flotte nazionali (Fortini 1941), ad eccezione dell'Italia dove, non a caso, le ambizioni di primato internazionale espresse già dal primo fascismo, pur essendo fuori tempo perché riprendevano modelli prebellici ormai obsoleti, comunque produssero un livello di interesse politico (e di spesa pubblica) verso il settore marittimo che ne accompagnò lo sviluppo, fino a recuperare lo svantaggio iniziale rispetto ai paesi più avanzati, e portare ai successi dei famosi transatlantici dei primi anni Trenta (Giulianelli 2016).

Le dinamiche furono simili anche in altri Paesi: a un atteggiamento attendista e tutto sommato passivo nel corso degli anni Venti seguì una ripresa degli interventi pubblici negli anni Trenta, quando però il problema non era più l'espansione, quanto piuttosto la sopravvivenza ed il contenimento degli effetti economicamente e socialmente più negativi della crisi. Così accadde in Svezia (Pettersson 2006), in Spagna (Valdaliso 1991), ed in Grecia dove la flotta visse una espansione quantitativa, concentrandosi però sulle fasce più basse del mercato internazionale, contribuendo così alla generale stagnazione (Harlaftis 1996, 183-195).

Dal punto di vista tecnologico, il panorama sarebbe rimasto talmente piatto che, durante la seconda guerra mondiale, le navi *Liberty* erano in realtà navi strutturalmente molto simili a costruzioni precedenti la Grande guerra, se si esclude il fatto che lo scafo era prefabbricato e saldato in cantieri nordamericani, e non inchiodato e assemblato sullo scalo com'era tipico per i cantieri europei (Elphick 2001). Ma disegno, propulsione e organizzazione di quelle navi erano vecchi di almeno vent'anni, e rappresentano un chiaro indicatore della stasi tecnologica vissuta dalla navigazione commerciale negli anni infrabellici, dopo i rapidissimi sviluppi vissuti nel periodo 1870-1914, quando in pochissimo tempo erano comparsi e si erano affermati i motori a triplice e poi quadruplice espansione, le turbine e le prime forme di combustione interna, per fare soltanto l'esempio della propulsione.

Due invenzioni centrali risalivano a prima della Grande guerra, e non sarebbero state sfruttate appieno prima degli anni Cinquanta (Hugill 1993, 149). La sostituzione dei pistoni con la turbina rendeva molto più efficienti i motori a vapore, garantendo velocità e potenza ai più veloci transatlantici della *belle épo-*

que. I motori diesel, d'altra parte, oltre ad essere economicamente più efficienti (il combustibile poteva essere pompato nei motori, e non trasportato a mano, ed inoltre poteva essere stivato nel doppiofondo della nave, risparmiando spazio per il carico utile) potevano far risparmiare personale, tempo nei rifornimenti e rendere meno prolungate le soste, perché non era necessario tenere le caldaie in pressione. Il costo unitario dei motori diesel era però più alto dei tradizionali propulsori a vapore, che rimasero i preferiti dalle Compagnie di navigazione, estremamente caute nel corso degli anni Venti e Trenta nell'adottare le innovazioni disponibili in assenza di sussidi.

A partire dagli anni Venti del Novecento, e particolarmente durante i Trenta, il sistema marittimo internazionale si trovò privo non soltanto di sufficienti carichi da trasportare, ma anche del sostegno finanziario tanto degli Stati quanto delle banche (in realtà in precedenza garantiti in ultima istanza proprio dai sussidi statali piuttosto che dagli incerti profitti provenienti da un mercato della mobilità sempre instabile e poco prevedibile), raggiungendo livelli negativi mai visti in precedenza (Stopford 2009, 117). In realtà, si trattava della prima, più evidente manifestazione di un problema profondo del moderno sistema del trasporto marittimo meccanizzato (la rigidità dell'offerta di fronte ad una estrema elasticità della domanda) che si sarebbe manifestata in altre occasioni (Strange 1976), ma che fino al primo dopoguerra in pratica non aveva prodotto effetti grazie all'eccezionale sviluppo del commercio internazionale dal lato della domanda e ai generosi sostegni statali nel campo dell'offerta di trasporto.

Nei primi anni del dopoguerra, invece, la temporanea vigorosa ripresa dei traffici (per ripristinare le scorte consumate durante la guerra e riavviare la produzione) e la diffusione di una ottimistica attesa del ritorno dello sviluppo prebellico avevano portato ad una ventata di liberismo nel settore marittimo, tanto che nel 1921 la stessa Lega delle Nazioni poteva proclamare la fine delle prevalenze 'di bandiera' nei porti degli Stati aderenti e di altre nazioni partecipanti ad una apposita Conferenza, compresi gli Stati Uniti (Fayle 1933, 306-307). Il risultato non fu una ripresa dei traffici, come molti liberisti pensavano, ma un indebolimento del settore, che nei sussidi e nelle preferenze aveva trovato un importante sostegno al suo sviluppo, e non certo un ostacolo oppure una frontiera per la propria espansione.

Il campo degli studi relativi alla storia delle relazioni commerciali internazionali può fornire un'ampia gamma di interpretazioni relative alle oscillazioni che hanno segnato l'andamento dei flussi di capitali, merci e persone tra Paesi e continenti diversi, ma non ha ancora sviluppato una teoria unitaria e coerente che interpreti secondo uno schema inclusivo sia le espansioni che le recessioni (Lampe e Sharp 2016). Il periodo tra le due guerre rimane però uno dei rebus che attendono non soltanto una spiegazione condivisa, ma anche i necessari collegamenti con ciò che è successo prima e dopo (Haynes et al. 2012). In questo senso, l'osservazione di un caso molto particolare, come quello della mobilità commerciale, può forse offrire un piccolo contributo.

In termini rigorosamente monetari, potremmo dire che, tra le due guerre mondiali, la struttura gerarchica dei network del commercio internazionale perse quella elasticità che nei decenni precedenti il 1914 aveva assegnato al sistema internazionale della mobilità una importante funzione, che aveva attirato verso quel sistema risorse e aspettative ingenti. Quella elasticità, e quelle risorse, erano però legate a dinamiche sempre più accesamente competitive, che alla fine sarebbero diventate incompatibili con la sopravvivenza della pace (Copeland 2015, 319-427). Nei decenni successivi, una pace provvisoria molto simile ad un armistizio non ufficialmente dichiarato sarebbe stata messa in crisi da una instabilità economica generalizzata, anche frutto di un indebolimento delle spinte integratrici che un sistema internazionale della mobilità commerciale non riuscì, come non era mai riuscito, a garantire autonomamente.

BIBLIOGRAFIA

Aghion, P., Williamson, J. G. (1999), *Growth, Inequality, and Globalization. Theory, History, and Policy*, Cambridge University Press, Cambridge.

Arrighi, G. (2010), *The Long Twentieth Century: Money, Power, and the Origins of Our Times*, Verso, London-New York, II ed.

Bacon, E. M. (1911), *Manual of Ship Subsidies. An Historical Summary of the Systems of All Nations*, Boston.

Bartky, I. R. (2007), *One Time Fits All: The Campaigns for Global Uniformity*, Stanford University Press, Stanford.

Behrens, C.B.A. (1955), *Merchant Shipping and the Demands of War*, Her Majesty's Stationery Office, London.

Bunker, S. G., Ciccantell, P. S. (2005), *Globalization and the Race for Resources*, Johns Hopkins University Press, Baltimore.

Burley, K. (1968), *British Shipping and Australia 1920-1939*, Cambridge University Press, Cambridge.

Butler, D. A. (2003), *The Age of Cunard: A Transatlantic History 1839-2003*, Lighthouse Press, Annapolis.

Buzan, B., Lawson, G. (2015), *The Global Transformation. History, Modernity and the Making of International Relations*, Cambridge University Press, Cambridge.

Cafruny, A. W. (1987), *Ruling the Waves. The Political Economy of International Shipping*, University of California Press, Berkeley-Los Angeles.

Cain, P. J., Hopkins, A. G. (2014), "The theory and practice of British imperialism", in Dumett, R. E. (ed.), *Gentlemanly Capitalism and British Imperialism: The New Debate on Empire*, Routledge, London-New York, pp. 196-226.

Cecil, L.(1967), *Albert Ballin: Business and Politics in Imperial Germany, 1888-1918*, Princeton University Press, Princeton.

Copeland, D. C. (2015), *Economic interdependence and war*, Princeton University press, Princeton-Oxford.

Dunmore, W. T. (1907) *Ship Subsidies, An Economic Study of the Policy of Subsidizing Merchant Marines*, Boston-New York.

Elphick, P. (2001), *Liberty. The Ships that Won the War*, Naval institute Press, Annapolis.

Fayle, C. E. (1933), *A Short History of the World's Shipping Industry*, London, Allen & Unwin, 1933.

Fingleton, B., McCann, P. (2007), "Sinking the iceberg? On the treatment of transport costs in new economic geography", in Fingleton B. (ed.), *New directions in economic geography*, Edward Elgar, Cheltenham, pp. 168-203.

Fortini, P. (1941), *La Marina Mercantile nella depressione economica, nella ripresa e nella guerra (1930-1940)*, Ispi, Milano.

Gittelman, S. H. (2012), *J. P. Morgan and the Transportation Kings. The Titanic and other Disasters*, University Press of America, Lanham.

Giulianelli, R. (2016), "Ship financing in Italy in the first half of the twentieth century", *The International Journal of Maritime History*, 28, 2, pp. 335–355.

Harcourt, F. (2006), *Flagships of imperialism: the P&O Company and the politics of empire from its origins to 1867*, Manchester University Press, Manchester-New York.

