

Nicola Zitara

L'unità truffaldina

L'origine politica del capitalismo padano e del disastro meridionale

Capitolo Secondo

Le forze della produzione nel Sud e nella Padana prima dell'unificazione

2.1 Gli elaborati che seguono mirano a definire l'area di mercato in ciascuna delle macroregioni, cioè l'area in cui - fatta l'unità - l'azione del credito avrebbe potuto esercitare un concreto stimolo sulla crescita produttiva. So in partenza che cifre, percentuali e tabelle annoiano il lettore. Questi, se proprio intende proseguire nella lettura del libro, deve armarsi di pazienza e leggerle, in quanto - in questo testo - le argomentazioni spesso sono affidate ai numeri. Mi sono sforzato di rendere leggibili le tabelle, non ricorrendo ad altre forme di calcolo che fossero le quattro operazioni dell'aritmetica. La mitologia secondo cui il Meridione si è fottuto da sé, va sfatata. Sarebbe però un errore ricorrere alla mitologia opposta, in base alla quale non c'è mai stato al mondo un re migliore di Ferdinando II. A un'affermazione del genere si può dar credito solo dopo decenni di lavaggio dei cervelli - la cosa che è avvenuta, appunto, a favore di Cavour e di Garibaldi.

In verità Ferdinando II non c'entra. Egli fece quanto era in suo potere per rianimare i traffici marittimi, il commercio interno e internazionale, la banca, la circolazione e il credito; avviò con le modeste risorse disponibili un IRI *ante litteram* e non fu certamente colpa sua se l'Austria ingaggiò con Napoleone III una guerra perduta in partenza. E neppure se la classe dei proprietari lo tradì, perdendo stoltamente anche sé stessa. C'entra invece una consorteria di malfattori autoproclamatasi patria, le cui male arti convinsero una banda di imbecilli ad accodarsi. I primi abusarono dell'altrui dabbenaggine e i secondi pacchianamente immaginarono che i primi fossero dei benefattori inclini alla fessaggine.

Al contrario la colonizzazione fu e rimane una scelta consapevole, un atto deliberato. Il quale, ove i trascorsi storici non bastassero, ultimamente è attestato dal fatto che il sistema padano s'incassa i soldi sporchi della mafia facendo finta di niente, anzi proclamando *urbi et orbi* di combatterla con giudici e carabinieri. Se ci poniamo nella prospettiva della transizione mondiale al capitalismo, l'unità italiana fu un episodio della generale lotta di classe ingaggiata dal capitalismo sorgente per saccheggiare risorse all'esterno del sistema, fra i contadini del mondo preindustriale e fra le popolazioni non bene armate di altri continenti. Se in quel lasso di tempo la Francia si proiettava verso la colonizzazione afroasiatica, in Italia avvenne che la speculazione

toscopadana, vogliosa di risorse coloniali, sopraffecce le altre classi del paese, eccezion fatta, forse, dell'aristocrazia capitolina, nera o violetta che fosse.

Conquistate le Due Sicilie, che costituivano uno Stato organico, proiettato verso le modernizzazioni, gli speculatori toscopadani si dettero da fare per lucrare il lucrabile. Cerchiamo di fare i conti. Cominciamo dall'agricoltura, in quanto i prodotti agricoli costituivano il più importante oggetto del commercio. Volendo offrire dei ragionamenti che hanno a base le stesse cifre che usa l'accademia, mi tocca abbandonare la statistica di Maestri e Correnti e ripiegare sulla ricostruzione del reddito nazionale italiano condotta dall'Istat e pubblicata negli anni cinquanta (Istat*). Premetto che non credo all'imparzialità dell'Istituto di Statistica. In questo caso, la sfiducia è ribadita, poi, dal fatto che la ricostruzione del reddito nazionale fu realizzata in prospettiva delle celebrazioni del primo centenario dell'unità (1961), proprio nel bel mezzo di quegli anni virtuosi in cui i terroni risalivano la Penisola per darsi in schiavitù a Valletta e consorti. Le brutture del mondo sudico/sudicio, che Montanelli ricordava ogni mattina all'inclito lettore italiano sul più titolato dei giornali nazionali, servivano a mostrare qualmente paterna fosse la patria taumomeneghina, che allungava la tavola affinché anche i sudici potessero partecipare al banchetto.

Nella mia ricostruzione, la suddivisione regionale dei valori ripete l'elaborato Istat, con l'unica differenza che il valore della lira non è quella del 1961.

Tab. 2.1a Valore della produzione agricola dell'anno 1861 suddivisa per territori

Ex Stato	Lire del 1861	%
Province sabaude di terraferma	762.561.576	18,2
Lombardia	642.857.143	15,3
Venezia	399.014.778	9,5
Parma e Piacenza, Modena, Reggio	277.832.512	6,6
Stato Pontificio	390.147.783.	9,3
Toscana	370.935.961	8,8
Due Sicilie - Province continentali	990.147.783	23,6
Sicilia	295.566.503	7,0
Sardegna	70.935.961	1,7
Italia	4.200.000.000	100,0

Fonte: Svimez*, pag. 102. I valori, dati dalla Fonte in lire 1961, sono stati ricondotti alle lire del 1861

Nel 1861, il governo torinese aveva già prodotto incisive modificazioni sull'andamento delle preesistenti attività commerciali e industriali. Tuttavia, a causa dei tempi tendenzialmente lunghi delle ristrutturazioni fondiari, si può ritenere che il prodotto agricolo del primo anno d'unità non fosse diverso da quelli precedenti. L'Istat ha calcolato in 7,4 miliardi (lire del tempo) il valore del prodotto complessivo. In detto ambito, il valore del prodotto agricolo era di 4,2 miliardi, pari al 57 per cento del prodotto di tutti i settori. Se moltiplichiamo la cifra per 7.000 avremo un'idea, sia pure abborracciata, del valore prodotto in lire 1999. Proprio poco, non più di quanto produce attualmente il settore agricolo della sola Emilia Romagna; un terzo dei danari che la mafia immette nei circuiti bancari.

I dati concernenti le esportazioni confermano che i prodotti agricoli e minerari costituivano l'unica merce che i vari ex Stati esportavano. Dividendo il prodotto agricolo di ciascuno degli ex Stati per il numero degli addetti, si ottiene il valore prodotto per addetto; un dato che ci consente di confrontare il livello di sviluppo degli ex Stati. E' anche da ritenere che la diversa produttività del lavoro nel settore portante dell'economia regionale influenzi direttamente e indirettamente la produttività negli altri due settori.

Al fine di dare al discorso un senso oltre che economico anche politico, ho raggruppato in una sola area economica le quattro regioni padane, Piemonte (con Valle d'Aosta, al tempo una provincia piemontese), Liguria, Lombardia, Veneto e le provincie emiliane di Parma, Piacenza, Modena e Reggio (i cosiddetti *Ducati*). Per lo stesso motivo ho rispettato sia l'unità della Sicilia con le regioni napoletane (le Due Sicilie), sia l'individualità della Toscana. La Sardegna appare staccata dal contesto sabauda già negli elaborati Istat. Non ho invece disaggregato il dato relativo allo Stato pontificio, che pure era la somma di realtà regionali notevolmente diverse. Ciò perché la mia trattazione lascia fuori regioni del Centritalia.

Tab. 2.1b Valore del prodotto agricolo per regione o macroregione e per addetto.

Regioni e macroregioni	Valore dei prodotti agrari, forestali, dell'allevamento, caccia e pesca. Milioni di lire	Attivi in agricoltura, foreste, caccia e pesca Migliaia	Prodotto agricolo per addetto Lire	Valore per addetto. Indice
Area padana	2.082,3	3.535	589	100
Stato Pontificio	390.1	1.151	338	57
Toscana	370.9	641	579	98

Due Sicilie	1.285,7	3.134	410	70
Sardegna	71,0	159	446	76
Italia	4.200,0	8.620	487	83

Fonte: Svimez*, p.102. Pur essendo stati restituiti alle lire 1861, i valori del prodotto regionale sono sempre quelli assegnati dalla fonte Istat.

