

Nicola Zitara

L'unità truffaldina

L'origine politica del capitalismo padano e del disastro meridionale

Capitolo Ottavo

I patriottici intralazzi e la formazione del capitalismo padano

8.1 La consorceria capitalistica che tuttora domina l'Italia creò il suo potere di comandare lavoro nei primi anni di vita dello Stato unitario. Usando una parola degli anni '50 potremmo dire che decollò. Ma solo come sistema capace di ingenerare un'accumulazione primaria. Credo, tuttavia, che sia più esatto capovolgere la sequenza delle cause: fu essa che fece lo Stato unitario e, una volta fattolo, usò la sovranità statale per accumulare il capitale primitivo, come scrisse lapidariamente Gramsci. Bisogna aggiungere che soltanto nei primi decenni della malsana convivenza nazionale l'appropriazione toscopadana fu realizzata sotto forma di saccheggio coloniale. In appresso, avendo accettato in eredità da Cavour il liberismo imperiale made in England, la nuova classe dominante, per schiacciare il Sud, si è servita (e si serve) dei meccanismi che regolano qualunque mercato nazionale capitalistico; in ciò assecondata dalla banca centrale e dalla legislazione falsamente nazionale, che il parlamento sforna. Una volta varato, il meccanismo dualistico funziona per forza d'inerzia, secondo la classica interfaccialità sviluppo/sottosviluppo, ed è divenuto una norma inavvertitamente osservata nei rapporti di scambio, nel lavoro, nel costume, nella narrativa, nel cinema, nel giornalismo, nella lingua, nei mass-media, nell'etica sociale (i terroni) e persino nei rapporti personali e familiari.

I processi a cui presteremo attenzione sono la moneta, le ferrovie, gli armamenti, il debito pubblico. Circa l'iniqua distribuzione della fiscalità statale e comunale, che costituisce un tema non meno importante, si rimanda il lettore alla classica trattazione che ne fece Francesco Saverio Nitti** sul finire del sec. XIX. Naturalmente i processi accumulativi non si svilupparono in contesti separati, come dire, per capitoli. Tuttavia, per chi si accinge a mettere in rilievo atti e fatti determinati sarebbe difficile una trattazione unitaria. Tutto quel che può fare è di richiamare le connessioni fra l'uno e l'altro evento.

Fatta l'Italia, il padronato di tutte le regioni si ritrovò a dipendere, per la sua esistenza di classe, dalla consorceria cavourrista, dal re e dalle truppe in campo. Nel timore di restare senza le divisioni necessarie per tenere a freno le tensioni che percorrevano le classi povere, in particolare le aspirazioni contadine, i padroni si adattarono a subire un monarca costoso e invadente, assieme al suo esercito di prussiani da operetta. "Ci sembra significativa la priorità riconosciuta dal governo piemontese, attorno al quale si organizzò la

borghesia italiana, alla costituzione di forze armate di sicuro affidamento e di grandi ambizioni, necessarie perché il nuovo stato potesse far fronte al duplice pericolo della pressione dall'esterno e della disgregazione interna" (Rochat e Massobrio, pag. 6). Credo che agli illustri autori sia scivolata la mano allorché parlano di pericoli esterni. In effetti, né l'Austria, né l'Albania, né il Turco, né il Negus si sognarono mai di minacciare una guerra all'Italia. La Francia e l'Inghilterra imposero le loro condizioni, ma, al tempo, lo facevano un po' con tutte le popolazioni arretrate e anche nella stessa Europa, con gli Stati più deboli. Fu semmai l'Italia a esibirsi in guerre che servirono soltanto a consumare uomini e materiali. Più aderente alla vicenda storica è invece il richiamo al pericolo di una disgregazione interna del nuovo Stato. Il riferimento generico riguarda in effetti la Guerra del Brigantaggio[1]; un evento tuttora non ben inquadrato in tutte le sue implicazioni a causa dell'italica ipocrisia, e che comunque fa da cartina di tornasole circa il carattere coloniale dell'esercito piemontese. Alcuni esponenti della borghesia padana – ad esempio Massimo d'Azeglio – avrebbero rinunciato all'annessione del Sud, purché il nuovo Stato non dovesse continuare a combattere una guerra ingloriosa e crudele. Fu invece la perfida Destra a temere, come Cavour, che se avesse lasciato un qualche spazio all'iniziativa repubblicana, il risultato fin lì ottenuto sarebbe saltato in aria. D'altra parte Genova e Livorno premevano perché il saccheggio del Sud andasse avanti. Non bisogna dimenticare che per i banchieri toscani e liguri lo sfruttamento del Meridione faceva parte di una tradizione plurisecolare. Infatti gli usurai di Genova e di Firenze, pronubi i re francesi e spagnoli, per cinque secoli avevano avuto mano libera nella spoliazione del Regno meridionale; un fatto ampiamente testimoniato dai cognomi fiorentini e genovesi di una parte non minoritaria della feudalità napoletana.