Harlaftis, G. (1996), *A history of greek-owned shipping: the making of an international tramp fleet, 1830 to the present day*, Routledge, London-New York.

Haynes, W. e Jacks, D. S. e O'Rourke, K. (2012), "Commodity market disintegration in the interwar period", *European Review of Economic History*, 16, pp. 119-143.

Head, K., Mayer, T. (2014), "Gravity Equations: Workhorse, Toolkit, and Cookbook", in Gopinath, G., Helpman, E., Rogoff, K. (eds.)., *Handbook of International Economics*, IV, North Holland-Elsevier, Oxford, pp. 131-195.

Headrick, D. R. (1988), *The Tentacles of Progress. Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850-1940*, Oxford University Press, New York-Oxford.

Heidbrink, I. (2012), "The Business of Shipping: An Historical Perspective", in Talley, W. K. (ed.), *The Blackwell Companion to Maritime Economics*, Wiley-Blackwell, Oxford, pp. 34-51.

Hugill, P. J. (1993), *World trade since 1431: geography, technology, and capitalism*, Johns Hopkins University Press, Baltimore-London.

Jacks, D. S., Pendakur, K. (2010), "Global Trade and the Maritime Transport Revolution", *Review of Economics and Statistics*, 92, 4, pp. 745-755.

Jacks, D. S., Meissner, C. M., Novy, D. (2011), "Trade booms, trade busts, and trade costs", *Journal of International Economics*, 83, pp. 185-201.

Kennedy, P. M. (1976), *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, Allen Lane, London.

Kikuchi, T. (2009), "Time Zones as a Source of Comparative Advantage", *Review of International Economics*, 17, 5, pp. 961-968.

Kirkaldy, A. W. (1919), *History and Economics of Transport*, London.

Kubicek, R. (2004), "The proliferation and diffusion of steamship technology and the beginnings of 'new imperialism'", in Killingray, D., Lincoln, M., Rigby, N. (eds.), *Maritime empires: British imperial maritime trade in the nineteenth century*, The Boydell Press, Woodbridge (UK)-Rochester (Usa), pp. 100-110.

Lampe, M., Sharp, P. (2016), "Cliometric Approaches to International Trade", in Diebolt, C., Haupert, M. (eds.), *Handbook of Cliometrics*, Springer-Verlag, Berlin-Heidelberg, pp. 295-330.

League of Nations (1948), *Industrialization and Foreign Trade*, New York, (Iff ed. Ginevra, 1945).

Maddison, A. (1995), *Monitoring the World Economy 1820-1992*, Oecd/Ocde, Paris.

Maddison, A. (2006), *The World Economy. A Millennial Perspective*, Oecd, Paris, 2006.

Marjit, S. (2007), "Trade theory and the role of time zones", *International Review of Economics and Finance*, 16, pp. 153-160.

Mazzucato, M. (2015), *The Entrepreneurial State: Debunking Public vs. Private Myths in Risk and Innovation*, Public Affairs, New York, 2ff ed.

Meeker, R. (1905), "History of Shipping Subsidies", *Publications of the American Economic Association*, 3rd series, vol. 6, No. 3.

Miller, M. B. (2012), *Europe and the maritime world: a twentieth-century history*, Cambridge University Press, Cambridge.

Millward, R. (2013), *The State and Business in the Major Powers: An Economic History 1815-1939*, Routledge, New York.

Mitchell, B. R. (2007), *International Historical Statistics. Europe, 1750-2005*, Palgrave Macmillan, New York.

Paine, L. (2013), *The sea and civilization: a maritime history of the world*, Alfred Knopf, New York.

Parker, W. N. (1955), "Growth and stagnation in the European economy", *Scandinavian Economic History Review*, 3, 2, pp. 239-255.

Parkin, G. R. (1894), "The Geographical Unity of the British Empire", *Scottish Geographical Magazine*,10, 5, pp. 225-242.

Pettersson, T. (2006), "Centre, periphery and institutional path dependence. Transport subsidies in Sweden and Norway", *The Journal of Transport History*, 27, 2, pp. 80-96.

Pollard, S. (1998), "Shipping and the British Economy since 1870: A Retrospective View", in Starkey, D. J., Jamieson, A. G.(eds.), *Exploiting the Sea: Aspects of Britain's Maritime Economy Since 1870*, University of Exeter Press, Exeter, pp. 93-102.

Roland, A., Bolster, W. J., Keyssar, A. (2008), *The Way of the Ship: America's Maritime History Reenvisoned, 1600-2000*, John Wiley & Sons, Hoboken.

Rübner, H. (2005), *Konzentration und Krise der deutschen Schiffahrt: Maritime Wirtschaft und Politik im Kaiserreich, in der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus*, Hauschild, Bremen.

Shah Mohammed, S. I., Williamson, J. G. (2003), *Freight Rates and Productivity Gains in British Tramp Shipping 1869-1950*, NBER Working Paper 9531.

Sheppard, E. (2012), "Trade, globalization and uneven development: Entanglements of geographical political economy", *Progress in Human Geography*, 36, 1, pp. 44–71.

Sheppard, E. (2016), *Limits to Globalization: The Disruptive Geographies of Capitalist Development*, Oxford University Press, Oxford.

Starkey, D. J., Jamieson, A. G. (eds.) (1998), *Exploiting the Sea. Aspects of Britain's Maritime Economy since 1870*, University of Exeter Press, Exeter.

Stopford, M. (2009), *Maritime Economics*, 3ff ed., Routledge, London-New York.

Strange, S. (1976), "Who Runs World Shipping?", *International Affairs*, 52, 3, pp. 346-367.

Svennilson, I. (1954), *Growth and stagnation in the european economy*, United Nations, Geneva.

Valdaliso, J. M. (1991), "Growth and Modernization of the Spanish Merchant Marine, 1860-1935", *International Journal of Maritime History*, 3, 1, pp. 33-58.

Vale, V. (1984), *The American Peril: Challenge to Britain on the North Atlantic, 1901-04*, Manchester University Press, Manchester.

Yang, H. (2006), *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Springer-Verlag, Berlin-Heidelberg.

Neutralità e non intervento nel diritto internazionale attuale

SARA TONOLO

1. Osservazioni generali

La neutralità, ovvero la condizione di estraneità a un conflitto armato che coinvolge come belligeranti organizzazioni statuali, ha subito significative trasformazioni in corrispondenza alle modifiche strutturali che hanno coinvolto l'ordinamento internazionale nell'epoca successiva al secondo conflitto mondiale (Ronzitti 2014, 18).

Tale condizione, contraddistinta dalla imparzialità nei confronti dei contrapposti belligeranti, comportava il dovere di astensione da ogni condotta che ne avrebbe potuto favorire, direttamente o indirettamente, lo sforzo bellico, cui corrispondeva il diritto di non subire gli effetti delle operazioni belliche sul proprio territorio e la propria popolazione, anche se residente nel territorio dei belligeranti, sul proprio commercio e la propria navigazione marittima o aerea, purché non implicati in attività utili a una parte del conflitto (contrabbando bellico, violazione di blocco navale ove legittimamente instaurato)[1].

[1] Si veda ad esempio la Risoluzione dell'*Institut dedroit international, Session de La Haye*, 1875, ed il *Projet de règlement pour la procédure arbitrale International* e la successiva codificazione, nello stesso anno, dei *Devoirs internationaux des Étatsneutres*, secondo le *Règles de Washington*: " *I. L'Etat neutre désireux de demeurer en paix et amitié avec les belligérants et de jouir des droits de la neutralité, a le devoir de s'abstenir de prendre à la guerre une part quelconque, par la prestation de secours militaires à*

Lo stato di neutralità era contraddistinto dalla sua volontarietà, rientrando nel lecito esercizio di discrezionalità dello Stato l'optare per esso in presenza o nell'imminenza di un conflitto armato internazionale, come il modificarlo liberamente in ogni circostanza, per proprie valutazioni, assumendo quindi la qualità di belligeranti. Detta libertà, naturalmente, non sussisteva in presenza di obblighi convenzionalmente assunti con impegni di alleanza militare in occorrenza di determinati *casus belli*, di garanzia per il rispetto della neutralità di uno Stato terzo o con trattati o impegni unilaterali per il mantenimento di una neutralità permanente, con l'obbligo di non partecipazione a conflitti o alleanze militari in alcuna circostanza («neutralità permanente in tempo di pace»). La neutralità in tempo di guerra è regolata dalla V e dalla XIII Convenzione dell'Aja del 1907[2], relative alla neutralità, rispettivamente nella guerra terrestre e nella guerra marittima; il diritto di neutralità sostituisce il diritto internazionale di pace nei rapporti tra belligeranti e Stati terzi nel momento in cui il conflitto armato ha inizio, allo scopo di conciliare, da un lato, l'interesse dei belligeranti a evitare che i terzi aiutino il nemico e, dall'altro, l'interesse dei terzi a continuare i loro rapporti con i belligeranti senza venire coinvolti nel conflitto (Schindler 1991, 367386; Torrelli 1992, 643; Neff 2000).

È vietato allo Stato neutrale prestare assistenza, diretta o indiretta, a uno dei belligeranti, consentendo l'uso del proprio territorio, mentre ai belligeranti non è consentito usare il territorio neutrale per compiere atti di guerra; i belligeranti hanno il diritto di fermare, visitare e confiscare, previa convalida di un proprio 'tribunale delle prede', le navi di Stati neutrali qualora trasportino beni utilizzabili dal nemico (c.d. contrabbando di guerra)[3] e di disporre un 'blocco' dei porti e delle coste del nemico impendendovi così l'accesso a qualsiasi nave, anche neutrale.