La gerarchia fra le varie regioni e macroregioni vede in testa il paese padano con 589 lire di prodotto agricolo pro capite, in coda lo Stato pontificio con 338 lire, in mezzo la Sardegna con 446 lire. Il contadino delle Due Sicilie, con sole 410 lire, starebbe peggio del contadino sardo. La ricostruzione Istat del reddito nazionale è stata condotta sulla base di scarsi documenti e di stime di privati studiosi, del tipo Maestri e Correnti. Ovviamente l'Istat ci ha messo anche qualcosa di suo, per esempio quel patriottismo *ante Strunzum Bossum natum* che rallegra l'Italia sin dal tempo dello sbarco a Marsala; cosa che si coglie benissimo tra i numeri qui riprodotti. *Transeat. O mangi questa minestra o ti butti dalla finestra!*

La contrapposizione tra produzione per l'autoconsumo e produzione per il mercato, di cui si è parlato, è più visibile a posteriori che ai contemporanei. La transizione è avvenuta in tempi sicuramente non brevi. Antropologicamente il mercato è pervenuto alla sua completa affermazione con la scomparsa della figura del contadino, che lavora e rischia in proprio sulla terra altrui e per l'altrui vantaggio; scomparsa a cui si è arrivati soltanto una trentina d'anni fa, qualche anno dopo il miracolo economico toscopadano. Il nostro racconto parte da un momento in cui, in Italia, la produttività in agricoltura stava nel rapporto tre contadini per due extragricoli. La singolarità italiana risiede nel fatto che dopo il 1860 non vi fu un aumento della produttività, tranne che nel Sud. Altrove fu piuttosto un movimento delle derrate dall'autoconsumo al mercato; cosa senza dubbio dovuta alla forte pressione fiscale che spingeva i padroni a realizzare sul mercato una quota maggiore, che in precedenza, della rendita. I contadini, spremuti, si mossero, sì, verso i settori extragricoli, ma per circa novant'anni, questi furono ubicati all'estero. Insomma, uomini d'Italia (non solo braccia, ma anche anima) ceduti in cambio di valuta, che come sappiamo fu incassata interamente da Lor Signori. Rispetto ai 14 milioni di espatri in trentacinque anni, il movimento interno delle braccia umane, dalle campagne alla fabbrica, fu meno della ventesima parte.

Negli anni dell'unificazione regia, i produttori agricoli sono molti di più di quel che appaiono statisticamente. Infatti, la ripartizione tra agricoltori ed extragricoltori va presa *cum grano salis*. Solo nelle città densamente abitate e mancanti di spazi non edificati, come Venezia, Palermo, Napoli, l'artigiano non coltiva un po' d'orto. Neanche il piccolo e medio proprietario è propriamente un extragricolo, in quanto di regola sorveglia e in qualche modo dirige il lavoro dei contadini.

La lettura della prossima mezza pagina presenta delle difficoltà. Il discorso non è facile. Prego il lettore di sforzarsi un pò. Essendo autoconsumo e mercato antagonisti, è logico che l'area di mercato operasse su valori significativamente minori rispetto a quelli indicati dall'Istat. L'Istituto, mosso da un intento ben diverso dal mio, assomma tutta la produzione in un solo dato. Ciò potrebbe portare il lettore meno avvertito a immaginare che essa fosse interamente commerciata. Per individuare, sia pure grossolanamente, la quota di produzione autoconsumata regione per regione, ho preso a base di calcolo i beni costituenti il paniere dei consumi annui medi pro capite degli italiani nel quinquennio 1861-1866 (Istat**, pagg. 137 e 118), e ho moltiplicato le quantità indicate con i prezzi all'importazione, più bassi dei prezzi al consumo. Il valore ottenuto è di lire 168,55, inferiore al prodotto agricolo pro capite di tutte le regioni e macroregioni. Pongo questa cifra a limite superiore dell'autoconsumo. Va infatti annotato che i contadini erano la classe di lavoratori peggio trattata in assoluto, tanto nelle regioni più povere, quanto in quelle meno povere. Chi ha visto *L'albero degli zoccoli* non ha bisogno di altre spiegazioni. E siamo nella Bassa Padana! Nel Napoletano e in Sicilia le cose stavano sicuramente peggio. Ricchezza e povertà avevano un senso anche presso le società arretrate. Pertanto è superfluo ricordare che, nelle regioni meno povere, l'autoconsumo inglobava quantità fisiche più grandi; minori quantità in quelle più povere. Anche se il contadino italiano dell'epoca in nessuna regione era così ricco da recarsi al mercato a comprare il filetto di vitello, la differenza tra contadino povero e meno povero era consistente. E' facile immaginare che colui che godeva di una condizione migliore allevava capponi e galletti nutrendoli con delle granaglie, mentre soltanto qualcuno dei contadini più poveri allevava un porcellino con i rifiuti di cucina, di cui andava a fare incetta sul retro del palazzo signorile; più probabilmente tendeva la rete per catturare due tortore o si agguatava fra i cespugli per rubare un capretto alla mandria che il barone mandava a pascolare vicino al fiume.

I contadini erano ben lontani dal trovarsi effettivamente nello stomaco tutto il prodotto da loro ottenuto. Un valore monetario di lire 90/100 corrisponde grossolanamente al prezzo dei 365 chilogrammi di grano occorrenti per dare un minimo di 2000 calorie giornaliere. Pongo questo valore a limite inferiore della quota di prodotto che il contadino trattiene per sé e autoconsuma. Al di sotto c'era la miseria nera, la mendicizia, la morte. Sotto l'aspetto della storia sociale e dell'economia, l'autoconsumo è sinonimo perfetto di economia naturale. Si tratta della grandezza economica di cui abbiamo bisogno per individuare (per differenza) l'estensione dell'area di mercato. Per avere un'idea della sua consistenza, al sostentamento del produttore bisogna aggiungere, come ha fatto Sereni nel passo sopra citato, il valore dei generi direttamente impiegati per il rinnovo del ciclo produttivo, pari almeno a un terzo del prodotto. Almeno un terzo delle lire 90/100 sopra indicate, cioè lire 30, va assegnato all'autoconsumo della famiglia padronale, la quale riceve dai coloni (di regola più d'uno) una parte o tutto il canone colonico o il prezzo dell'affitto sotto la forma di prodotti.

Tab. 2.1c Ipotesi di autoconsumo e di prodotto commerciato pro capite
in Italia nell'anno 1861

Regioni e macroregioni	Prodotto pro capite secondo l'IstatLire	Minimo vitale all'epoca*	Consumi in natura per la riproduzione del ciclo	Consumo padronale in natura	Autoconsumo finale	Mercato dei prodot. agricoli. Valore residuale pro capite
Area padana Media macroreg.	589	100	196	33	329	260
Stato Pontificio	339	90	113	30	233	106
Toscana	579	100	193	33	326	253
Due Sicilie Media macroreg.	410	90	137	30	257	153
Sardegna	446	90	149	30	269	177
Italia	491	96	164	32	292	199

* Per il rapporto 90 a 100 fra Sud e Nord, Malanima *cit.*

Per i contadini, più mercato non voleva dire un più alto tenore di vita. Al contrario, lo svilupparsi delle esportazioni agricole e l'espansione del mercato sollecitarono la cupidigia dei proprietari, cagionano un peggioramento della condizione proletaria (Sereni*, *passim* e Malanima, pag. 31). I Borbone di Napoli erano consapevoli che incrementando le esportazioni avrebbero innalzato i profitti commerciali, ma sapevano anche che la condizione contadina sarebbe caduta di conseguenza. Perciò cercarono di frenare l'esportazione d'olio e di grano con dazi all'uscita; una misura sicuramente positiva per i percettori di bassi redditi, anche se negativa ai fini dell'espansione dell'area di mercato. L'idea liberista e ricardiana secondo cui l'esportazioni di prodotti localmente avvantaggiati sarebbe più che compensata dall'importazione di prodotti localmente svantaggiati, fra cui alimenti diversi da quelli esportati - esemplare al tempo l'importazione di caffè pagata con l'esportazione di olio - non ci rassicura circa il fatto che i contadini prendessero il caffè dopo pranzo, benché lo pagassero stringendo la cinghia e nonostante l'evidente crescita dell'area di mercato.

La complessiva area di mercato è verosimilmente, anche se grossolanamente, definita attraverso i passaggi aritmetici qui riportati.