Le spese per l'esercito e la marina militare – scarsamente produttive in un paese senza industria siderurgica e meccanica – pesarono in misura disastrosa sul buon andamento dell'azienda Italia; oltre che, ovviamente, sulla condizione delle popolazioni tributarie. Queste, che già ereditavano circa due miliardi di debiti per spese sostenute dagli ex Stati nel corso di un settennio di tensioni guerresche, dovettero accollarsi anche la nuova, ingiustificata e velleitaria follia. Tra il 1852 e il 1860 il peso dei tributi era cresciuto un po' dovunque, specialmente nel Regno di Sardegna. Negli stessi anni, l'ammontare complessivo del debito pubblico era aumentato ancora di più. Anzi era quasi raddoppiato tra 1859 e il 1860[2].

Tab. 8.1a Entrate, uscite e crescita del debito pubblico nel complesso degli ex Stati prima della seconda guerra cosiddetta d'indipendenza

Migliaia di	Entrate	Uscite	Debito
-------------	---------	--------	--------

lire sabaude Anno	complessive	complessive	pubblico degli ex Stati. Totale progressivo
1852	418.475	446.218	1.310.360
1859	571.107	514.221	1.482.760
1860	469.115	571.277	2.241.870

Mia elaborazione su: Zobi, *cit.* pag. 12

Il debito pubblico non è fatto di cambiali a vista. Al contrario: se l'introito del tesoro è immediato, la restituzione – se mai ci sarà - è rimandata di anni e di decenni. Attuale è invece il peso degli interessi, come ben sanno gli italiani di sempre, non esclusi quelli odierni. Anche il debito flottante, che il tesoro dovrebbe poter accendere solo per provvedere a temporanee esigenze di contante, in Italia è sempre stato un trucco governativo: di regola rinnovato, spinto in avanti, più spesso consolidato che pagato [3]. Comunque, il nuovo Stato non aveva una scadenza immediata di due o tre miliardi per debiti pregressi, ma una di 124 milioni l'anno (divenuti 160 dopo le guerre del 1859 e 1860) a titolo di interessi a favore dei portatori delle cartelle, con un'incidenza che, nei primi bilanci del nuovo Stato, stava intorno a un quinto delle entrate.

Tab. 8.1b **Prospetto delle finanze degli antichi Stati al momento della fusione in un unico bilancio**

Stati	Entrate fiscali	Spese totali	Avanzo	Disavanzo	Procapite** Lire
Regno Subalpino	391.190.510	482.201.344		91.010.834	95
Lombardia	80.794.320	52.443.718	28.350.620		25
Emilia*	62.541.984	36.111.571	26.430.413		31

Marche	14.478.111	12.896.664	1.581.448		16
Umbria	8.959.642	5.348.199	3.611.443		17
Toscana	43.370.495	57.690.970		14.320.476	22
Napoli	109.429.066	100.493.766	8.935.299		16
Sicilia	47.644.750	50.433.067		2.788.317	20
Totale	758.408.878	797.619.300	68.909.204	108.119.627	35
					39.210.42

- Parma, Modena, Romagne.
- ** Popolazione regionale al censimento 1861

N.B. E' il caso di ricordare che le uscite sono quelle di Stati che si preparano all'offesa o alla difesa. E' facile supporre, inoltre, che almeno una parte delle maggiori spese sono state effettuate dalle luogotenze sabaude d'occupazione.

Si trattava di una componente non tenue della spesa pubblica, tanto più che il gettito fiscale - benché notevole fosse il suo peso per i contribuenti - risultò, da principio, al di sotto di quello che ottenevano complessivamente gli ex Stati.

In una relazione al parlamento, il deputato Pasini attribuì la fiacchezza delle entrate tributarie al fatto che il nuovo Stato non percepiva il dazio sui consumi interamente devoluto ai comuni (Plebano, vol. I, pag. 65). Unificati gli erari degli ex Stati, fu evidente che la mucca non dava tutto il latte su cui i cavourristi avevano fatto assegnamento. Ciò nonostante allentarono la corda alle spese militari[4].

Tab. 8.1c Annualità del debito pubblico degli ex Stati, come calcolato retrospettivamente dopo la presa di Roma (1871)* .	Lire
Napoli	26.003.633
Sicilia	6.800.000

Lombardia	5.534.193
Veneto	3.890.169
Modena	745.727
Parma	424.186
Toscana	4.020.000
Stato Pontificio	22.459.518
Stato sabaudo	54.921.696
Retrospettivamente a prima del 1861. Rendita da pagare annualmente dal nuovo Stato.	124.799.125
Totale generale per l'Italia[5]	