La descritta configurazione dei diritti e doveri propri della condizione, occasionale o permanente, della neutralità, va riconsiderata ed è mutata nelle sue

---

l'un des belligérant souà tous les deux, et de veiller à ce que son territoire ne serve pas de centre d'organisationou de point de départ à des expéditions ostile contre l'un d'eux ou contre tous les deux".

[2] Consultabili all'indirizzo: http://www.icrc.org/ihl.nsf/FULL/190?OpenDocument.

[3] Il contrabbando di guerra comprende oggi qualsiasi merce destinata a un porto nemico o a un porto contiguo, eccetto i beni indispensabili alla sopravvivenza della popolazione civile (artt. 54, 70 e 71 I Protocollo 1977 alle Convenzioni di Ginevra del 1949, sul quale vedi *infra* ...). L'ampiezza delle merci rientranti nel contrabbando riduce notevolmente la libertà degli Stati neutrali interessati a commerciare con i belligeranti. Diversa fattispecie è il «contrabbando di guerra in tempo di pace» che consiste nell'invio di armi o armati ad uno Stato in cui è in corso un'insurrezione o una guerra per l'autodeterminazione. Per un caso in cui le regole del diritto internazionale in materia non hanno ricevuto applicazione, si veda l'arbitrato italo francese per gli incidenti del *Carthage* e del *Manouba*, vapori postali francesi (di Stato neutrale) bloccati nel 1912 dall'Italia impegnata nella guerra con la Turchia per la conquista della Libia, il primo in quanto recante a bordo un aeroplano, il secondo 29 persone di nazionalità turca sospettate di appartenere alle forze armate, in cui le argomentazioni della Francia per la restituzione sono state accolte, secondo la decisione consultabile presso l'Archivio storico del Ministero affari esteri, busta 178, fascicolo 1/4/32

caratteristiche, a seguito di due principali circostanze, atte a modificare l'assetto strutturale della disciplina giuridica della vita di relazione internazionale, imponendo alla libertà di condotta degli Stati sovrani limitazioni e obblighi nuovi, che hanno superato il suo consistere in un insieme di rapporti intersoggettivi reciproci, costituiti dall'intrecciarsi dei rispettivi diritti e interessi, per portare alla formazione di una Comunità internazionale, contraddistinta da interessi comuni e generali di coesistenza e cooperazione per il loro conseguimento.

2. Neutralità e principi fondamentali del diritto internazionale

Già durante il periodo storicamente compreso tra le due guerre mondiali, il regime della neutralità ha iniziato ad essere rivisto; con l'entrata in vigore dello Statuto delle Nazioni Unite[4], la neutralità ha subito un forte ridimensionamento, dal momento che, in caso di aggressione, agli Stati non si chiede di essere imparziali dai belligeranti, ma si consente di assistere l'aggredito e di intervenire contro l'aggressore.

La fondamentale innovazione strutturale è data, infatti, dal divieto generale del ricorso alla forza armata per il perseguimento di finalità di politica nazionale e per la soluzione delle controversie internazionali, contenuto nell'articolo 2.4 dello Statuto delle Nazioni Unite, stabilmente ormai acquisito come norma fondamentale e inderogabile del diritto internazionale generale opponibile a tutti gli Stati[5].

La vigenza di norme generali imperative, segnatamente quelle disponenti, oltre al divieto del ricorso alla forza, meglio specificato dalla Assemblea Generale nella Risoluzione sull'aggressione del 14 dicembre 1974[6], cui si collega il sistema di sicurezza collettiva, previsto dalla Carta delle Nazioni Unite, anche il diritto di autodeterminazione dei popoli, il rispetto dei diritti fondamentali dell'uomo e delle minoranze, pure contenuti nella Carta delle Nazioni Unite e sviluppati, ricognitivamente, nella Dichiarazione della Assemblea Generale delle Nazioni Unite del 24 ottobre 1970 sui principi relativi alle relazioni amichevoli e la cooperazione fra gli Stati[7], quali contenuti del diritto internazionale attuale, comporta alcune conseguenze fortemente modificative sul regime della neutralità

---

[4] Carta delle Nazioni Unite, San Francisco 26 giugno 1945, entrata in vigore il 24 ottobre 1945; l'Italia è stata ammessa nel 1955, e la Carta è stata resa esecutiva con effetto retroattivo dalla legge n. 848 del 17 agosto 1957, in Gazzetta Ufficiale, supplemento al numero 238 del 25 settembre 1957.

[5] Sentenza 27 giugno 1986, "Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America)", *I.C.J. Reports*, 1986, p. 14 ss.

[6] Risoluzione 3314/1974 (XXIX) approvata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite il 12 dicembre 1974, contenente la definizione di aggressione (A/RES/3314 (XXIX)).

[7] Dichiarazione relativa ai principi di diritto internazionale concernenti le relazioni amichevoli fra gli Stati conformemente alla Carta delle Nazioni Unite, adottata il 24 ottobre 1970 dall'Assemblea Generale ONU con risoluzione 2625/1970 (XXV).

nei conflitti armati. Si attenua e, in determinate circostanze, viene meno l'obbligo di astensione dal sostegno e assistenza di una parte coinvolta nel conflitto, non dovendosi più ritenere in contrasto con la non partecipazione diretta allo stesso l'adozione di misure sfavorevoli nei confronti dello Stato che si reputa agire in violazione della norma proibitiva, a maggior ragione se queste misure sono oggetto di delibere vincolanti assunte dal Consiglio di Sicurezza nell'esercizio dei suoi poteri in situazioni di minaccia o rottura della pace e della sicurezza internazionali; in tali casi, le misure deliberate dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite si configurano come dovute in forza degli obblighi discendenti dalla partecipazione all'ONU, prevalenti su ogni altro obbligo convenzionale (art. 103 Carta ONU). Corrispondentemente, si riduce o cessa del tutto la libertà di scelta degli Stati quanto alla partecipazione e alla modalità dell'eventuale partecipazione a un conflitto armato.

Tuttavia, al di fuori delle circostanze che determinate condotte siano imposte dal Consiglio di Sicurezza nell'esercizio dei poteri di decisione vincolante conferitigli dal capitolo VII della Carta, ove riscontri, con autonoma propria valutazione, il prodursi della situazione di minaccia o rottura della pace, che ne costituisce il presupposto, sussistono margini anche significativi di libero apprezzamento a capo degli Stati quanto al coinvolgimento in un conflitto armato.

Nell'ipotesi di attacco armato costituente atto di aggressione, sino al momento in cui il Consiglio di Sicurezza intervenga con l'assunzione di provvedimenti che guidino la condotta delle parti coinvolte e degli Stati terzi, questi ultimi restano liberi, in assenza di vincoli convenzionali quanto alla partecipazione ad accordi regionali o alleanze di difesa, di concorrere con la parte aggredita alla legittima difesa collettiva o di valutare le misure di contenimento dell'aggressione che potranno ritenere adeguate alle circostanze, stante che l'esercizio della legittima difesa va contenuto nei limiti della necessità e della proporzionalità[8]. Resta pur sempre saldo l'obbligo, derivante dalle norme in materia di responsabilità qualificata e aggravata per la violazione di obblighi *erga omnes*, contenute nel Progetto di articoli sull'illecito e la responsabilità internazionale adottato dalla Commissione di diritto internazionale nel 2001 (artt. 4041)[9], di non prestare assistenza allo Stato autore delle violazioni, di non riconoscere il prodursi di effetti giuridici validi a seguito della violazione e di concorrere per la cessazione della stessa[10]. In assenza di delibere vincolanti del Consiglio di Sicurezza, tuttavia gli Stati terzi potevano restare liberi quanto alla valutazione dei mezzi idonei, da

---

[8] Sentenza 19 dicembre 2005, "Armed Activities on the Territory of the Congo (Democratic Republic of the Congo vs Uganda)", *I.C.J. Reports*, 2005, p. 168 ss.; Parere consultivo, 8 luglio 1996, "Legality of the Threat of Use of Nuclear Weapons", *I.C.J. Reports*, 1996, par. 15; Sentenza 27 giugno 1986, "Military and Paramilitary Activities", cit., loc. cit.

[9] Progetto di articoli sulla responsabilità internazionale degli Stati, 10 agosto 2001, A/56/10, *Report of the International Law Commission on the work of its fiftythird session*.

[10] Parere consultivo del 17 giugno 1971, "Legal consequences for States of the continued presence of South Africa in Namibia (South West Africa) notwithstanding Security Council resolution 276 (1970)", *I.C.J. Reports*,1971, p. 16; Parere consultivo del 9 luglio 2004, "Legal conse-

mantenere contenuti, per disposizione dello stesso Progetto, nei limiti della liceità, per concorrere utilmente alla cessazione della condotta illecita.

Nell'ipotesi di delibere non vincolanti del Consiglio di Sicurezza, quali quante disponenti misure provvisorie oggetto di semplici raccomandazioni (art. 40 della Carta), o di raccomandazioni adottate, eventualmente a seguito di una incapacità di deliberare del Consiglio di Sicurezza, dall'Assemblea Generale, pure rivolte a sollecitare condotte per contenere e comporre conflitti o pericoli di conflitti, le azioni poste in essere dagli Stati richiesti, pur non essendo obbligate, sono tuttavia coperte da un effetto di liceità tale da non compromettere l'obbligo di imparzialità altrimenti derivante dalla condizione di non partecipante al conflitto.