Tab. 2.1d Ipotesi di produzione per l'autoconsumo e per il mercato

Italia -Valori autoconsumati	2. 504.676.000
Penetrazione del mercato in agricoltura	1.695.324.000
Totale	4.200.000.000

Partendo da queste ipotesi, non è difficile pervenire a una disaggregazione per aree regionali o macroregionali corrispondenti agli ex Stati.

Tab. 2.1e Ipotesi di mercato agricolo per regione o macroregione

Regioni macroregioni	Mercato agricolo residuale. Valore pro capite. Lire	Attivi in agricoltura caccia e pesca Migliaia	Ipotesi di ampiezza dei singoli mercati regionali	Percentuale regionale
Area padana	260	3.475	903.500.000	53
Stato Pontificio	106	1.151	122.006.000	7
Toscana	253	641	162.173.000	10
Due Sicilie	153	3.134	479.502.000	28
Sardegna	177	159	28.143.000	2
Italia			1.695.329.000	100

2.2 Industria. I nostrani storici si sbracciano a spiegare che il Censimento 1861 contiene un colossale errore circa il numero degli addetti meridionali all'industria. Certamente dovette essere condotto in modo sommamente compiacente. I terroni non fecero che mentire. Dal canto loro gli incaricati della rilevazione si comportarono da mafiosi e non vollero prenderli in castagna. Le solite sventure di un paese notevolmente disordinato, nonché mafioso e

peraltro mai redentosi da ancestrali obbrobri! Che possiamo farci! Con i meridionali, persino Stronzobossi ha concluso che è più comodo farsi pazienza!

Ma dov'è questa denunziata superficialità? E' subito detto. Il Censimento presenta un Sud con la più bassa percentuale regionale di addetti all'agricoltura e la più alta percentuale di addetti all'industria. Verosimilmente a Napoli, quando si doveva scaricare un bastimento bisognava far arrivare i camalli da Genova. I lazzari, che pur passavano la loro giornata a rubacchiare e a godersi il sole con una chitarra in mano, si dichiararono tutti immancabilmente operai.

Non è dato sapere se l'Istituto di Statistica era, o no, oggettivamente nella condizione di ricostruire, ex Stato per ex Stato, il quadro della produzione manifatturiera, così come ha fatto per l'agricoltura. Sarebbe stata forse un'eccessiva fatica o forse una mancanza di deferenza verso l'antiborbonico Grande Oriente d'Italia o forse soltanto fare cosa sgradita al lindo Montanelli e agli altri toscopadani. Cosicché si è patriotticamente astenuto dall'irriverente compito. La citata *Indagine* Istat fornisce soltanto i dati nazionali relativi alla produzione industriale e a quella dei servizi.

Tab. 2.2a Anno 1861 - Prodotto interno lordo secondo l'Istat (Lire italiane dell'epoca)

Agricoltura	Industria	Terziario
4.200.000.000	1.500.000.000	1.700.000.000
Totale nel settore privato		7.400.000.000
Settore pubblico		400.000.000
Totale Italia		7.800.000.000
Per abitante		312

In un assetto economico, in cui industria era sinonimo di manifattura artigianale per almeno il 90 per cento dei 3.390.000 addetti, non c'è altro modo per farsi un'idea del valore regionale, che quello di partire dal numero dei censiti (come ha fatto certamente l'Istat relativamente all'intero).

Assunto questo dato, ho applicato ai produttori industriali di ciascuna regione l'identica produttività accertata in agricoltura, diminuita del 6,4 per cento, in forza del fatto che la produttività media nazionale in agricoltura risulta pari a lire 487, mentre la produttività media nell'industria risulta pari a 442 lire. La più bassa media pro capite assegnata all'industria conferma che sarebbe difficile concedere alla manifattura di quei decenni le attuali virtù

produttive. Come ho ripetuto spesso, si tratta essenzialmente di artigiani, e gli artigiani non stavano certo peggio dei contadini. Ma diversamente da oggi, la bottega artigiana del tempo era affollata di garzoni e di apprendisti, i primi poco pagati, i secondi solitamente non pagati in virtù del fatto che imparavano il mestiere. Ciò abbassa la media, cosicché la cifra indicata dall'Istat sembra pertinente.

Utilizzando i dati assunti a base del calcolo, si ottiene la seguente tabella.

Tab. 2.2b Valore della produzione nel settore manifatturiero calcolato per regione o macroregione

Regioni o macroregioni	Addetti all'industria(migliaia)	Prodotto pro-capite nell'industria Lire	Area di mercati dei prodotti industriali per regione
Area padana	1.140	542	617.800.00
% su Italia	33,6		
Toscana	277	531	147.087.00
% su Italia	8,2		
Stato Pontificio	346	317	109.682.00
% su Italia	10,2		
Due Sicilie	1.596	384	612.864.00
% su Italia	47,1		
Sardegna	31	417	12.227.00
% su Italia	0,9		
Arrotondamento del decimale			340.00
Italia	3.390	442,48	1.500.00
Percentuale degli attivi nell'industria sul totale Italia	23,6		

Come si vede, non ho tenuto alcun conto della maggiore presenza, nell'area napoletana, di impianti industriali funzionanti con moderne caldaie a vapore, praticamente le uniche in Italia, e del fatto che tra l'hinterland napoletano e la Calabria detti impianti occupavano non meno di 10 mila operai. Si trattava, in effetti, di promesse per l'avvenire (un avvenire che patriotticamente non ci sarà), ma non certo delle fonti di un apprezzabile surplus sociale. Ovviamente, ciò che vale per le Due Sicilie, dove le novità industriali scendono dai forzieri del Banco omonimo, vale anche per Genova e Torino, dove le pochissime novità industriali scendono anch'esse dall'alto, e per la precisione dalle non linde pieghe dei bilanci del Regno sabauda, cioè dalle brache del *liberal* (ma solo per i fessi) *conte* di Cavour. In verità l'encomiastica che ciascuno di noi ha

inghiottito ingenuamente a scuola non ha altro significato che il servilismo degli storici nei confronti del vincitore.

Comunque la si metta, i numeri dicono che nel Sud, al momento della disastrosa unità, gli addetti all'industria erano una percentuale più alta che nell'Italia restante. Lasciamo da parte le caldaie a vapore, a cui badiamo soltanto per avere un'idea della politica industriale dei vari governi, e fermiamoci alla produzione tradizionale. Ora, c'è manifattura e manifattura. Come abbiamo visto c'è quella costituita da un servizio fisico alle famiglie, c'è quella di lusso e ci sono aziende manifatturiere che hanno carattere pre-industriale. La prima – in buona sostanza l'artigianato locale – essendo al servizio di gente povera, dava luogo a prodotti certamente non raffinati, anche se poi niente esclude che fossero buoni e solidi. A Napoli, l'artigianato era di qualità elevata. Non così in provincia: solo i damaschi catanzaresi avevano celebrità. Di Napoli erano famosi in tutto il mondo le carrozze, gli abiti, i guanti, le scarpe. Anche in questo campo la Napoli borbonica stava parecchie spanne sopra le altre città italiane, non escluse Venezia e Firenze. Non bisogna peraltro dimenticare che Napoli è a quel tempo una metropoli europea, di gran lunga la prima università italiana, oltre che la capitale della filosofia, della storiografia, del diritto, della medicina. E' tanto più avanti la cultura moderna a Napoli, che solo quando Antonio Scialoja e Raffaele Piria si rifugiano a Torino, il Piemonte può fondare le cattedre di Economia Politica e di Chimica. Nel campo musicale Napoli fa da caposcuola. Il San Carlo è prestigioso almeno quanto l'Opera di Parigi e i teatri di Vienna. La corte napoletana è del massimo rango dinastico. Queste cose bastano a provare ampiamente il livello della manifattura di lusso.