8.2 Se rapportate alla ricchezza nazionale, le spese militari del Regno d'Italia furono più che folli. Neanche Hitler o Mussolini caricarono sul bilancio pubblico percentuali simili; spese che paiono deliberate da un governo in preda a una forma di follia *western* per fucili, cannoni e corazzate. Per maggiore sciagura, i detentori del potere politico insistettero nell'imbecillità tipicamente e programmaticamente cavouriana di acquistare gli armamenti all'estero, anziché creare un'industria pesante. Dietro il carnevale erariale stavano i generali, i quali, più che una divisa da soldato, avrebbero dovuto indossare le brache di Attila. Naturalmente lo scopo era ben altro: arricchire a spese di Pantalone, sottomettere le classi del lavoro, apparire belli e nobili attraverso la spesa opulenta. Meno naturalmente i sapientoni delle accademie, per guadagnarsi la pagnotta, affermano che, sì, la gente pagò, ma poi si ritrovò felice e appagata nella sua incomparabile patria, libera e indipendente. Ed è magra consolazione il sapere che non esiste una legge che renda obbligatoria, per gli storici, l'onestà e l'indipendenza di giudizio. Nonché la prudenza.

8.2a Entrate ordinarie e spese militari del Regno d'Italia in cifre assolute e in percentuale dal 1862 al 1870

(Lire correnti all'epoca)

Anni	Entrate ordinarie (riscosse) Milioni	Spese per l'esercito e la mar.	%	Anni	Entrate ordinarie (riscosse) Milioni	Spese per esercito e marina	%
1862	771	484	63	1867	715	400	56
1863	511	239	48	1868	739	214	29
1864	565	465	77	1869	902		
1865	637	385	60	1870	801	446	26
1866	609	715	117	Totale	6.250	3.348	54

Mia elaborazione da: Izzo *cit.* Appendici

Le spese per il riarmo impegnarono per oltre trent'anni una parte consistentissima delle uscite statali, causando l'espansione degli interessi sul debito pubblico, la contrazione degli investimenti in industria e in agricoltura, cioè nei settori portanti della produzione e del benessere, e allargarono lo spazio operativo dei grandi usurai nazionali e forestieri, e di rimbalzo l'ulteriore impoverimento dei poveri. Per mostrare quanto incidesse percentualmente la spesa militare sul totale delle spese per beni e servizi, nella tabella che segue la spesa per il debito pubblico (un'uscita per così dire in conto capitale) è stata espunta dai totali della spesa annuale. Dal 1862 al 1868, i ministeri della Guerra e della Marina divorarono oltre la metà della spesa pubblica (entrate tributarie + prestiti pubblici), e furono la fonte prima dell'indebitamento dello Stato e del calvario degli italiani del tempo. Su un reddito pro-capite calcolato in 288 lire (circa dieci quintali di grano), una considerevole quota venne saccheggiata dal mostro, per giunta inefficiente e causa, per l'Italia, d'indicibili figuracce agli occhi del mondo intero (Lissa, Custoza, l'ammiraglio Persano, i generali Cialdini e La Marmora: le mani più sporche di sangue italiano da duemila anni in qua - dal tempo del genocidio dei Sanniti sotto le mura di Roma - e la faccia più tosta di tutte le glorie risorgimentali).

Tab. 8.2b Ripartizione percentuale della spesa pubblica al netto degli interessi sul debito pubblico dal 1862 al 1868

Anno	Giustizia	Esteri	Pubblica istruzione	Interni	Lavori pubblici	Guerra e Marina	Agricoltura-Industr-Comm.	
1862	4,9	0,5	2,1	10,1	17,1	62,0	3,3	100
1863	6,0	0,6	2,6	13,9	19,0	56,7	1,2	100
1864	5,9	0,6	2,5	13,5	20,0	56,0	1,5	100
1865	6,0	0,7	2,8	11,9	17,9	49,6	1,1	100
1866	5,0	0,8	2,7	9,4	9,9	71,4	0,8	100

1867	7.1	1,1	3,4	11,6	22.2	53,2	1,4	100
1868	8,0	1,3	4,0	12,3	19,7	53,4	1,3	100

Mia elaborazione su: Izzo *cit.*, Appendici

Lo Stato italiano aveva un parlamento eletto fra i possidenti e un senato di nomina regia, i cui membri erano le persone più ricche del paese. Le eccessive spese dello Stato percuotevano fortemente anche la rendita padronale. Certamente non nella stessa misura nelle varie regioni, come insegna Nitti. Dappertutto difficilmente un proprietario poteva compiere una totale o parziale traslazione dell'imposta su altri soggetti economici, in quanto in agricoltura vigeva, potremmo dire, una concorrenza perfetta (tra i produttori della medesima derrata nella medesima regione). Inoltre, anche nelle regioni meno povere, il rapporto tra il contadino-produttore e il proprietario percettore della rendita, o l'affittuario, o il gabellotto era influenzato più dalla pressione demografica sulla terra, dalla fame delle famiglie coloniche e bracciantili, che dalla pressione fiscale. Logica avrebbe voluto che i redditieri, che, come detto, erano la parte numericamente predominante del parlamento, si muovessero contro le smodate spese statali. Storicamente i parlamenti erano nati proprio per questo! Eppure non le contrastarono più di tanto.