3. Tendenze recenti

Un largo margine di libertà di apprezzamento, ancora residuo, a capo degli Stati può ritenersi sussistere nelle ipotesi introdotte da una prassi recente, successiva al 1990, con delibere del Consiglio di Sicurezza, assunte in situazioni dallo stesso ritenute di minaccia o rottura della pace e della sicurezza, disponenti non per la adozione di misure vincolanti, comportanti o non comportanti l'uso della forza, ma semplicemente l'autorizzazione rivolta agli Stati membri ad adottare essi stessi, secondo la propria valutazione, le misure utili per la cessazione della crisi individuata, anche comportanti l'uso della forza se ritenuto necessario, come, nel 1991, per la cessazione dell'aggressione dell'Iraq nei confronti del Kuwait[11], o nel 2011 per la emergenza umanitaria prodottasi in Libia con la repressione dei locali movimenti di rivolta[12].

La rinuncia da parte del Consiglio di Sicurezza all'esercizio di poteri propri, da considerarsi peraltro esclusivi, quanto a disporre misure comportanti l'impiego della forza, per lasciarne l'iniziativa e le modalità di svolgimento ad alcuni Stati interessati, limitandosi all'individuazione del fine da perseguire, può ritenersi fortemente innovativa rispetto al dettato della Carta e comunque lascia agli Stati non direttamente partecipanti all'azione una larga libertà di apprezzamento, anche critico, o eventualmente negativo, quanto alla utilità, congruità e proporzionalità delle misure assunte per il perseguimento del fine di cessazione della

---

quences of the construction of a wall in the occupied palestinian territory", *I.C.J. Reports*,2004, p.136 ss.

[11] Si veda la risoluzione numero 678 del 1990 con cui il Consiglio di Sicurezza autorizza gli Stati «ad usare tutti i mezzi necessari per far rispettare la ris. n. 660», con la quale aveva intimato il ritiro immediato delle truppe irachene dal territorio kuwaitiano, illecitamente annesso, e ritenuta «*breach of the international peace and security as regards the Iraqi invasion of Kuwait*». Conseguentemente al persistere dell'occupazione, il Consiglio di Sicurezza adotta la ris- 661/1990, imponendo una serie di misure di *embargo* economico nei confronti dell'Iraq; risoluzioni consultabili all'indirizzo: http://www.daccessdds.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/575/28/IMG/NR057528.pdf?Open-Element.

[12] Si veda la risoluzione numero 1970/2011 del 26 febbraio 2011.

violazione o alla loro eccedenza, al caso per perseguire fini politici ulteriori, quale sembra si sia in concreto data.

Anche più vasta appare la discrezionalità di condotta da parte degli Stati non partecipanti all'azione, nell'ipotesi di ricorso alla forza che venga attuato in assenza di delibera del Consiglio di Sicurezza, sulla base della considerazione di una legittimazione collettiva a reprimere e far cessare una violazione di obbligo *erga omnes*.

La previsione di una condotta generalmente dovuta a concorrere con mezzi leciti per la cessazione della violazione, contenuta all'articolo 41 del *Progetto di articoli sull'illecito e la responsabilità*, non sembra sufficiente a giustificare l'uso della forza, da ritenersi riservata alla competenza esclusiva del Consiglio di Sicurezza, nemmeno nel caso – come si è dato nella vicenda del ricorso alla forza da parte dei paesi NATO nei confronti della Jugoslavia per l'emergenza umanitaria prodottasi nel Kossovo nel 1999 – che il Consiglio di Sicurezza abbia previamente riconosciuto nella stessa una situazione di pericolo per la pace internazionale, pur non essendo poi in grado di assumere deliberazioni al riguardo (Simma 1999, 1 ss.; Cassese 1999, 23 ss.; Picone 2000, 309 ss.).

Restando aperta la assai problematica questione della liceità del ricorso alla forza disposto unilateralmente da un gruppo di Stati a seguito della constatazione delle violazioni gravi di un obbligo *erga omnes* posto per la tutela di un interesse generale della Comunità internazionale nel suo insieme[13], può ritenersi rimanere impregiudicata la libertà di altri Stati di non partecipare a tale azione e di valutarne l'appropriatezza e il buon fondamento, mantenendosi estranei al conflitto e, al caso, assumendo in altro modo e altra sede provvedimenti per porvi rimedio, come si è dato per la crisi del Kossovo con successiva delibera del Consiglio di Sicurezza intesa a stabilizzare la situazione e a istituire un'amministrazione internazionale di quel territorio[14].

Quanto argomentato sulla libertà di apprezzamento e non coinvolgimento in un ricorso collettivo unilaterale alla forza, posto in essere da un gruppo di Stati reputandosi agire per conto della Comunità internazionale al fine di reprimere una grave violazione di un obbligo *erga omnes*, in assenza di delibera del Consiglio di Sicurezza, ma sulla base di una generale responsabilità al riguardo, se non di una funzione pubblica per conto della Comunità internazionale, vale anche per la tesi, autorevolmente sostenuta, di una concezione allargata della legittima difesa collettiva (Picone 2016, 7 ss.). Questa, nel diritto internazionale attuale, ove sono riconosciuti alcuni interessi fondamentali garantiti da norme portanti obblighi *erga omnes*, potrebbe sussistere ed essere esercitata non soltanto nella situazione di aggressione armata, unica prevista dall'articolo 51 della Carta delle Nazioni Unite come lecito uso della forza, ma anche in presenza di altre gravi violazioni

[13] Corte Internazionale di Giustizia, ordinanza, 2 giugno 1999, liceità dell'uso della forza in Jugoslavia.

[14] Risoluzione 1244 del 10 giugno 1999, United Nations Document of Security Council, *S/RES/1244*. Si veda sul punto Ruffert 2001, 626-627; Franzina 2011, 59 ss.

di dette norme; tale estensione potrebbe essere suffragata dalla stessa prassi del Consiglio di Sicurezza che ha riscontrato ipotesi di rottura della pace e della sicurezza internazionale anche in situazioni diverse da atti di aggressione, quali la privazione del diritto di un popolo all'autodeterminazione, la instaurazione di un regime generale di discriminazione o segregazione razziale, la violazione grave e sistematica dei diritti dell'uomo e delle minoranze, inducendo il Consiglio stesso ad adottare misure repressive (casi della Rhodesia meridionale e del Sud Africa)[15], o ad autorizzarle (caso della Libia).

Questa configurazione di un'azione collettiva unilaterale, tuttavia, non potrebbe eliminare la esclusività della responsabilità e competenza del Consiglio di Sicurezza e, in ogni caso, se ne imporrebbe la cessazione e la sostituzione con provvedimenti da quest'ultimo assunti per far fronte alle situazioni oggetto dell'azione unilaterale e forse aggravate dalla stessa, non diversamente e in analogia a quanto si dà per l'esercizio della legittima difesa in caso di aggressione, restando ovviamente impregiudicata l'opportunità per tutti gli Stati di assumere altri mezzi leciti, non comportanti il ricorso alla forza, per reagire alla violazione, ma restando anche impregiudicata la libertà per detti Stati di restare estranei e non coinvolti nelle operazioni strettamente militari.

Si distingue, infine, il caso della 'non belligeranza', che implica la possibilità di aiutare uno dei belligeranti, senza entrare nel conflitto, figura di non certo fondamento del diritto internazionale (Gioia 1994, 51 ss.), spesso motivata da interessi opportunistici. L'Italia ad esempio ha assunto una posizione di 'non belligeranza' nel conflitto in Iraq del 2003, rivendicando così il diritto, senza partecipare direttamente alle ostilità, di aiutare le forze statunitensi[16], uno dei belligeranti, concedendo transito e sorvolo del proprio territorio, nonché l'uso di basi nel territorio e nello spazio aereo (Ronzitti 2005, 197-207).

4. Neutralità e sanzioni rivolte a singoli individui

Non vanno reputate in contrasto con i doveri della neutralità misure assunte dagli Stati, in applicazione di delibere del Consiglio di Sicurezza, o in altri quadri istituzionali di coordinamento delle politiche estere, quale la PESC dell'Unione Europea, dirette avverso singoli individui, anche se ricoprenti pubblici uffici o svolgenti, in diritto o in fatto, pubbliche funzioni. Questa pratica, di recente formazione, mira a conseguire effetti dissuasivi in situazioni compromettenti

[15] Nel caso della Rhodesia del Sud, con la risoluzione numero 216 del 12 novembre 1965, consultabile all'indirizzo http://www.un-documents.net/a20r2131.htm , il Consiglio di Sicurezza imponeva agli Stati membri delle Nazioni Unite l'obbligo di non riconoscere la supposta nuova formazione statale, in quanto effettuatasi in violazione dell'autodeterminazione.

[16] Per la qualificazione degli Stati Uniti e del Regno Unito come «Potenze occupanti» nel caso specifico, si veda il § 5 della risoluzione n. 1483 del 2003 del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, consultabile all'indirizzo: http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/GEN/N03/368/53/PDF/N0336853.pdf?OpenElement.

la pace e la sicurezza internazionali, agendo su alcuni soggetti responsabili delle relative condotte, senza coinvolgere una struttura statuale nel suo complesso e mirando a evitare, in presenza di una condotta prudente delle parti interessate, l'insorgere di una più grave controversia o di un conflitto interstatuale. Normalmente, infatti, le misure applicate si mantengono nei limiti di una discrezionalità già consentita agli Stati quanto, ad esempio, all'ammissione nel proprio territorio di soggetti stranieri, lo svolgimento di determinate attività commerciali e finanziarie, dando luogo a condotte non amichevoli, ovvero ritorsioni, ma non configuranti propriamente rappresaglie.

La prassi, inaugurata dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, per rivolgere misure sanzionatorie nei confronti di individui che rivestono funzioni direttive all'interno dello Stato che ha posto in essere una minaccia alla pace, si va diffondendo, secondo una tendenza ormai consolidata, nei confronti degli operatori individuali del commercio internazionale, anziché nei confronti degli Stati responsabili delle violazioni del diritto internazionale, per influire comunque sull'economia di questi ultimi.