Ma ciò che più importa ai fini del futuro sviluppo economico riguarda il fenomeno della preindustrializzazione (Deane) e quelle imprese che già offrono merci di massa a un consumatore anonimo. Pur senza il nome, questo filone di studi è antico in Italia, ma dopo il trionfo toscopadano la storiografia unitaria (specialmente servili gli storici nati al Sud) si è accanita fino al ridicolo a voler negare l'evidente primato napoletano nella manifattura. Un lavoro che ha dato risultati perché, man mano che si è andati avanti con lo Stato nazionale, l'apparato ha provveduto a cancellare i segni del passato, persino i beni artistici e monumentali, a cominciare dalla reggia di Caserta e dalla Certosa di Padula, usati come caserme, stalle, prigioni, o letteralmente lasciati andare in rovina. Un accurato panorama della preindustria meridionale si trova nella prima parte del primo volume di Arias (*cit.*). Altra opera che suppongo ben documentata è Corrado Barbagallo, *Origini dell'industria contemporanea*, che conosco solo per sentito dire.

Caduto il fascismo, che aveva messo il bavaglio al pensiero meridionalista, a cento anni circa dall'infausta unificazione, lo storico Domenico Demarco ha inaugurato un'equanime ricerca sull'economia preunitaria che, direttamente o indirettamente, mette a confronto l'economia duosiciliana con quella dell'Italia restante. Una valorizzazione in chiave polemica delle ricerche precedenti sono due libri di Capecebatro e Carlo usciti intorno al 1970 (*citati*), che ebbero vasta eco politica e culturale. Nelle università di Napoli, di Palermo, di Catania, in

altre sedi accademiche, il lavoro va avanti. Trascrivo qui di seguito delle pagine che riassumono i risultati acquisiti.

"Nel 1839, durante il regno di Ferdinando II di Borbone [...] tutta la costa, fra Napoli e Castellammare, era punteggiata da manifatture industriali legate alla trasformazione dei prodotti locali, alla ricchezza di acque e alla vicinanza del mare. Tra le attività più diffuse si annoverava la lavorazione delle pelli; nel 1864 nella sola provincia di Napoli si contavano 21 fabbriche di pellami, delle quali 2 a Resina, 3 a Castellammare e ben 16 nei pressi del ponte della Maddalena. Numerose erano anche le fabbriche di materiali da costruzione e di cristalli, le distillerie di alcolici, nonché i pastifici che, sebbene diffusi un po' dovunque nel regno e nella provincia di Napoli, erano particolarmente concentrati nel territorio compreso tra Gragnano e Torre Annunziata.

Una notevole consistenza avevano le industrie cartarie e tessili. Quest'ultima comprendeva l'artigianato, la piccola e grande industria, presente soprattutto nella Terra di Lavoro e nel Salernitano [...]. Nel 1851 la Schlaepfer e Wenner impegnava oltre 1.400 operai nelle fabbriche di Angri e di Ponte della Fratta.

A Solofra si sviluppò l'industria conciaria, un'attività che molto verosimilmente risaliva all'età alto-medioevale; nel 1857 le concerie censite erano 51, delle quali 37 di notevoli dimensioni. La concia industriale si diffuse in tutta la regione ed in vaste aree del regno, fondandosi anche sull'imponente patrimonio zootecnico disponibile. Napoli, in particolare, era famosa per la produzione del guanto bianco che, intorno al 1860, raggiungeva il numero di circa 850.000 paia annue.

La siderurgia e la metalmeccanica rappresentavano, tuttavia, il ramo industriale più consistente con una struttura assai differenziata che variava dalle piccole fonderie private, presenti per lo più nella zona Mercato, al complesso di Pietrarsa, la più importante industria italiana del tempo. La sua fondazione risale al 6 novembre 1840, in seguito all'acquisto dei suoli nei pressi della "Batteria francese", ai quali si aggiunse, nel 1844, un'area compresa tra la spiaggia e la linea ferroviaria; l'orografia stessa del terreno determinò l'andamento planimetrico del complesso. Il reparto più antico, la Torneria, a due navate ritmate da massicci arconi a sesto acuto, fu realizzato nel 1842 e vi trovarono lavoro 200 operai. Nel 1847 l'opificio era in pieno sviluppo e assorbiva 500 operai che raggiunsero col tempo le 1.250 unità.

Si erano intanto aggiunti alla Torneria l'officina per il montaggio delle locomotive, la gran sala costruzioni con macchine utensili, l'impianto di trasmissioni e grandi gru, la fonderia con forni fusori per la ghisa e getti di bronzo, il reparto per la lavorazione delle caldaie, la fucileria e la sala modelli. Nel 1853 il complesso di officine era completo in tutti i suoi reparti; nasce così il più importante stabilimento industriale di tutta la Penisola, che precede di 44 anni la fondazione della Breda e di 57 quella della Fiat.

Al complesso di Pietrarsa si affiancava l'opificio dei Granili, destinato alla fabbricazione di caldaie fisse marine e di locomotive, che aveva sede

nell'enorme edificio costruito da Ferdinando Fuga e occupava un'area di 20.000 metri quadrati, di cui 10.160 coperti dalle officine fabbri e calderai.

Questi complessi industriali, insieme alla Real fonderia, all'Arsenale e ai cantieri navali di Castellammare, costituivano la struttura portante delle industrie siderurgiche statali.

Molti imprenditori privati erano di nazionalità straniera, in qualche caso personalità di spicco del mondo industriale europeo, attratti nel Meridione dalle considerevoli possibilità di guadagno offerte dalla politica protezionistica perseguita in quegli anni. Richard Guppy, ad esempio, nel 1852 fondò un opificio meccanico sulla strada della Marina ritenuto uno dei più importanti del regno sia per capacità produttiva che per qualità dei prodotti. La fabbrica occupava un'area di 16.000 metri quadrati di cui 8.000 coperti ed impiegava 500 operai (Alisio, pag. 6).

"Nel 1863 lo stabilimento fu ceduto in fitto dallo Stato unitario all'industriale di Piombino Jacopo Bozza che, dopo i noti episodi dello sciopero represso nel sangue e dell'attentato subito qualche giorno dopo a Napoli, preferì prudentemente rinunciare al contratto. Si formò allora una società di imprenditori e capitalisti napoletani, la *Società d'Industrie Meccaniche* che rilevò lo stabilimento e l'edificio ai Granili e li amministrò in fitto fino alla crisi del 1877, sopravvivendo stentatamente grazie alle poche ma preziose commesse governative destinate all'ammodernamento della marina e delle costruzioni ferroviarie. Ritornata allo Stato, Pietrarsa fu infine ceduta alle *Ferrovie Meridionali* e quindi alle Ferrovie dello Stato continuando la costruzione di locomotive a vapore, carri e vetture ferroviarie fino all'ultimo conflitto.

Negli stessi anni di Pietrarsa si avvertì anche un certo sviluppo della iniziativa privata, concentrata nella sola capitale, giacché la mancata meccanizzazione dell'agricoltura ed il persistere di vecchi metodi di produzione scongiurarono analoghe iniziative nelle varie province. Anche questa fu opera di stranieri: Guppy, Pattison, Corradini ed altri e di tecnici meridionali formati all'estero, come Alfredo Cottrau.

Thomas Richard Guppy, industriale inglese di Bristol, si stabilì a Napoli nel 1849 e quattro anni dopo fondò la *Guppy & Co*, in società con il connazionale di Newcastle Giovanni Pattison, architetto macchinista impiegato nella società Bayard. La nuova ditta costruì il suo stabilimento nella zona del Ponte della Maddalena, divenuta ormai area di sviluppo preferenziale del primo industrialissimo napoletano ed iniziò la sua attività producendo chiodi, presse e pompe idrauliche, ferro in verghe ed acciaio in barre, lamiere e tubi, ampliando successivamente la gamma dei suoi prodotti fino a costruire macchine a vapore, caldaie e macchine per battelli e ponti in ferro. Allo scadere del contratto decennale, la società si sciolse ed il Pattison, con i figli Cristofaro e Thomas Taylor, costituì la *C. & T.T. Pattison*, mentre la Guppy conservò il suo nominativo. La consistenza del mercato interno non era però talmente migliorata da favorire l'attività di due stabilimenti di media grandezza ed in

effetti entrambi stentaronò a sopravvivere, sia prima che dopo la crisi degli anni Settanta e ne vennero fuori anch'essi grazie alle sole commesse governative. La situazione economica generale si era nel frattempo aggravata con l'abolizione delle tariffe doganali, mentre le grandi imprese di trasporti ferroviari, a prevalente capitale straniero, preferivano rifornirsi all'estero, privando così delle commesse il mercato napoletano, ove peraltro operavano ormai anche alcuni stabilimenti minori: *l'Opificio meccanico Luigi Oomens*, la fonderia dei *Fratelli Delamorte*, la *Fonderia Matherson & Co.* e lo stabilimento metallurgico dello svizzero G. Corradini sul litorale di San Giovanni.