Perché? Prima di tutto perché la frazione meridionale di questi signori doveva mostrare la sua lealtà alla frazione toscopadana, la cui spocchia militare faceva da metro morale e patriottico dell'italianità. Poi perché, sulla frazione toscopadana, gli speculatori esercitavano l'egemonia culturale realizzata al tempo di Cavour. La gente che ingrassava sulla spesa pubblica era legittimata dal credo cavourista del protezionismo dall'interno, che covava sotto la cenere di un liberismo di facciata; in pratica un liberismo non vincolante per i settori che si volevano proteggere (Carpi, 256 e sgg.).

Tab. 8.2c Parallelismo tra spese militari e nuove emissioni di debito pubblico (milioni di lire correnti)

Anni	Spese militari	Nuovo d.p.
1861		500
1862	368	
1863	675	
1864	995	
1865	1.245	925
1866	1.624	1.525
1867	1.844	1.775
1868	2.011	2.025

Mia elaborazione su Izzo, *ibidem*.

Non essendo sufficienti le entrate, i governi nazionali indebitavano i contribuenti con chi all'interno e all'estero prestava dei soldi allo Stato. A pagare avrebbero provveduto le future generazioni[6]. Questa metodologia non era stata inventata dal defunto Conte o dai suoi corifei. Si trattava di un espediente praticato, nei secoli precedenti, sia in Gran Bretagna sia altrove. Applicato all'Italia-una esso ha portato un gran bene al Nord e ha rovinato il Meridione. Le due cose sono visibili, diciamo così, a occhio nudo da tutti. Gli addetti ai lavori, che dispongono di occhiali all'infrarosso e potrebbero leggere fra le cifre le cause del disastro meridionale, voltano pagina in quanto accortamente frollati all'italica arte dell'ipocrisia.

8.3 Torniamo al marzo 1861, con Cavour ancora vivo e trionfante, e con Pepoli disoccupato, non essendo stata ancora decretata la tariffazione delle monete degli ex Stati in moneta sabauda. Alla formazione del primo governo nazionale, di cui viene nominato ministro delle finanze il banchiere livornese Pietro Bastogi. L'inclusione nel governo di ministri non piemontesi non era una novità. Nove anni prima, con l'ascesa di Cavour alla presidenza del consiglio dei ministri, lo Stato sabauda era passato, senza modifiche statutarie e quasi inavvertitamente, da governo del re a governo parlamentare. Cavour, leader indiscusso sia del governo sia del parlamento, aveva aperto le stanze del governo ai profughi che, dopo il 1848, si erano rifugiati nel Regno sabauda, divenuto garantista, oltre che fautore dell'Italia unita (vale la pena di ricordare, però, che su Mazzini, cittadino sabauda, gravava sempre una condanna al cappio, per giunta mai revocata dalla patriottica patria). È stato osservato che l'ospitalità fu un costo che il Piemonte decise di pagare alle sue ambizioni espansionistiche. Ciò non sminuisce l'intelligenza dell'atto politico. Peraltro, nelle idee di Cavour, il Piemonte non si preparava a egemonizzare l'Italia, ma a essere una parte della Toscopadana unita. L'idea colonialista è successiva: non specificamente piemontese, ma complessivamente toscopadana, e da attribuire essenzialmente al successivo ascendente genovese e livornese sul governo. Emerse, comunque, quando gli eventi internazionali allargarono l'originario progetto unitario alla Sicilia e al Napoletano. Nell'anno circa, in cui il Sud rimase fuori dall'area sabauda, l'unificazione delle regioni per prime annesse al Piemonte e alla Liguria, se non fu perfettamente paritaria, tese sicuramente a esserlo. Il padronato piemontese non giocò con due mazzi di carte con la Toscopadana, come poi farà proprio la Toscapadana unificata con il Sud, ma si comportò con lealtà verso i padroni lombardi, toscani, emiliani e romagnoli, coinvolgendoli nella gestione del potere.