Tale indirizzo, attuato ad esempio dalla risoluzione 1267/1999 che, in seguito ad attentati terroristici operati dall'organizzazione Al Qaeda, ha imposto agli Stati membri delle Nazioni Unite di congelare fondi e di impedire l'ingresso sul proprio territorio a individui identificati in una lista redatta dal Comitato per le sanzioni, e da molte altre risoluzioni[17] (si veda in proposito le recenti risoluzioni 1970/2011[18] e 1973/2011[19] nei confronti di soggetti collegati con il regime libico e implicati nella repressione della rivolta popolare), pone varie problematiche connesse alla tutela dei diritti fondamentali degli individui.

Queste problematiche possono essere analizzate secondo diversi profili, con particolare riguardo, ad esempio, alla recente crisi dell'Ucraina rispetto alla decisione assunta, nell'ambito dell'Unione europea, da parte del Consiglio in data 3 marzo 2014 con cui si preannunciava l'adozione di misure di carattere politico e diplomatico come la sospensione dei preparativi per il Vertice del G8 a Sochi e la sospensione dei colloqui bilaterali della Russia in materia di visti. In seguito al *referendum*, che, l'11 marzo 2014, ha confermato la riunificazione della Crimea alla Russia, il Consiglio ha approvato la decisione 2014/145/PESC del 17 marzo 2014 fondata sull'articolo 29 TUE (Trattato dell'Unione Europea) ai sensi del quale lo stesso Consiglio adotta decisioni che definiscono la posizione dell'Unione su una questione particolare di natura geografica o tematica e gli Stati membri provvedono affinché le loro politiche nazionali siano conformi alle politiche

[17] Risoluzione 1267 (1999), adottata dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite il 15 ottobre 1999, e risoluzione 1269 (1999), adottata dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite il 19 ottobre 1999; entrambe le risoluzioni sono consultabili all'indirizzo www.un.org

[18] Risoluzione 1970 (2011), adottata dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite il 26 febbraio 2011, consultabile all'indirizzo www.un.org.

[19] Risoluzione 1973 (2011), adottata dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite il 17 marzo 2011, consultabile all'indirizzo www.un.org.

dell'Unione; si individua inoltre un elenco di 21 persone ritenute responsabili di azioni che compromettono o minacciano l'integrità territoriale, la sovranità e l'indipendenza dell'Ucraina e prescrive che gli Stati membri adottino le misure necessarie per prevenire l'ingresso o il transito nei loro territori delle suddette persone e che siano congelati tutti i loro fondi e risorse. Con Regolamento numero 269/2014, il Consiglio ha ribadito la condanna per il comportamento russo, ha ampliato l'elenco delle persone sottoposte a tali misure, ha annullato il vertice UE (Unione Europea) – Russia e ha sostenuto la sospensione dei negoziati relativi all'adesione della Russia all'OCSE (Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico) e all'AIE (Agenzia internazionale per l'energia).

5. Neutralità e diritti fondamentali

La discrezionalità che, in molte ipotesi, si è riscontrata tuttora esistente a capo degli Stati in situazioni di ricorso alla forza armata trova, all'epoca attuale, dei parametri ulteriori per il suo esercizio nel dovere generale di osservanza dei diritti fondamentali della persona umana e del rispetto delle norme del diritto umanitario nei conflitti armati.

Queste ultime, discendenti dalle Convenzioni di Ginevra del 1949[20] e dai Protocolli addizionali alle stesse del 1977[21], vanno reputate costituire ormai regole generali applicabili a ogni conflitto armato. La loro osservanza è dovuta da quanti esercitino la forza pur in situazioni di liceità del ricorso alla stessa, sia da essere rivendicata da quanti siano rimasti estranei al conflitto armato, ma che hanno titolo a esigere tale condotta in ragione della portata *erga omnes* degli obblighi umanitari che ne discendono.

Accanto all'applicazione delle norme del diritto umanitario, in specie quante dirette alla protezione delle popolazioni civili, restano di rilevanza generale i principi fondamentali di tutela della persona umana che non cessano di mantenere rilevanza anche in situazioni di conflitto armato o di applicazione di sanzioni, in casi di minaccia o rottura della pace e della sicurezza e vanno rispettati sia

[20] La I Convenzione per il miglioramento delle condizioni dei feriti e malati delle forze armate in campagna, la II Convenzione per il miglioramento delle condizioni dei feriti, malati e naufraghi delle forze armate sul mare, la III Convenzione relativa al trattamento dei prigionieri di guerra e la IV Convenzione relativa alla protezione delle persone civili in tempo di guerra sono internazionalmente in vigore dal 21 ottobre 1950. Sono state rese esecutive nell'ordinamento italiano con legge 27 ottobre 1951, numero 1739, in Gazzetta Ufficiale del 1 marzo 1952, numero 53, e in vigore per l'Italia dal 17 giugno 1952. Sono consultabili all'indirizzo: http://www.icrc.org/ihl.nsf/INTRO?OpenView.

[21] Il I Protocollo sulla protezione delle vittime dei conflitti armati internazionali e il II Protocollo sulla protezione delle vittime dei conflitti armati non internazionali sono internazionalmente in vigore dal 7 dicembre 1978. Sono stati resi esecutivi nell'ordinamento italiano con legge 11 dicembre 1985 numero 762, in Gazzetta Ufficiale, supplemento ordinario del 27 dicembre 1985, numero 303 e sono in vigore per l'Italia dal 27 agosto 1986. Sono consultabili all'indirizzo: http://www.icrc.org/ihl.nsf/INTRO?OpenView.

nell'azione di quanti siano coinvolti nel conflitto sia in quella di quanti, in altri modi, cooperino per la cessazione di una crisi internazionale con comportamenti dissuasivi delle condotte che ne sono all'origine (così detta clausola *Martens*), per la permanente applicazione nei conflitti armati dei principi generali del diritto internazionale, specie dei principi di diritto umanitario[22], indipendentemente dall'individuazione della clausola *Martens* come fonte autonoma di diritto internazionale, ovvero come norma rivolta a ribadire l'applicabilità di norme umanitarie già derivanti dal diritto internazionale consuetudinario[23].

Un esempio significativo del principio di limitazione delle misure repressive della condotta contraria alle norme poste per la tutela della pace in ragione della tutela dei diritti fondamentali riportabili alla condizione delle persone è offerto dalle vicende successive alla aggressione del Kuwait da parte dell'Iraq. Il divieto di esportazione di prodotti petroliferi imposto allo Stato aggressore per impedire il ripristino delle capacità offensive contemplò una deroga di contingenti ammessi all'esportazione per acquisire i mezzi finanziari a far fronte alle necessità alimentari e sanitarie della popolazione[24].

Si possono poi ricordare in quest'ordine di considerazioni, alcuni casi giurisprudenziali.

La Corte europea dei diritti dell'uomo ha condannato la Svizzera per avere eseguito le sanzioni individuali del Consiglio di Sicurezza che non realizzavano un effettivo bilanciamento con i diritti fondamentali[25].

---

[22] La clausola fu originariamente inserita nel preambolo della IV Convenzione dell'Aja del 1907 relativa alle leggi e usi della guerra terrestre, così formulata: «In attesa che venga enunciato un codice più completo delle leggi relative alla guerra, le Alte Parti Contraenti reputano opportuno constatare che, nei casi non compresi nelle disposizioni da Esse adottate, le popolazioni e i belligeranti rimangono sotto la protezione e l'impero dei principi del diritto internazionale, così come risultano dagli usi stabiliti dalle nazioni civili, dalle leggi di umanità e dalle esigenze della coscienza pubblica». In seguito, la clausola è stata inserita nelle quattro Convenzioni di Ginevra del 1949, nel I protocollo di Ginevra del 1977 (art. 1 par. 2), nel quale è stato omesso il riferimento alle «nazioni civili» e nel preambolo della Convenzione di New York del 1981 sul divieto di talune armi convenzionali. Si veda Ronzitti 2014, 104; Pustogarov 1999, 125-135; Meron 2000, 78-89.

[23] Per un'interpretazione che considera la clausola Martens come un elemento che autorizza l'interprete a dare più rilevanza all'*opinio iuris* che all'*usus* nella definizione di una consuetudine, si veda Cassese 2000, 214.

[24] Si veda la risoluzione numero 678 del 1990 con cui il Consiglio di Sicurezza autorizza gli Stati «ad usare tutti i mezzi necessari per far rispettare la ris. n. 660», con la quale aveva intimato il ritiro immediato delle truppe irachene dal territorio kuwaitiano, illecitamente annesso, consultabili all'indirizzo: http://www.daccessdds.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/575/28/IMG/NR057528.pdf?Open-Element.