Nel 1885 la Guppy aumentò il capitale e l'anno dopo si associò con l'importante azienda metalmeccanica inglese R. W. Hawthorn - Leslie and Co. di Newcastle-upon-Tyne, intervenuta in Italia in previsione delle commesse governative destinate al potenziamento della marina militare. Dalla fusione nacque la *Società napoletana Hawthorn-Guppy* che si sciolse nel 1904 per cedere definitivamente i suoi stabilimenti alle *Officine Meccaniche* di Milano. Anche la Pattison abbandonò la propria ragione societaria e si trasformò, nello stesso anno, nella *Officine e Cantieri napoletani C. & T.T. Pattison S.p.A.*, mentre, sempre da Newcastle, un'altra grande industria inglese di motori marini ed armamenti, la Armstrong, Mitchel & Co. decise di aprire una propria linea produttiva in Italia: nel 1886, sull'arenile di Pozzuoli, sorgerà così il *Cantiere Armstrong*, che inizierà immediatamente la produzione di materiale d'artiglieria con l'impiego di oltre mille operai.

Con l'approvazione alla Camera della legge speciale per lo sviluppo industriale di Napoli, varata nel 1904, convergeranno infine al Sud anche i capitali settentrionali. L'Ansaldo di Genova e l'Armstrong di Pozzuoli daranno allora vita alla più grande industria meccanica italiana specializzata in produzioni belliche e nel 1909-11, nell'area di Bagnoli, sorgerà uno stabilimento dell'ILVA, *primo* impianto siderurgico italiano a ciclo completo. Entrambi passeranno poi sotto il controllo dell'IRI e nel 1961 infine, dalla fusione dell'ILVA con la Cornigliano, nascerà l'ITALSIDER, delle cui vicende più recenti sono piene le cronache di questi ultimi anni (Rubino, pag. 9).

"La concentrazione della lavorazione, le tecniche ed i macchinari impiegati, il numero degli operai occupati, la consistenza dei capitali, la produttività e la commercializzazione dei manufatti raggiungono ben presto proporzioni tali da collocare queste fabbriche al primo posto nell'industria meridionale del periodo e all'avanguardia nel settore in Italia.

Il successo è dovuto ad una propria, se pur limitata, disponibilità di capitali, alla capacità di collegamento col capitalismo tedesco ed inglese, ai contatti commerciali e tecnici instaurati con aziende e mercanti di tutta Europa, al felice sfruttamento delle opportunità di sviluppo fornite dal protezionismo borbonico e dalle potenzialità autoctone (la manodopera a basso costo, il mercato napoletano, l'energia idraulica). La solidità è tale da assicurare la continuità della crescita quando con l'Unità d'Italia il protezionismo ha fine. I progressi postunitari riguarderanno soprattutto tre nuclei cotonieri salernitani, attraverso il continuo aumento dei capitali sociali, la creazione di nuovi impianti, il

potenziamento di quelli originari: il Vonwiller, poi Aselmeyer, a Fratte di Salerno, Pellezzano e Nocera; lo Schlaepfer-Wenner ad Angri, Pellezzano e Fratte; i Meyer e Zollinger, poi Freitag e poi Roberto Wenner a Scafati e Castellammare. I tre gruppi, collegati tra di loro fin dalle origini, grazie ad una accorta politica di vincoli matrimoniali e societari si fonderanno agli inizi del Novecento nelle Manifatture Cotoniere Meridionali, inglobando anche due grosse fabbriche sorte a Poggioreale. Nasce così uno dei più grossi complessi tessili d'Italia, che, passato presto in mano a capitalisti italiani, sopravviverà, in alcune fasi stentatamente, fino ad oggi (De Majo, pag. 12).

I fatti raccontano ciò che gli storici hanno voluto tacere. E cioè che il paese meridionale non solo era attrezzato di un'industria, di una cantieristica, di un sistema creditizio più avanzati che negli altri ex Stati, ma disponeva di un apparato di manifatture preindustriali alquanto largo e forse percentualmente più consistente che nell'Italia restante. Chi governava aveva cura di preparare al passo successivo. Ed era quanto Cavour e i suoi accoliti dovevano distruggere, al fine di usare le risorse del paese e assoggettarlo agli intralazzi padani.

2.3 Le attività del settore terziario non erano nuove come il nuovo Stato truffaldino, bensì antiche e molto più sviluppate della manifattura - realmente capaci di valorizzare il prodotto in agricoltura; cosa che era l'idea che ispirava Cavour, anche se, poi, questi s'impappinò e divorò Piemonte e Italia senza ottenere altro che di portare l'Italia indietro di buoni vent'anni. Una ripartizione brutta della produzione regionale, simile a quella fatta per la manifattura sarebbe ingiustificata, non corrispondente alla realtà. L'intensificarsi degli scambi europei e mondiali aveva imposto a tutti i vecchi Stati di riversare sul settore trasporti investimenti significativi. Un dato su cui gli storiografi-patrioti preferiscono sorvolare è che il paese investiva nel settore trasporti da molto prima che Cavour conclamasse l'importanza delle ferrovie. E lo aveva fatto nel trasporto marittimo, creando delle dotazioni di rilevante impegno finanziario e di notevole produttività. Difatti nel 1850 la marina italiana, cumulativamente considerata, era parecchie volte più potente che al tempo di Napoleone.

E' bene ricordare che il secolo XIX è solo in parte, e sicuramente non nella massima parte, il secolo delle ferrovie. E', piuttosto, il secolo in cui gli scambi mondiali raggiungono un livello mai conosciuto prima. E' il secolo della grande emigrazione europea in America e degli imperi coloniali; un secolo, quindi, di navi e di marineria, quanto mai altri periodi della storia. Intorno al 1860 le ferrovie - le piemontesi, le lombarde, le toscane, le napoletane - rappresentavano soltanto un costoso investimento per il futuro. Al momento non realizzavano neanche le rate annue di ammortamento del capitale. Relativamente alle ferrovie piemontesi è persino difficile parlare di investimenti sabaudi, in quanto la rete piemontese venne costruita a debito, e il debito venne caricato sul resto degli italiani. Comunque, nel 1861, le tratte la cui gestione non era in perdita erano solo quelle in cui il treno faceva da tranvai - la Napoli-Portici, la Milano-Monza, la Torino-Savigliano, la Firenze-Pisa - in tutto un paio di milioni all'anno di fatturato.

Non ho alcuna voglia di fare le coccole a Cavour, un liberal-imperialista, un patriota-*clown*, che in pochi mesi riuscì a gettare nel caos l'economia duosiciliana e a portare al disastro il lavoro meridionale; uno sfacciato colonialista, un giocatore perdente, un faccendiere la cui folle politica precipitò tutta l'Italia in miseria. Per più di quarant'anni, le ferrovie furono soltanto una passività di bilancio (Pala, pag. 337), l'occasione per tali e tanti intrallazzi che è persino difficile raccontarli. Al Sud, poi, non furono un servizio allo sviluppo e alla civiltà, ma un mezzo di conquista e di dominio, utile soltanto alle armate sabaude per mettere a ferro e fuoco il Sud. L'esempio classico è la repressione dei Fasci Siciliani, che non sarebbe stata così pronta e facile (per loro) come fu, senza l'aiuto del treno. Se si vuole essere onesti, come di regola gli storici sabaudi non sono, per gran parte del secolo, persino nei decenni finali, allorché la rete ferroviaria era quasi ultimata, ad aggiungere nuovo valore commerciale fu solamente la marina mercantile.

A riguardo, i dati forniti dai contemporanei sono concordanti. Intorno al 1860 il patrimonio mercantile italiano (non peschereccio) era composto da poco più o poco meno di 20.000 unità, tra navi grandi, medie e piccole, per una stazza complessiva tra le 600.000 e le 775.048 tonnellate, e un equipaggiamento compreso tra i 98.000 e 125.000 uomini (Demarco, pag.224 e sgg. e Petino, pag. 275. e sgg.). In media, 6,2 tonnellate per marinaio, e 6,5 uomini per nave.