Il primo ministero del Regno d'Italia-una appare una continuazione dei ministeri piemontesi, sovrastato com'è dalla forte personalità di Cavour e dalla centralità dell'esercito regio. Nella sua composizione è possibile osservare un'apertura regionale, forse un po' stentata, ma di buon auspicio. Fra le altre presenze, tutte d'incerto significato, quella toscana non è di facciata; ha un peso reale. Prima di assurgere a ministro, il livornese Pietro Bastogi non aveva fatto parte del circolo dei fuorusciti. Patriotticamente non aveva altri e diversi

meriti che un mazzianesimo giovanile. Invece era il padronato toscano a godere di una posizione speciale agli occhi di Cavour - molto più di quello lombardo. Riconsiderando i particolari passaggi della vicenda, è possibile commentare che il padronato lombardo, pago d'essersi liberato dell'Austria, non avanzò gran pretese. Sicuri di sé, i lombardi non fecero altro che infilarsi quatti quatti dove i piemontesi lasciavano uno spazio, tanto che, qualche anno dopo, riuscirono abilmente a gabbarli sul terreno fiscale. I toscani invece posero delle condizioni (Ragionieri, *passim*, Salvestrini, *passim*). In appresso le vicende parlamentari portarono alla luce del sole la contesa latente tra interessi toscani e interessi piemontesi, nonché il successivo accomodamento, che in effetti fu una spartizione dannosa per tutte le altre regni. I fatti di Toscana sono stampati in tutte le storie unitarie. Oltre a rivendicare il merito d'aver trascinato con sé, nelle braccia del Savoia, l'Italia centrale, il padronato toscano era ricco; una cosa di notevole peso in un momento in cui Cavour era stato costretto a battere cassa. Difatti i soldi che, nel 1859, aveva inutilmente chiesto a Napoleone, poi a Bombrini e infine al popolo piemontese, onde spendere la guerra all'Austria, gli erano venuti dalla Toscana, sottoscritti formalmente dai banchieri livornesi Antonio Adami e Adriano Lemmi. E' da supporre, però, che i due non fossero che dei prestanome. La cifra era alquanto consistente, superiore alle forze di due banchieri di provincia^[7]. Dietro a loro c'erano sicuramente dei solidi latifondisti toscani e dei banchieri inglesi.

Cavour vivente, il contrasto tra liguri-piemontesi, da una parte, e toscani, dall'altra, se vi fu, non uscì dalla sacralità dei gabinetti politici. Ma, a vittoria ottenuta, avendo portato molto, i toscani pretesero d'entrare nella sala dei bottoni. Dovendosi avviare l'unificazione dei debiti pubblici degli ex Stati, a gestire l'operazione fu chiamato Pietro Bastogi.

Sull'operazione e sul modo con cui fu condotta non ci sono obiezioni da fare. O almeno obiezioni rilevanti. Come già accennato, era il caso di farla precedere dalla conversione delle monete, ma non ritengo che la cosa abbia condizionato l'operazione sui debiti pubblici. La mancata conversione della moneta resta uno dei più grossi misteri italiani. Comunque sia, mentre Bastogi si prodigava inconsapevolmente a creare l'inferno per quasi tutti gli italiani e il paradiso per una minoranza - cioè il Gran Libro del Debito pubblico - l'anima di Cavour volava a Dio. Gli successe il latifondista toscano Bettino Ricasoli, il quale confermò Bastogi al ministero delle finanze. L'opera di unificare i vari debiti statali era stata appena portata a compimento, che cadde anche il ministero Ricasoli. Il barone toscano, aristocratico pare d'antico lignaggio, era poco incline a piegare la schiena al cospetto del fulgido re d'Italia, il quale rivolse al governo un suo fedele consorte, Urbano Rattazzi, le cui articolazioni dorsali erano più flessibili, nella circostanza coadiuvato dall'uomo di punta della sinistra parolaia, il lombardo Agostino Depretis. Il Regno d'Italia aveva dei sudditi, dei ministri, dei generali, degli ammiragli, delle imposte, molti fucili, qualche corazzata, ma non una moneta. Non avere una moneta era la strada obbligata per fornire il becchime ai pollastri del capitalismo.

I libri di storia patria strombettano ai quattro venti che il primo merito dei governi nazionali fu quello di fare le strade e le ferrovie, specialmente quelle meridionali, che l'odioso e odiato Borbone aveva trascurato di fare.

“I brevi anni a ridosso dell'unificazione appaiono già determinanti per gli sviluppi successivi. Dalla vigilia della proclamazione del regno sino al 1865 la politica ferroviaria fu guidata (come affermò lo Jacini) da un assoluto stato di necessità, **da una sorta di istinto di conservazione della nuova realtà statuale** (grassetto del redattore), nata più per forza di idealità e nel quadro di delicati equilibri europei piuttosto che per spinte tangibili di integrazione provenienti dagli ambienti economici. Già i governi provvisori rilasciarono concessioni per la costruzione e l'esercizio di migliaia di chilometri di nuove linee, cui fecero seguito le iniziative altrettanto frenetiche dei governi e del parlamento italiano, in un clima di inesperienza finanziaria e di illusioni sulla reale consistenza della ricchezza nazionale. Analogamente, la convenzione con la Francia del 1862 per la realizzazione di un tunnel ferroviario nei pressi del Moncenisio rispondeva a considerazioni di natura prevalentemente politica e diplomatica, anche se vi guardavano con attenzione gli ambienti economici dell'Italia nordoccidentale.