[25] Sentenza 12 settembre 2012, ric. n. 10593/08, *Nada c. Svizzera*, par. 170. In questo caso, la Corte conferma quanto stabilito nella sentenza del 7 luglio 2011, ric. n. 27021/08, *Al-Jedda c. Regno Unito*, par. 102, astenendosi dal pronunciarsi in astratto sulla gerarchia tra la Carta ONU e le norme sui diritti umani, ma confermando che l'attuazione concreta delle risoluzioni del Consiglio di Sicurezza violasse il diritto al rispetto della vita privata e familiare e il diritto a un ricorso effettivo sanciti dagli artt. 8 e 13 della Convenzione europea dei diritti dell'uomo. Tale orientamento è infine confermato nella sentenza del 26 novembre 2013, ric. n. 5809/08, *Al*

Allo stesso modo, la Corte di giustizia dell'Unione europea è intervenuta sul tema, affermando, che gli atti di esecuzione delle risoluzioni del Consiglio di Sicurezza da parte dell'UE incontrano il limite dei diritti fondamentali garantiti all'interno dell'Unione europea, nel noto caso concernente l'uomo d'affari arabo *Kadi*, sospettato di affiliazione con il gruppo di Osama Bin Laden, inserito nella procedura prevista dal Comitato per le sanzioni del Consiglio di Sicurezza[26]. Dopo due criticate decisioni del 2005 (Conforti 2006, 333), in cui il Tribunale di Prima Istanza delle Comunità europee (oggi Tribunale dell'Unione europea) ha affrontato il problema della compatibilità con le garanzie poste a tutela dei diritti umani fondamentali di alcuni regolamenti comunitari che recepivano e rendevano direttamente applicabili entro gli Stati dell'Unione le risoluzioni del Consiglio di Sicurezza comportanti l'iscrizione nella lista di presunti terroristi, ritenendo di non potersi pronunciare non ricorrendo una violazione dei diritti fondamentali (tra i quali i diritti di difesa) appartenenti allo *ius cogens*[27], la Corte di Giustizia di Lussemburgo ha ritenuto più correttamente che l'iscrizione nelle liste di presunti terroristi violasse diritti fondamentali, garantiti anche dall'ordinamento comunitario[28], e ancora nel 2013 ha annullato un regolamento della Commissione con il quale, dopo aver ricevuto da Kadi delle osservazioni sui motivi del suo inserimento nella lista dei presunti terroristi, si manteneva la sua iscrizione (e quindi anche il procedimento cautelare sui suoi beni), sulla base di presunti legami con il terrorismo internazionale[29].

Si tratta di un tema complesso e in continua evoluzione che conduce anche parte della dottrina a definire tale pratica come una sorta di 'attività giudiziaria' del Consiglio di Sicurezza (Johnstone 2008, 275 e ss.); il carattere politico delle valutazioni sottese alla prassi in esame appare tuttavia innegabile, come nella risoluzione 2170/2014, in cui il Consiglio di Sicurezza intensifica le misure volte ad indebolire lo Stato islamico, Al Nusra e tutti i gruppi fondamentalisti, stabilendo il divieto per persone fisiche e enti di fornire qualsiasi tipo di finanziamento, risorse economiche o servizi finanziari, direttamente o indirettamente, a beneficio di coloro che commettono atti terroristici[30].

Dulimi e Montana Management Inc. c. Svizzera, par. 120-121, in cui la Corte europea ha affermato che, in caso di conflitto tra la Carta delle Nazioni Unite e la Convenzione europea, la Carta, ovvero le risoluzioni vincolanti del Consiglio di Sicurezza, contemplanti sanzioni contro presunti terroristi inseriti in liste nominative e la Convenzione europea, prevalgono solo se prevedono meccanismi di tutela «equivalenti» a quelli richiesti dalla Convenzione.

[26] Sentenza 18 luglio 2013, in cause C584/10P, C-593/10P e C-595/10P, Kadi II,

[27] Sentenza 21 settembre 2005, causa T-315/01, *Kadic. Consiglio e Commissione*, e 21 settembre 2005, causa T-306/01, *Yusuf e Al Barakaat International Foundation* c. *Consiglio e Commissione.*

[28] Sentenza 3 settembre 2008, cause riunite C-402/05 P e C-415/05 P, *Kadi e Al Barakaat International Foundation* c. *Consiglio dell'Unione europea*, in *Raccolta*, 2008, I – 6351.

[29] Sentenza 18 luglio 2013, in cause C584/10P, C-593/10P e C-595/10P, Kadi II, cit.,

[30] Risoluzione 2170 del 15 agosto 2014, consultabile all'indirizzo:
http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/s res2170pdf.

6. Non intervento nei conflitti armati interni

Fatte salve le considerazioni sin qui svolte, la condizione di neutralità nei conflitti armati internazionali consente ancora dei margini di discrezionalità significativi quanto ai diversi comportamenti ammissibili nei confronti delle parti statuali coinvolte.

Diversi e alquanto complessi sono i profili comportamentali, assumibili dagli Stati rispetto a un conflitto armato che coinvolga, con caratteristiche di guerra civile, uno Stato al suo interno, contrapponendone il governo istituito a una forza armata internazionale organizzata, operante per il suo rovesciamento con l'instaurazione di un ordine diverso o per la secessione di una parte del territorio (Tancredi 2001; Kohen 2006), al fine di dar vita ad uno Stato di nuova formazione[31].

In tali situazioni, si assume valere il principio di non intervento, discendente dall'obbligo di rispetto per la indipendenza, la sovranità, l'integrità territoriale, dovendo gli Stati astenersi dal prestare assistenza diretta o indiretta, militare o logistica, alle forze insorte; resta questione discussa se rientri in una lecita discrezionalità prestare assistenza alla parte governativa, il che parrebbe consentito se su richiesta della stessa, come ammesso possibile da un *obiter dictum* della Corte Internazionale di Giustizia nella sentenza Nicaragua[32]. L'articolo 3 del secondo Protocollo addizionale alle Convenzioni di Ginevra del 1949, applicabile ai conflitti armati non internazionali, rubricato non intervento e ritenuto dalla Corte Internazionale di giustizia nella sentenza Nicaragua[33] e dal Tribunale per la ex Jugoslavia, nelle sentenze Tadic' del 1995 e del 1997[34], corrispondente al diritto internazionale consuetudinario, prevede una serie di obblighi di trattamento umano minimo a carico del governo legittimo e degli insorti. Esso dispone che nessuna sua disposizione possa essere invocata per attentare alla sovranità

---

[31] Per la qualificazione di conflitto armato a carattere internazionale e la conseguente applicazione di norme di diritto bellico e umanitario, come previsto dall'articolo 3 comune alle Convenzioni di Ginevra del 1949 e dal II Protocollo addizionale alle stesse del 1977, si intende, in base all'articolo 1 di quest'ultimo, la contrapposizione tra forze armate statuali e forze armate dissidenti o gruppi armati organizzati che sotto la condotta di un comando responsabile esercitino, su una parte del territorio, un controllo tale da permettere loro di condurre operazioni militari concertate, laddove non rientrino in questa nozione situazioni di tensioni interne, di disordini interni, come la secessione, gli atti isolati e sporadici di violenza e altri atti analoghi. Sul punto si veda in generale Schindler 1973, 428 ss.

[32] 27 giugno 1986, *Military and Paramilitary Activities*, cit., § 246, laddove la stessa sentenza, confermata dalla sentenza 19 dicembre 2005, *Armed Activities on the Territory of the Congo*, cit., esclude la liceità dell'intervento a favore di forze ribelli.

[33] Sentenza 27 giugno 1986, *Military and Paramilitary Activities*, cit., § 246.

[34] Il Tribunale penale internazionale per la ex Jugoslavia è stato istituito dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite con risoluzione 827/1993; sentenza 2 ottobre 1995, Prosecutor v. Dusko Tadic, § 98, consultabile all'indirizzo http://www.icty.org/x/cases/tadic/acdec/en/51002.htm; sentenza 7 maggio 1997, Prosecutor v. Dusko Tadic, § 611, consultabile all'indirizzo http://www.icty.org/x/cases/tadic/tjug/en/tad-tsj70507JT2-e.pdf.

di uno Stato o alla responsabilità del governo di mantenere o ristabilire l'ordine pubblico nello Stato o di difendere l'unità nazionale e l'integrità territoriale dello Stato con tutti i mezzi legittimi e, per converso, che nessuna sua disposizione potrà essere invocata per giustificare un intervento diretto o indiretto quale ne sia la ragione in un conflitto armato o negli affari interni o esterni dello Stato sul cui territorio avviene il conflitto.

Conseguentemente, una violazione del diritto umanitario nel corso della repressione della insurrezione non è qualificata come sufficiente a giustificare un intervento, ma lascia impregiudicata la prerogativa sovrana di salvaguardare lo Stato, differenziando la posizione delle parti. Secondo una autorevole risoluzione, adottata dall'*Institut de droit international* nella sessione di Wiesbaden del 1975[35], un intervento armato è da escludersi anche se a favore della parte governativa, alla quale tuttavia potrebbe essere offerta una assistenza a carattere non militare, non tale da influire sostanzialmente sull'andamento del conflitto.

In ogni caso, anche secondo la risoluzione dell'*Institut de droit international*, non costituisce violazione del non intervento l'azione di Stati terzi, spontanea o in applicazione di delibere del Consiglio di Sicurezza o di altri organi internazionali rappresentativi della Comunità internazionale, di Organizzazioni regionali, intesa a salvaguardare diritti fondamentali in situazioni di emergenza umanitaria, con il soccorso delle popolazioni civili in diverse possibili forme, purché imparziali, quali l'apertura di corridoi umanitari per la fornitura di viveri e medicinali, l'allestimento di ospedali o strutture sanitarie e assistenziali, la gestione di campi di profughi; si pensi ad esempio alla risoluzione 2165/2014 che, nel quadro della crisi siriana, stabilisce di consentire il pieno accesso di tutti gli operatori umanitari nelle zone di conflitto, consentendo così di raggiungere le zone assediate, tramite la predisposizione di corridoi umanitari[36].

La prassi internazionale recente appare alquanto confusa, dandosi in concreto situazioni di intervento diretto o indiretto a sostegno sia dei governi sia di forze insurrezionali, motivato, in deroga al principio generale di non intervento, con diverse e spesso incerte cause giustificative (legittima difesa collettiva, autodeterminazione, conservazione della integrità statale, ragioni umanitarie, diritto di secessione, reazione a violazioni gravi di diritti fondamentali, affermazione di libertà politiche democratiche), tali da non giungere a costituire, al presente, una regola condivisa modificativa del principio (per tale complessa materia, si veda ampiamente Corten 2014, 57-362).