Sappiamo anche che in tutti gli ex Stati l'aiuto pubblico aveva sia una forma diretta e immediata a favore del proprietario di nave, sia una forma indiretta, attraverso il privilegio alla bandiera e gli sconti daziari. A Napoli, il regime di favore fu a lungo mancante. Andava invece al naviglio battente bandiera inglese e francese, per imposizione di quei civilissimi governi. La marina duosiciliana fu parificata a quella dei due paesi non negatori di Dio, nonché liberi, liberali e liberisti, solo nel 1845. Nonostante tale sudditanza, a partire dal 1825, il Regno s'impegnò a riappropriarsi dei trasporti e dei collegamenti interni, da sempre zona di pascolo abusivo di genovesi e livornesi. Il progetto fu rapidamente realizzato, anzi andò oltre le più rosee speranze. La marineria duosiciliana conquistò l'indipendenza per le rotte mediterranee e atlantiche, per l'India, per l'Australia, qualche volta battendo in velocità i vascelli inglesi.

Un paese circondato dal mare rendeva obbligatoria l'opzione navale. Il fatto che con l'unità gli interessi commerciali meridionali verso gli altri paesi del Mediterraneo, specialmente del Mediterraneo Orientale, fossero evaporati fino a bruciare il fondo della pentola, non può portarci a essere così cretini da asserire che le ferrovie e i trafori fossero una scelta trionfale e trionfante anche per l'infelice Sud italiano. Simili cazzate le incoroniamo di crisantemi e le portiamo il 2 Novembre sulla tomba dell'on. professor Luzzatto, e magari anche su quella del nostro don Benedetto, on. senatore del regno. Il trasporto navale era meno costoso di quello ferroviario, cosicché sarebbe interessante appurare se Ferdinando ristette nel costruire ferrovie dopo i grossi benefici apportati al Regno della marineria.

Ma se il movimento marittimo divenne intenso, i porti invece rimasero pochi. E qui sarebbe da capire l'opposto di quanto sopra, e cioè se Ferdinando non spese nelle infrastrutture portuali, pur avendo le risorse per farlo, in quanto stette a sfogliare la margherita tra navi e ferrovie. Comunque, tra il 1817 e il 1890, al Sud ogni rada funse da caricatoio per il commercio della città costiera e del suo retroterra, spesso non lontano dalla costa e servito da tracciati collinari disposti a pettine rispetto al mare, e non come avvenne poi da vie che portavano a Bologna e Milano. La navigazione da punta a punta era la regola e venne scelta persino dagli insorti in occasione di sommosse e rivoluzioni. Per quel che mi è capitato di leggere, solo lo storico inglese Chorley (*cit.*) ha capito (o forse è stato tanto spregiudicato da parlarne) questo aspetto dell'assetto meridionale, non diverso da altri luoghi del Mediterraneo e dell'Italia restante. I noli realizzati dal cabotaggio napoletano, peraltro sempre contrastato dalla vivace concorrenza dei velieri francesi, spagnoli, inglesi, genovesi e livornesi (cosa che smentisce le fandonie gladstoniane circa la negazione di Dio e dei suoi santi) fecero da moltiplicatore dell'accumulazione commerciale napoletana e siciliana, in detto settore forse maggiore che quella derivante dalla marineria di lungo corso. I profitti armatoriali divennero così significativi da sorprendere positivamente uno studioso cauto negli entusiasmi, quale era Ludovico Bianchini (*cit.* pag. 529).

Il commercio estero napoletano, sebbene sottovalutato nelle statistiche degli stessi Borbone (cfr. Graziani, pag. 208), che chiusero un occhio, e spesso tutt'e due, sul contrabbando largamente praticato sui confini marittimi, appare consistente nel confronto con gli altri ex Stati. L'import/export ufficiale toccava i 60 milioni di ducati (255 milioni di lire sabaude), ma dovremmo parlare di almeno di 120 milioni di ducati, se non di più. Come vedremo meglio in appresso, a conclusione delle operazioni di conversione delle monete preunitarie le monete borboniche rastrellate dal nuovo Stato furono il 65 per cento del totale. Questo dato residuale ha portato gli studiosi a sostenere che nel Sud la circolazione monetaria pro capite fosse più alta che nel resto d'Italia; un'autentica contraddizione per coloro che sostenevano (e sostengono) che il mercato napoletano fosse meno sviluppato che negli altri Stati preunitari. Nitti ha sostenuto che i meridionali mettevano le monete sotto il mattone. Di conseguenza la circolazione monetaria duosiciliana sarebbe stata soltanto una parte delle monete poi rastrellate. La spiegazione non sta in piedi. Il fatto vero è un altro. Per prima cosa le monete degli altri ex Stati, che vennero rastrellate dall'amministrazione nazionale italiana, furono solo una parte esigua della circolazione preesistente. La restante parte o era andata all'estero clandestinamente, o in una fase di non facile credibilità dello Stato, era stata accantonata come riserva dai privati, o era stata incassata dalla Banca Nazionale, e poi fusa e spesa fuori dei confini italiani. Per seconda cosa, mettiamo per un momento che il padronato meridionale non spendesse tutto quello che incassava dall'estero (essendo una bilancia attiva la condizione ineliminabile per disporre di metalli preziosi), e che la circolazione monetaria fosse lenta. Ma appena fatta l'ammissione, sbattiamo le corna contro l'entità degli sconti bancari. A Napoli, il credito era più elevato che altrove. Gli sconti del Banco delle Due Sicilie, tra il 1825 e la fine dell'indipendenza, si

mantennero su una media annua vicina ai 90 milioni (in lire sabaude), una cifra mai raggiunta in nessun luogo dell'Italia restante, né da tutta l'Italia restante. E poi, accanto alle dodicimila navi, certamente non costruite e pagate a scopo di diporto, ci sono a Napoli forme di incetta dei piccoli e medi risparmi, che non collimano con l'idea di una popolazione di tesoreggiatori. La più caratteristica mi sembra essere la *cambiale di piazza*; un negozio che racconta molte cose.

Si trattava di un pagherò non in valuta, ma in merci, con scadenza a tre mesi o quattro mesi, emesso dai grossi mercanti, i quali se ne servivano per raccogliere danaro. Il prenditore cambiario era creditore di una quantità certa di merci, per esempio dieci tomoli d'olio, tre cantaia di grano, ecc., di cui era incerto quale sarebbe stato il prezzo al momento della scadenza. Il prenditore era libero di trattenere il titolo o di disporne mediante girata, come di una qualunque cambiale. Alla scadenza, il mercante che aveva emesso il titolo, di regola, non pagava in olio o in grano. Non era quello che voleva il portatore, ma il corrispondente valore monetario della derrata, al prezzo corrente il giorno della scadenza. Nel frattempo il mercante aveva usato il capitale, mentre il creditore aveva speculato al rialzo o al ribasso sul titolo, che aveva una sua quotazione giornaliera in borsa. Insomma, la speculazione – che insieme all'azionariato popolare nella città di Napoli era così diffusa da incontrare forti critiche da parte degli esperti d'economia (De Matteo, *cit.*) – poteva fiorire intorno al commercio delle derrate: per chi ci sapeva fare, con buoni margini di profitto, e per gli ingenui, senza eccessivi rischi. Con tale sistema Napoli metteva in movimento decine di milioni di ducati all'anno. Quest'assetto commerciale, fortemente oliato, funzionava molto meglio delle girandole del Comm. Bombrini e di quelle del suo illustre Mentore, ed è disonesto che ciò rimanga sotto la polvere di una storiografia ufficiale sempre felice di dimenticare qualunque cosa in cui il Regno napoletano possa apparire più moderno dell'Italia restante.

Tutto ciò per dire che il quadro economico italiano non è descritto dalla conversione delle vecchie monete. Sarebbe illogico credere che le monete portate alla conversione dai toscopadani fossero tutte le monete circolanti nei loro ex Stati. Egualmente illogico sarebbe immaginare che i meridionali abbiano tirato fuori, da sotto il mattone dove le tenevano, le loro monete, solo dopo l'unità, per convertirle in una carta che ai loro occhi valeva meno che niente.