“Dopo l'abbandono, già nel 1862, di ogni costruzione diretta da parte dello Stato, il regime sistematicamente adottato fu quello della concessione a privati della costruzione e dell'esercizio delle linee, mentre lo Stato garantiva loro un rendimento finanziario minimo [non tanto, per la verità! ndr] per chilometro. A causa delle modalità affrettate di valutazione delle linee da parte dello Stato (tracciati e redditività presunta) e dei requisiti sommari richiesti alle compagnie concessionarie, quei primi anni videro all'opera numerose società improvvisate. Tra di esse si distinguevano per una solidità maggiore solo quelle promosse da alcune banche d'affari del Nord controllate da capitalisti stranieri e sorte da pochi anni proprio in relazione all'occasione rappresentata dalle concessioni ferroviarie italiane” (Fumi, pag. 91).

Ed è a questo punto – e a questo punto soltanto – che compare il grande capitalismo toscopadano, in precedenza assolutamente invisibile, anche a guardare con una doppia lente d'ingrandimento (e visibile soltanto nel paese duosiciliano); un capitalismo “alla carta”, fatto cioè con i soldi dello Stato, o per meglio dire con i soldi dei nuovi sudditi di quei patriottici facitori di nazioni, finalmente risrgimentati.

Si doveva tenere a tutti i costi unita una nazione che s'era pentita del suo fasullo *epos*. Lo strumento per tenere unita l'*unità* erano i bersaglieri, i cavalleggeri, i carabinieri. Il padronato italiano non fece obiezione circa il peso dei loro stipendi e il costo degli equipaggiamenti. Bersaglieri, cavalleggeri, re e generali dovevano funzionare da economie esterne, da infrastrutture armate, idonee ad assicurare alla classe degli speculatori - che operava all'interno ma anche alle spalle del padronato fondiario - la buona riuscita delle sue manovre. Siccome il vero nemico era all'interno della patria-una, il primo, glorioso intralazzo ruotò intorno alle ferrovie meridionali. Con questo nome, però, i padri della patria non intendevano riferirsi alle ferrovie che vanno da

Napoli in giù, ma alle ferrovie che vanno da Napoli in su, per portare speditamente il sudici ducati borbonici a Milano, ansiosa anch'essa di risorgimentare.

Di linee ferroviarie (al plurale), al Sud c'era gran bisogno, onde realizzare un sistema di comunicazioni interne che superasse la millenaria, reciproca separatezza delle provincie. Il Sud, si sa, è una penisola lunga ma non larga, che si va assottigliando man mano che s'inoltra nel Mediterraneo. I punti che bisognava congiungere immediatamente erano l'area campana con la Puglia, gran produttrice d'olio e di grano, e più in generale il Jonio e l'Adriatico con il Tirreno, essendo il percorso ferroviario, tra Bari e Napoli, un sesto o un settimo di quello via mare. Questo, più per gli uomini che per le cose. Per le cose, il trasporto marittimo otteneva un forte risparmio rispetto alla ferrovia, il cui solo costo d'impianto stava tra le 210 e le 250 mila lire a chilometro (come dire 10.000 quintali di grano, ovvero il nutrimento annuo di 3/4000 persone), più il materiale rotabile.

Comunque il problema da risolvere (allora e anche oggi), per movimentare l'economia, era la viabilità interna (a pettine) tra collina e costa. Ma questa esigenza valse poco agli occhi dei padri della patria. Al contrario la rapidità offerta dalle rotaie al rapido spostamento dei corpi d'armata dal Nord, dove godevano del loro naturale habitat, all'arido Sud, si presentò strategicamente decisiva in un momento in cui le regioni napoletane e siciliane erano abitate da genti ancora da domate e sottomettere alla radiosa corona dei Savoia e agli intrepidi generali Enrico Cialdini e Alfonso La Marmora, famosi entrambi per i massacri compiuti (non solo) al Sud e per il modo brillante con cui furono sconfitti dagli austriaci, già sconfitti, anzi sbaragliati, dai prussiani nella stessa guerra (glorie d'Italia!). Il treno, militarmente parlando, era anche un risparmio, nel senso che un'armata che può muoversi facilmente sul territorio vale almeno quattro che stanno ferme. Le ferrovie del Lombardo-Veneto erano in mano ai Rothschild già prima dell'unità. Siccome il Lazio era ancora in gran parte sotto al Papa, non potendone attraversare il territorio per penetrare al Sud, il governo italiano decise di raggiungere Napoli aggirando i resti dello Stato Pontificio lungo l'Adriatico, con una tratta Ancona - Foggia, a cui avrebbero fatto seguito le tratte Ancona - Ceprano (a sud di Roma) e Napoli-Foggia. Durante la sua dittatura, Garibaldi aveva stipulato con i banchieri livornesi Adami e Lemmi una concessione riguardante le linee sudiche. E qui gli storici, poco pratici di geografia ferroviaria, fanno un ammirevole pasticcio. Garibaldi riconcesse ai suoi raccomandati una concessione stipulata dai Borbone a favore di Talabot, ma non certo la Napoli-Bologna, via Adriatico[8]. E' infatti inconcepibile che il governo napoletano stipulasse una concessione riguardante i territori del papato. In effetti la concessione borbonica riguardava la Napoli-Foggia.