Quale che ne sia l'attuale portata, l'obbligo del non intervento, inteso come neutralità nei conflitti interni, si attenua o viene del tutto meno quando il conflitto evolva a configurare una minaccia o rottura della pace e della sicurezza internazionale, legittimando con ciò l'assunzione di misure da parte del Consiglio

---

[35] *Institut de droit international*, Annuaire, vol. 56, p. 545.

[36] Risoluzione numero 2165 del 14 luglio 2014, consultabile all'indirizzo: http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/sres2165pdf .

di Sicurezza e i conseguenti comportamenti degli Stati in ottemperanza che potranno portare al sostegno diretto o indiretto a una parte in causa.

Ancora, la violazione nel corso del conflitto interno di obblighi *erga omnes*, a seguito di soppressioni gravi e sistematiche dei diritti dell'uomo (stragi di civili, genocidio, deportazioni di massa), uso indiscriminato di mezzi bellici non consentiti (armi chimiche, oggetto della proibizione contenuta nella Convenzione di Parigi del 1993, in vigore anche per l'Italia dal 29 aprile 1997, che ne esclude l'impiego nei conflitti interni[37]), implica l'insorgere di un dovere generale di cooperazione per la loro cessazione, l'eventuale assunzione di misure da parte del Consiglio di Sicurezza[38] fino ad azioni comportanti l'uso della forza dallo stesso autorizzate o, in assenza di una tale delibera, assunte da gruppi di Stati o organizzazioni regionali, restando incerta, in tali ipotesi, la liceità del ricorso alla forza.

Non rientrano nella categoria dei conflitti armati non internazionali, per i quali generalmente vale l'obbligo di astensione dall'intervento, le guerre di liberazione attraverso le quali si eserciti il diritto all'autodeterminazione di un popolo nelle situazioni che lo fondano quali la sottoposizione a dominio coloniale, a occupazione straniera, la discriminazione e la esclusione del godimento di diritti politici, civili e culturali su base razziale.

Il ricorso alla forza, in tali circostanze, ha carattere di conflitto internazionale in base al Primo Protocollo addizionale del 1977 alla Convenzione di Ginevra e può essere assimilato alla reazione a un atto di aggressione, come è qualificabile il comportamento dello Stato che privi un popolo a esso soggetto dell'autodeterminazione a darsi la forma di governo di sua scelta; tale Stato, fin tanto che svolga le pratiche repressive, è privato del diritto al rispetto della propria sovranità e integrità territoriale, non comportando violazione alla neutralità e al non intervento le azioni intese a favorire il processo di autodeterminazione assunte da Stati terzi individualmente o collettivamente, dall'ONU o da Organizzazioni regionali (Ronzitti 2014, 92 ss.).

---

[37] La Convenzione di Parigi è stata resa esecutiva nell'ordinamento italiano con legge 18 novembre 1995, numero 496, in Gazzetta Ufficiale s.o. del 25 novembre 1995 numero276, modificata dalla legge 4 aprile 1997, numero 93, in Gazzetta Ufficiale del 7 aprile 1997, numero 80; è consultabile all'indirizzo: http://www.opcw.org/docs/cwc_eng.pdf. Su di essa si veda Kazemi 2005, 137-186; Littlewood 2005; Beard 2007, 271-321.

[38] Come nel caso della risoluzione 2118 del 27 novembre 2013, con la quale si condanna l'uso di armi chimiche nella Repubblica Araba di Siria e si vieta alla Siria l'utilizzo, lo sviluppo, la produzione e l'acquisizione di armi chimiche proibite, nonché il loro trasferimento ad altri Stati o ad attori non statali, imponendo al governo di Damasco l'obbligo di cooperare con l'*Organization for the Prohibition of Chemical Weapons*; risoluzione consultabile all'indirizzo: http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/sres2118pdf.

IBLIOGRAFIA

Arcari, M. (2012), "Legittima difesa e (in)azione del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite", in Lanciotti A., Tanzi A. (a cura di), *Uso della forza e legittima difesa nel diritto internazionale contemporaneo*, Jovene editore, Napoli, pp. 37-77.

Beard, J. M. (2007), "The Shortcomings of Indeterminacy in Arms Control Regimes: the Case of the Biological Weapons Conventions", *American Journal of International Law*, vol. 101, 1, pp. 271-321.

Cassese, A. (1999), "*Ex iniuriaiusoritur*: Are We Moving towards International Legitimation of Forcible Humanitarian Countermeasures in the World Community", *European Journal of International Law*, 10, 1, pp. 23-30.

Cassese, A. (2000), "The Martens Clause: Half a Loaf or Simply Pie in the Sky?", *European Journal of International Law*, 11, 1, pp. 187-216.

Conforti, B. (2006), "Decisioni del Consiglio di Sicurezza e diritti fondamentali in una bizzarra sentenza del Tribunale comunitario di primo grado", *Diritto dell'Unione europea*, I, pp. 333-345.

Corten, O. (2014), "La rébellion et le droit international: le principe de neutralité en tension", *Recueildes Cours*, vol. 374, pp. 57-362.

Franzina, P. (2011), "L'interpretazione delle risoluzioni del Consiglio di Sicurezza alla luce del parere del Kosovo", in Gradoni, L., Milano, E. (a cura di), *Il parere della Corte internazionale di giustizia sulla dichiarazione di indipendenza del Kosovo. Un'analisi critica*, Cedam, Padova, pp. 59-88.

Gioia, A. (1994), "Neutrality and Non-Belligerency", in Post, H.H.G. (ed.), *International Economic Law and Armed Conflict*, Martinus Nijhoff, Dordrecht-Boston- London, pp. 51-110.

Gradoni, L., Milano, E. (a cura di) (2011), *Il parere della Corte internazionale di giustizia sulla dichiarazione di indipendenza del Kosovo. Un'analisi critica*, Cedam, Padova.

Johnstone, I. (2008), "Legislation and Adjudication in the UN Security Council: Bringing Down the Deliberative Deficit", *American Journal of International Law*, 102, 2, pp. 275-308.

Kazemi, N. (2005), "Ill at Ease: the Precarious State of the Biological Weapons Convention's Proposed Enforcement Regime", *Florida Journal of International Law*,17, pp. 137-186.

Kohen, M.G. (ed.) (2006), *Secession, International Law Perspectives*, Cambridge University Press, Cambridge.

Littlewood, J. (2005), *The Biological Weapons Convention. A Failed Revolution*, Aldershot, Ashgate.

Meron, T. (2000), "The Martens Clause, Principles of Humanity, and Dictates of Public Conscience", *American Journal of International Law*, 94, 1, pp. 78-89.

Milano, E. (2012), "Ricorso all'uso della forza nei confronti degli attori non statali", in Lanciotti, A., Tanzi A. (a cura di), *Uso della forza e legittima difesa nel diritto internazionale contemporaneo*, Jovene editore, Napoli, pp. 105-137.

Neff, S.C. (2000), *The Rights and Duties of Neutrals*, Huntington, New York.

Picone, P. (2000), "La «guerra del Kosovo» e il diritto internazionale generale", *Rivista di diritto internazionale*, 2, pp. 309-360.

Picone, P. (2016), "L'insostenibile leggerezza dell'art. 51 della Carta dell'Onu", *Rivista di diritto internazionale*, 1, pp. 7-31.

Pustogarov, V. (1999), "The Martens Clause in International Law", *Journal of the History of International Law*, 1, 2, pp. 125-135.

Ronzitti, N. (2005), *Italy's non – Belligerency during the Iraqi War*, in Ragazzi, M. (ed.), *Essays Schachter*, Martinus Nijhoff, Leiden-Boston, pp. 197-207

Ronzitti, N. (2014), *Diritto internazionale dei conflitti armati*, Giappichelli, Torino.

Ruffert, M. (2001), "The Administration of Kosovo and East Timor by the International Community", *International and Comparative Law Quarterly*, 50, 3, pp. 613-631.

Schindler, D. (1973), *Le principe de non- intervention dans les guerres civiles*, Rapport provisoire, Institut de droit international, Annuaire, 55, pp. 416-608.

Schindler, D. (1991), "Transformations in the Law of the Neutrality since 1945", in *Humanitarian Law of Armed Conflicts: Challenges ahead. Essays in Honour of Frits Kalshoven*, Martinus Nijhoff , Dordrecht, pp. 367-386.

Simma, B. (1999), "NATO, the UN and the Use of Force: Legal Aspects", *European Journal of International Law*, 10, pp. 1-22.

Tancredi, A. (2001), *La secessione nel diritto internazionale*, Padova, Cedam.

Tanzi, A. (2012), *Riflessioni introduttive per un dibattito sull'uso della forza armata e la legittima difesa nel diritto internazionale contemporaneo*, in Lanciotti A., Tanzi A. (a cura di), *Uso della forza e legittima difesa nel diritto internazionale contemporaneo*, Jovene editore, Napoli, pp. 1-34.

Torrelli, M. (1992), "La neutralité en question", *Revue générale de droit international public*, 96, 1, pp. 5-43.