Tornando all'argomento navigazione, non sarà inutile al lettore qualche notizia sul (defunto) Cantiere di Castellammare. Scrive Gennaro Maticena (*cit.*)

"Nel 1780 Ferdinando IV dispose che a Castellammare fosse realizzato "un cantiere per la costruzione delle Reali navi e accomodato meglio il Porto; nonché stabilito un Dipartimento della Real Marina".

Con quest'atto, si avviò un'impresa industriale notevolissima, che divenne un elemento centrale nello sviluppo economico e sociale del Regno delle Due

Sicilie e anche uno dei poli trainanti del settore cantieristico nazionale post-unitario.

Ferdinando scelse Castellammare per la sua antica tradizione di maestri d'ascia, nota già all'epoca degli Svevi. Durante le dominazioni angioine ed aragonesi, i suoi numerosi scali di costruzione e di alaggio impiegavano quasi la metà della popolazione maschile; nell'epoca vicereale, la velocissima "tartana grande latina" stabiese era nota in tutto il Mediterraneo.

Questo patrimonio di esperienze fu dunque intelligentemente valorizzato dai Borboni che resero Castellammare uno dei più attivi cantieri del Mediterraneo, seppure a fasi alterne connesse all'instabilità politica del Regno.

Nel 1818, a Vigliena, fu varato il "Ferdinando I", primo pirovascello italiano. Con Ferdinando II, il cantiere stabiese venne ancora potenziato e le spese per la marina militare furono duplicate fino ad arrivare a 3.300.000 ducati. Nella sola Castellammare, fino all'Unità, furono costruite 50 navi di tonnellaggio medio, oltre a naviglio minore e numerose trasformazioni e riparazioni di navi mercantili. Il 18 gennaio del 1859, Francesco II fu inconsapevole testimone del varo dell'ultima nave costruita per la Marina napoletana, la fregata "Borbone".

Oltre al polo cantieristico, il Regno si dotò di un articolato sistema di infrastrutture portuali e favorì lo sviluppo di un ragguardevole indotto manifatturiero, in particolare quello metalmeccanico, al quale contribuirono imprenditori inglesi, francesi e svizzeri. A Napoli, nel 1852, fu inaugurato il "bacino di raddobbo" — ancora oggi visitabile —; l'Arsenale fu poi potenziato a più riprese. Fu favorito l'incremento del traffico marittimo con la ristrutturazione degli scali del Regno e con accordi commerciali che il governo stipulò con altre nazioni, anche del Nord Europa e Oriente. Questa politica autonoma, come è noto, determinò la reazione, più o meno palese, alternativamente, di Francia e d'Inghilterra, che ne ostacolarono l'evolversi.

All'unificazione, lo Stato italiano, dinanzi alla consistente realtà tecnologica ed imprenditoriale raggiunta dal Mezzogiorno, anche se non uniformemente diffusa sul territorio, scelse la strada del ridimensionamento.

Nel 1864 Bixio presentò alla Camera il progetto di chiusura del cantiere di Castellammare e dell'Arsenale di Napoli, cui fecero seguito licenziamenti e accesi scontri d'opinione. In quegli anni, la stessa sorte toccò alle Officine Ferroviarie di Pietrarsa, che furono declassate a "Officina Grandi Riparazioni", ed alla Fonderia e Fabbrica d'Armi di Mongiana, che fu ceduta all'ex garibaldino Achille Fazzari, e poi chiusa definitivamente nel 1872. Cominciò dunque una "questione Castellammare" dentro la più vasta "questione meridionale" che verteva sul "ruolo" industriale da assegnare al Mezzogiorno. Tra continue proposte di cessione dei cantieri a privati, commissioni ministeriali, petizioni firmate da politici meridionali, dibattiti parlamentari, il destino di Castellammare divenne incerto, mentre si potenziarono i cantieri liguri e veneti e se ne fondò, nel 1884, uno nuovo a Taranto.

Sebbene in regime di continua proroga, tra il 1861 ed il 1918, i cantieri di Castellammare vararono ancora 83 navi militari, alcune delle quali furono le più grandi unità della Marina Militare del Regno. Al loro fianco, i cantieri privati napoletani, soprattutto Armstrong a Pozzuoli e Pattison a Vigliena, costruirono navi di grosso tonnellaggio, anche per altre nazioni. Il naviglio mercantile, brigantini e golette, era soprattutto varato nei cantieri sorrentini e in quelli di Procida e Baia; gli armatori napoletani comperavano navi anche all'estero, in particolare a Marsiglia e in Inghilterra.

Dal 1918 agli inizi degli anni '80, a Castellammare furono costruite più di 170 nuove navi, alcune superiori alle 50.000 tonnellate di stazza, oltre i micidiali M.A.S. e naviglio per attività specialistiche.

Ed ancora a Castellammare furono varate due imbarcazioni note al grande pubblico: la nave scuola Amerigo Vespucci (1931) ed il batiscafo Trieste (1953), con il quale lo svizzero Auguste Piccard raggiunse i 3.150 metri di profondità nelle acque di Ponza".

2.4 Non conosco (certamente per colpa mia) la procedura con cui l'Istat ha definito la cifra di un miliardo e 700 milioni relativamente al prodotto annuale del settore Commercio, Trasporti e Altre attività. Ora, un commercio senza trasporti è uguale a zero valore aggiunto. Se ho prodotto dieci chili di pomodori e li vendo sull'aia del mio podere, realizzo il valore del prodotto. Se non si verifica un'aggiunta sociale al valore della merce, l'atto negoziale non aggiunge alcunché al mio lavoro di agricoltore. Nel nostro paese e altrove persino la legislazione tributaria non sottopone gli agricoltori ai tributi che vengono applicati al commerciante per l'identica operazione. Ovviamente, anche a quel tempo il commercio all'ingrosso si fondava sul trasporto. E il trasporto via mare era già da migliaia d'anni una branca professionalizzata e di tipo capitalistico; cosa che non sempre avveniva per il trasporto via terra, che avveniva con carri e carretti il più delle volte condotti dallo stesso produttore. Inoltre le ferrovie, anche dove erano state stese le rotaie, pare che non trasportassero (o che non ce la facessero a trasportare) granché. Il trasporto che, in termini di economia volgare, aggiungeva un consistente valore era quello navale. Una parte rilevante dell'ipotizzato miliardo e settecento milioni attribuito al commercio e ai servizi spetta certamente al trasporto navale, in cui il Regno napoletano aveva una posizione largamente dominante.

Tab. 2.4b Valore aggiunto dal trasporto navale per regione

	Navi	Percentuale su Italia	Addetti Numero	Prodotto del trasporto
--	-------------	------------------------------	-----------------------	-------------------------------

				navale Milioni
Area padana	4.864	31,5	39.375	219,7
Toscana	921	4,5	5.625	31,4
Stato Pontificio	1.969	9,0	11.250	62,8
Due Sicile	12.925	55,0	68.750	383,6
Sardegna			-	
Italia	20.679	100,0	125.000	697,5

Fonte della prima e seconda colonna: Petino, *cit.*

2.5 L'attività dei professionisti e i servizi che essi rendono sono presentati sotto la voce *Varie*. E anche qui vi sarebbero problemi di valore connessi con il prodotto delle varie aree ex statali. Tra il Sud e l'Italia restante esiste una pesante disparità in molte cose. Una riguarda gli iscritti all'università. Indubbiamente, tra il prodotto di un sacrestano e quello di un medico, anche a quel tempo ci sarà stata una bella differenza. Semmai, il problema statistico starebbe nel quantificarla. In verità si tratta d'investimenti che a quel tempo non avevano un ritorno immediato in termini di surplus economico. Gli studenti duosiciliani erano sia i cadetti della rendita feudale in disfacimento, sia dei figli di campagnoli. Nella grande proprietà la legge, scritta o non scritta che sia, domina il maggiorasco. Agli figli toccherebbe la povertà più o meno dissimulata dal possesso di un'abitazione signorile. Nel commercio, la strada è stretta perché, nelle Due Sicilie, esso si fonda sul trasporto navale, che è riservato a chi conosce l'arte d'andare per mare e agli abitanti di luoghi in cui esiste una forte tradizione marinara e cantieristica (Gaeta, Sorrento, Amalfi, Messina, Sciacca, Bagnara, Bari, Barletta, Otranto, Gallipoli, ecc.). Non restano, come per Dante, che le arti maggiori.