Cavour, che favoriva i mazziniani solo quando gli servivano, aveva revocato la convenzione e si era rimesso in contatto con il banchiere francese Paolino Talabot. Era questi un nome d'assoluta garanzia, in quanto agiva per conto di James Rothschild. Morto Cavour ed esautorato Ricasoli, nell'inverno del 1862 il nuovo presidente del consiglio, Rattazzi, spedì come suo emissario a Parigi,

affinché trattasse l'affare, l'ingegnere milanese e deputato Grattoni (spesso *nomina sunt res*), che in appresso sarà nella direzione tecnica delle Società per le Ferrovie Meridionali. Non ho prove da portare, ma la mia convinta opinione è che il piano di non lasciare alla casa parigina il boccone in via di cottura fu concepito sulle sponde della Senna, dall'illustre ed ecologico duca di Galliera, che certamente dovette fare da cicerone al connazionale, lungo i boulevard della nuova Parigi. Peraltro il successivo botto coinvolse un così alto numero di persone che è facile supporre una gestazione durata parecchi mesi. Comunque sia, nel giugno del 1862 il governo Rattazzi concluse un accordo con Rothschild, che sottopose al parlamento affinché deliberasse la concessione ferroviaria. Infatti, pur non essendo scritto nelle costituzioni, gli Stati moderni, similmente allo Stato feudale, s'intendono sovrani di ogni via di comunicazione, sia essa terrestre, sotterranea, sopraelevata, marittima o fluviale.

8.4 Siamo alla metà di luglio dello stesso anno 1862. Mentre Pepoli, il ministro delle finanze in carica, sfoglia la margherita in materia di conii monetari, viene insediata una commissione parlamentare per l'esame della concessione ferroviaria a Rothschild. La discussione non ha il tempo di cominciare che, al suo presidente, arriva una lettera del precedente ministro delle finanze, Pietro Bastogi (da non dimenticare che è un toscano, amico di Ricasoli e di Peruzzi, gente che aveva dato dei soldi a Cavour), nella quale si dice che un gruppo di capitalisti-patrioti (o se preferite di patrioti capitalisti, in ogni caso ferventi) ha già formato una società con cento milioni di capitale, per la costruzione delle ferrovie meridionali.

Eccone il testo: « Poiché era a mia notizia che due compagnie di capitalisti esteri si facevano concorrenza per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio delle strade ferrate meridionali, mi parve potesse giovare alla dignità e agli interessi del nuovo regno d'Italia che anche una compagnia di [patrioti, ndr] Italiani si accingesse al concorso. Era mio desiderio che si rendesse manifesto come gl'Italiani, quando vogliono collegare insieme le singole forze, ne possano creare una economica tale che valga ad esplicare tutta la potenza produttrice della ricchezza nazionale. Per dare al Governo ed al Parlamento una prova di questo desiderio, il quale è pure vivissimo in tutti gl'Italiani, e può veramente essere soddisfatto [e fu in effetti soddisfatto per patriottismo ndr.]; per dare il primo esempio fra noi di una grande associazione di capitalisti nazionali, oso sottoporre alla S. V. illustrissima, in mio nome, un'offerta ed un capitolato per assumere la concessione delle strade ferrate meridionali, e quindi costituire una società anonima col capitale di 100 milioni. E perché incerto non resti il concorso dei capitalisti e la costituzione della società, trasmetto alla S. V. i documenti comprovanti essere già fin d'ora assicurato in azioni il capitale di 100 milioni. Mi reco finalmente a debito di mettere a disposizione di V.S. per guarentigia della mia offerta, il deposito preliminare di 2 milioni di lire, valore nominale di rendita 5 per cento italiana. Non è mestieri che io esponga a V.S. illustrissima i vantaggi di ogni maniera che, quando fosse accettata, deriverebbero dalla mia proposta al paese. Ad ogni modo sono certo che essa riuscirà gradita al giusto orgoglio di un ministro del regno d'Italia». La lettera reca un poscritto: « Sebbene tutto il capitale della società sia sottoscritto, mi obbligo a cedere a favore dei Napoletani e dei

Siciliani ventimila azioni, purchè siano sottoscritte entro dieci giorni ». Da notare che il domicilio provvisorio torinese è indicato nella casa di un deputato, il Beltrami, che entrò poi a far parte del consiglio di amministrazione della società ((Novacco, pag. 8).