Note biografiche

Daniele Andreozzi (PhD in Storia sociale europea presso l'Università degli Studi di Venezia) è attualmente professore associato in Storia economica all'Università di Trieste. I suoi interessi di ricerca si incentrano su crescita e crisi nei sistemi economici, sulle relazioni tra meccanismi dei traffici commerciali, le pratiche sociali, le norme e le istituzioni e tra sistemi economici, identità, memorie e confini e sulla circolazione di merci e uomini nell'area mediterranea. Ha pubblicato ampiamente su questi temi tra cui, recentemente: "Innovation, Growth and Mobility in the Secondary Sector of Trieste in the Eighteenth Century", in K. Davids and B. De Munk (eds,), *Innovation and creativity in Late Medieval and Early Modern European Cities*, Ashgate, Farnham, 2014, pp. 337-354; "Respectabilité et confiance au travers de la norme et de la fraude. Le cas de Trieste au XVIIIe siècle", *Rives Mèditerranéennes* 49, 2014, pp. 81-98; "La gloria di un dilatato commercio». L'intrico delle politiche e lo sviluppo di Trieste nell'Adriatico centro settentrionale (1700-1730)", *Melanges de l'Ecole franÇaise de Rome* 127 (1), 2015, pp. 2-18; "The «Barbican of Europe». The Plague of Split and the Strategy of Defence in the Adriatic Area between the Venetian Territories and the Ottoman Empire (Eighteenth Century)", *Popolazione e Storia* 16, n. 2 (2015), pp. 115-137; "«Ne pas celui de la Nation». Moralità, norme, interessi e commerci tra Trieste, il mare e gli spazi mercantili (XVIII secolo)", *Storia economica*, XIX, 2016, 2, pp. 403-431.

Nel 2017 ha curato *Quantità/Qualità: la storia tra sguardi micro e generalizzazioni*, New Digital Press, Palermo e *Mediterranean doubts. Trading Companies, Conflicts and Strategies in the Global Spaces. XIV-XIX Centuries*, New Digital Press, Palermo.

Giulia Caccamo è ricercatore presso il Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali dell'Università di Trieste e insegna Storia delle Relazioni Internazionali al Corso di laurea in Scienze Internazionali e Diplomatiche di Gorizia. Tra le pubblicazioni più recenti "Gli accordi Sykes Picot nella politica estera britannica" in *Sykes Picot e il Califfato* (2016), a cura di Georg Meyr (Panozzo Editore), "Il sogno infranto: la grande scommessa degli arbitrati internazionali e del controllo degli armamenti" in *Profeti inascoltati* (2015), a cura di Fulvio Senardi (Istituto Giuliano di Storia, Cultura e Documentazione, 2015) e *La vittoria senza pace* (Laterza 2014), a cura di Raoul Pupo.

Daniela Frigo, docente di Storia dell'Europa presso il Dispes (Università di Trieste), ha curato un volume sulla diplomazia italiana per la CUP (*Politics and Diplomacy in Early Modern Italy: the Structure of Diplomatic Practice, 1450-1800*, 1999), e ha pubblicato vari saggi sulla diplomazia dei Gonzaga di Mantova. Ha inoltre collaborato al ciclo di seminari sulla formazione alle professioni in età moderna ("Politica, esperienza e "politesse": la formazione dell'ambasciatore in età moderna", in A. Arisi Rota (a cura di), *Formare alle professioni. Diplomatici e politici*, 2009), e alla *Storia dell'Europa e del Mediterraneo* delle edizioni Salerno con un saggio sull'equilibrio di potenza nel Settecento. Di recente ha partecipato al progetto di ricerca dell'École française di Roma sulla letteratura in tema di ambasciatore ("Prudenza politica e conoscenza del mondo. Un secolo di riflessione sulla figura dell'ambasciatore (1541-1643)", in S. Andretta, S. Péquignot, J.C. Waquet (eds.), *De l'ambassadeur : les écrits relatifs à l'ambassadeur et à l'art de négocier du Moyen âge au début du XIXe siècle*, 2015). Negli ultimissimi anni si è occupata della missione dei rappresentanti veneziani Foscarini e Ruzzini al congresso di Utrecht e della teoria diplomatica a fine Seicento (Embajadores, negociaciones y 'intereses de estado': teorias y practicas (1668-1714), in L. Ribot, J. M. Inurritegui (eds.), *Europa y los tratados de reparto de la Monarquia de Espana, 1668-1700*, 2016).

Giulio Mellinato è ricercatore presso l'Università di Milano-Bicocca per il settore "storia economica". Laureato in Storia contemporanea presso l'Università di Trieste, Dottorato di Ricerca in «Storia della società europea» presso l'Università di Pavia, ha studiato la storia marittima dell'Adriatico, dalla metà del XIX secolo all'età presente, la storia dei trasporti, della cantieristica, delle infrastrutture e, in genere, la storia sociale e imprenditoriale dell'Europa contemporanea dal XIX

secolo in poi. Più recentemente, ha iniziato ad occuparsi di storia della globalizzazione e del commercio internazionale, con particolare riguardo all'evoluzione dei sistemi di mobilità commerciale a lunga distanza.

Flávio dos Santos Oliveira è uno studente di dottorato nel Programma di Post-Laurea in Storia sociale delle relazioni politiche presso l'Università Federale di Espirito Santo, dove attualmente sviluppa ricerche sulla Storia del Pensiero Economico. Oltre all'economia, ha un grande interesse verso la Storia delle Idee Politiche e la la Filosofia.

Koen Stapelbroek è ricercatore dell'Accademia di Finlandia presso l'Università di Helsinki, professore associato di Storia della Teoria politica presso l'Erasmus University di Rotterdam e co-direttore del Helsinki Centre for Intellectual History. PhD presso l'Università di Cambridge (2004), ha pubblicato *Love, Self-Deceit and Money: Commerce and Morality in the Early Neapolitan Enlightenment* (Toronto, 2008), e un ampio numero di saggi e curatele sul pensiero politico europeo del XVIII secolo. Attualmente sta finendo un libro sulla neutralità del commercio e la Repubblica olandese.

Sara Tonolo (Dottore in giurisprudenza con lode – Univ. Padova; Dottore di ricerca in diritto internazionale – Univ. Milano; Post-Doc Univ. Padova) è professore associato di Diritto internazionale all'Università di Trieste dal 2011, ove attualmente insegna Diritto internazionale, Organizzazioni internazionali e Diritto internazionale privato. Precedentemente è stata assegnista di ricerca, poi ricercatore e professore associato all'Università dell'Insubria (dal 2001 al 2011). Dal 2015, è Direttrice del Dipartimento di Scienze politiche e sociali. Tra i suoi principali interessi di ricerca, vi è lo studio della tutela internazionale dei diritti umani, dei metodi di coordinamento tra ordinamenti, e dei rapporti di famiglia transnazionali. È autrice di tre volumi: *Il rinvio di qualificazione nei conflitti di leggi* (2003), *Le unioni civili nel diritto internazionale privato* (2007), *Il principio di uguaglianza nei conflitti di leggi e di giurisdizioni* (2011) e di circa ottanta articoli e saggi inerenti ai suoi temi di ricerca.

Biblioteca della Società Aperta (BSA) è un progetto editoriale lanciato dal Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali (DiSPeS) che mira a promuovere il dialogo tra le discipline delle Scienze Sociali e Umane. Il progetto offre opportunità di pubblicazione di monografie e saggi agli studiosi di sociologia, scienza politica, storia, giurisprudenza, socio-linguistica e filosofia. La BSA comprende due serie di libri, quella blu denominata Studi e Ricerche, riservata ai saggi, agli studi teorici e alle ricerche originali, e quella arancione denominata Didattica, dedicata alla manualistica e ai testi divulgativi.
Entrambe le serie volgono la loro attenzione all'intero ventaglio di temi attualmente discussi in campo sociale e umanistico: dai processi d'integrazione sopranazionale, alla democratizzazione, alla trasformazione delle società contemporanee sotto la pressione dell'immigrazione, della globalizzazione economica, delle sfide ambientali e del mutamento tecnologico, alla tutela dei diritti fondamentali, alla crisi della "democrazia elettorale" in Europa e allo sviluppo dei modelli deliberativi di democrazia, allo "scontro di civiltà" potenziale e al conflitto socio-religioso, alla rinascita dei nazionalismi e dei regionalismi in Europa e nel mondo, all'integrazione dei processi politici in reti e delle comunità in nuove strutture e sistemi di governance.

Biblioteca della Società Aperta (BSA) is a publishing project launched by the Department of Political Social Sciences (DiSPeS), aimed at promoting dialogue between the Social Sciences and the Humanities. It offers scholars opportunities to publish monographs and essays in the fields of sociology, political science, history, law, socio-linguistics and philosophy. The BSA includes two book series: a blue one, Studi e Ricerche (Studies and Research), for essays, theoretical investigations and original research, and an orange one, Didattica (Textbooks), mainly for textbooks and educational materials.

Both series embrace the full range of issues currently debated in the Social Sciences and Humanities: processes of supranational integration and democratization; the transformation of contemporary societies under the pressure of immigration, economic globalization, environmental challenges and technological change; the protection of fundamental rights; the crisis of "electoral democracy" in Europe and the development of a deliberative model of democracy; the potential "clash of civilizations" and socio-religious conflict; the resurgence of nationalisms and micro-regionalism in Europe and in the world; the integration of policy processes into networks and of communities into new institutional arrangements and governance systems.

Le versioni elettroniche a testo completo sono disponibili
nell'Archivio istituzionale di Ateneo dell'Università di Trieste "OpenstarTS"
www.openstarts.units.it/dspace/handle/10077/12314

1 La cittadinanza molteplice. Ipotesi e comparazioni
Daniele Andreozzi, Sara Tonolo (eds)

2 Attraverso i conflitti. Neutralità e commercio fra età moderna ed età contemporanea
Daniele Andreozzi (ed)

Finito di stampare nel mese di luglio 2017
EUT Edizioni Università di Trieste