Stesso discorso per chi veniva dal basso. Quando un massaro poteva permetterselo, spediva il figlio in una delle città universitarie perché prendesse una laurea. Evidentemente il reddito della terra non gli appariva moltiplicabile, o forse il suo sogno era di liberare il figlio dalla gleba e magari di portarlo a un livello signorile. L'incontro di persone così diverse per estrazione sociale e per ricchezza, nel caso di Napoli, per giunta in una città fortemente interclassista, fu la materia sociale su cui imperversò, fino a maramaldeggiare, la satira napoletana, da Scarpetta ai De Filippo. Ma fu anche l'occasione di una comunicazione interclassista, di una specie di democrazia sociale, all'interno delle classi istruite meridionali, ignota ad altre regioni.

Ma qual era il sogno sociale incorporato in quel gran numero di laureati? E' la stessa storia dell'industria borbonica. Nessuno potrà mai saperlo. Al sogno è seguito un risveglio fatto di un blocco sociale corrotto – la grande disgregazione – che pesa come un macigno sul passato, sul presente e sull'avvenire del paese meridionale.

Riassumendo quanto prima tabulato, avremo:

Tab. 2.5b Valore aggiunto nel settore terziario per regione

Regioni e macroregioni	Prodotto del trasporto navale Milioni	I due settori del terziario	Totale	%
Area padana	219,7	452,1	671,8	39,5
Stato Pontificio	31,4	107,3	138,7	8,2
Toscana	62,8	80,2	143,0	8,4
Due Sicilie	383,6	335,8	719,4	42,3
Sardegna		27,1	27,1	1,6
Italia	697,5	1.002,5	1.700,0	100,0

Detta in chiaro, l'area duosiciliana, nonostante l'evidente debolezza della sua agricoltura, disponeva di un'armatura commerciale relativamente più forte dell'area padana (peraltro, in larga parte, soggiogata agli interessi dell'Austria) e anche della Toscana e dello Stato pontificio; un dato – ove occorresse una riprova – ampiamente corroborato e avvalorato, come meglio vedremo, dall'eccezionale liquidità e dalla notevole entità del settore bancario.

Messa in conto la cosiddetta arretratezza e contabilizzate le partite attive, avremo:

Tab. 2.5c Ampiezza del mercato

Regioni e macroregioni	Agricoltura di mercato	Settori extragricoli	Area di mercato	
Area padana	757,6	1.272,6	2.030.200.000	42,8
Stato Pontificio	122,0	221,8	343.800.000	7,4
Toscana	162,2	347,7	509.900.000	10,8

Due Sicilie	482,6	1.316,6	1.799.200.000	38,0
Sardegna	28,1	27,1	55.200.000	1,0
Italia	1.552,5	3.200,0(3.185,8)	4.738.300.000	100,0
Italia				
Prodotto privato			7.400.000.000	
Area di mercato			4.738.300.000	
Percentuale				64,0

Le estrapolazioni qui effettuate non bastano a descrivere l'estensione del mercato duosiciliano. A Napoli e in Sicilia circolava più danaro che altrove. La domanda estera era così elevata che il governo doveva raffreddarla con vincoli e dazi all'esportazione. Il sistema bancario napoletano era "*uno dei meglio affinati al mondo*" (*Enciclopedia Bancaria cit.* alla voce "Banco di Napoli"). Persino F.S. Nitti cadde nell'errore grossolano di immaginare che i napoletani risparmiassero una gran parte dell'argento coniato. Ma il suo pessimismo non è corroborato dai dati. Intanto nelle Due Sicilie i depositi bancari, attraverso la *fede di credito*, si trasformavano *ipso facto* in una diversa specie di circolante (del tipo vaglia della Banca d'Italia), che presentava requisiti di comodità, garanzia e sicurezza ben maggiori della banconota emessa a Genova e Torino. Le *fedi* erano praticamente garantite dallo Stato. Come presso ogni banca, poi, il deposito presso il Banco raddoppiava il danaro stesso. Il danaro veniva dato in prestito sia ai privati sia al regio governo. Infatti la Cassa di Sconto del Banco duosiciliano rimetteva in circolazione intorno al 50 per cento del numerario ricevuto in deposito. L'altra parte veniva utilizzata dal tesoro sempre mediante *fedi* bancarie. In sostanza, il Banco impiegava (raddoppiava) le somme depositate. In buona sostanza la circolazione duosiciliana era maggiore della quantità del numerario in appresso contabilizzata dalle ricevitorie dello Stato italiano. Indubbiamente a Napoli e in Sicilia c'era il mattone, sotto cui la povera gente nascondeva il suo pezzo d'argento, e c'erano le casseforti segrete dei ricchi. Ma dove, nell'Italia del tempo, non c'erano mattoni e rispostigli segreti?

Quanto sopra non vuole assolutamente dire che le Due Sicilie fossero più ricche dell'area padana. Erano soltanto meglio governate.

2.6 Sebbene io sia tutt'altro che un fautore del sistema liberista e capitalista, di capitalismo debbo parlare, perché la vicenda che qui tratto si svolge nell'ambito di tale (selvaggia, irragionevole e disumana) categoria.

Adam Smith ha chiarito una volta per tutte che il capitale altro non è che il potere di *comandare lavoro*. Successivamente Marx ha reso più visibile il concetto aggiungendo che nel processo produttivo sono presenti tanto il lavoro

vivo (di coloro che lo stanno compiendo), quanto una forma di lavoro che egli ha chiamato *lavoro morto*. Esempio. Se una qualunque fabbrica è installata in un capannone costruito in precedenza mediante un certo numero di giornate lavorative, se dentro il capannone operano un certo numero di macchine costruite in precedenza da altri fabbricanti, se nel capannone viene consumata energia elettrica prodotta in una centrale elettrica esterna, per cui il proprietario pagherà una bolletta alla fine del bimestre, se nel fabbricato vengono lavorate delle materie prime acquistate e pagate dal padrone: tutto questo e molte altre cose ancora sono lavoro già compiuto, finito, definito nel suo valore, oggettivo, fatturato, pagato (o che comunque da pagare). Il capannone potrebbe rimanere vuoto, le macchine ferme, le materie prime inutilizzate, il contatore non girare, tuttavia il capitale è già speso o impegnato. Mettendo insieme le due voci, nel processo produttivo il capitale non è altro che (uno) lavoro morto, (due) danaro per pagare i salari. In buona sostanza il capitale è il potere di comandare lavoro.

E' perfettamente chiaro che, negli anni di cui ci stiamo occupando, la disponibilità di un capitale liquido (monetario) corrisponde al potere di comandare lavoro. Ciò subito, o in un futuro meno prossimo. Un potere comunque *potenziale*, nel senso che può essere esercitato o no, che può essere ceduto volontariamente ad altri (o che si deve cedere ad altri, come nel caso dei tributi), o da altri scippato.

Partendo dalla categoria *potere di comandare lavoro*, siamo in condizione di confrontare il potenziale capitalistico duosiciliano e quello padano prima della mala unità.

Tab 2.6 Potere di comandare lavoro nelle Due Sicilie e nella Padana prima dell'unità italiana (1858)

	Circolazione metallica e di vaglia bancari	Circolazione di carta fiduciaria	Potere di comandare lavoro	Inc
Due Sicilie	464.100.000	89.000.000	553.100.000	100

Regno sardo	202.100.000	57.000.000	259.100.000	-
Lombardia	112.300.000	-	-	-
Veneto	99.900.000	-	-	-
Ducati	38.800.000	-	-	-
Totale Padana	-	-	510.100.000	92

Oggi le situazioni sono sovvertite. Il Sud italiano è finito allo stesso modo del celebre Teatro San Carlo. Prima dell'unità era il primo teatro d'Italia, oggi neppure i musicisti meridionali gli danno un minimo di considerazione. Dico di più: oggi la gente è stata convinta (dalla servile Tv e dai servili giornali) che La

Scala di Milano è sempre stata il più prestigioso teatro lirico d'Italia e del mondo. Non c'è patria che tenga. Le colonie sono colonie, anche se s'infocchettano con un nastro tricolore.

Nicola Zitara