In sostanza i milioni versati furono soltanto due e in titoli di rendita probabilmente comprati a metà prezzo. Ciò nonostante l'aula di Palazzo Madama, dove sedevano i *yesman* dell'organo legislativo, in preda a un moto di legittimo e italico orgoglio, quasi scoppiò a quell'annuncio. Bastogi l'ebbe vinta prima di combattere. Il parlamento deliberò la concessione scavalcando persino il governo, che statutariamente era il solo a poterla proporre e sottoscrivere. Mentre il popolo tricolore ancora applaudiva e piangeva di commozione, si seppe che l'intrepido mazziniano aveva corrotto un consistente numero di deputati[9]. Oggi, una cosa del genere è meno di un peccato veniale. Ciò facilita gli storici nell'assolvere i patrii padri, fondatori di una grande nazione (in cui, a tutt'oggi, 4 o 5 milioni di cosiddetti cittadini sono senza lavoro). Chi si confuse, chi era un birichino! E poi, si sa, i soldi piacciono a tutti. Ma quanto costò la birichinata? Chi pagò? Chi paga tuttora?

E' anche da chiedersi: poteva, il Regno d'Italia, rinunciare a nuove linee ferrovie? E' convinta opinione di chi ha studiato a fondo il tema della valorizzazione delle forze e dei mezzi della produzione nell'Italia unita - per esempio Emilio Sereni - che quei soldi, investiti in altre attività, avrebbero fruttificato molto di più. Sicuramente la rete ferroviaria imposta al Sud nella prospettiva di un mercato nazionale diretto dai toscopadani, al Sud, non fece che danni. Un esempio da manuale del colonialismo ferroviario nazionale è dato dalla linea che da Brindisi porta in Francia, la quale fu realizzata subito dopo l'apertura di Canale Suez, raccordando tronchi già esistenti, affinché la Valigia delle Indie si avvallesse di un porto italiano, appunto Brindisi, che al tempo dei Romani era stata la porta dell'Oriente. La linea non valse a tal fine; servì invece a ché con il danaro facile offerto dalle banche genovesi, le ditte liguri (spesso gli stessi banchieri) s'impossessassero dell'esportazione dell'olio e del vino pugliesi verso la Francia. E non è proprio il caso di spiegare che, vigendo un assetto capitalistico della produzione, il modo più efficace per distruggere un paese consiste nell'annientare (o sottomettere, che è la stessa cosa) i suoi capitalisti.

Invece le ferrovie meridionali servirono poco o niente ai bersaglieri, i quali, per raggiungere i briganti napoletani e gli indocili palermitani, continuarono a impiegare le navi di linea ex borboniche, che l'ammiraglio Persano aveva lealmente acquistato a prezzo di svendita - pare solo per due milioni di lire, tutto compreso, navi e ufficiali di vascello. Bisognerà attendere il 1893 e l'insurrezione dei Fasci Siciliani perché i bersaglieri viaggino per ferrovia fino al luogo della patriottica repressione.

8.5 A livello notarile, la Società italiana per le strade ferrate meridionali

“risale ad una convenzione stipulata il 25 agosto 1862 tra il governo italiano ed il conte (chissà se anche lui, come Cavour, di antichissima ascendenza?

ndr) Pietro Bastogi ed approvata con regio decreto n. 804 del 28 agosto 1862. Per essa vennero concessi al Bastogi la costruzione e l'esercizio delle seguenti linee ferroviarie, per una lunghezza complessiva di Km. 1365:

- 1** una linea lungo il litorale adriatico da Ancona ad Otranto per Termoli, Foggia, Barletta, Bari, Brindisi e Lecce, con una diramazione da Bari a Taranto;
- 2** una linea da Foggia a Napoli per Ascoli, Eboli e Salerno;
- 3** una linea da Ceprano a Pescara per Sora, Celasco, Sulmona e Popoli;
- 4** una linea da Voghera a Brescia per Pavia e Cremona.

Il conte Bastogi si impegnò a costituire una società anonima, denominata Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali e dotata di un capitale di 100 milioni di lire, che avrebbe dovuto assumersi gli obblighi ed i diritti contemplati nella convenzione. La società era autorizzata a procurarsi i capitali occorrenti, per 1/3 sotto forma di azioni e per 2/3 in obbligazioni (Da Pozzo e Felloni, pag. 361).

Il racconto dell'italico ri-risorgimento postunitario è esaltante. Secondo i suoi bilanci, in trenta anni la Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali produsse (**comandò**) **lavoro** per un valore di lire italiane **1.563.418.000**, pochissime delle quali andarono a qualche sterratore meridionale, perché persino gli sterratori arrivarono dal Piemonte;

ricevette dallo Stato **contributi a fondo perduto** per **700.000.000** di lire dell'epoca (pari a circa 5.600.000.000.000 di lire dell'anno 2000);

pagò dividendi per **109.031.000** ai risorgimentati toscopadani;

emise obbligazioni per un ammontare di **906.700.000** di lire dell'epoca; obbligazioni che essendo collocate a un prezzo più basso del valore nominale portarono all'introito di **447.300.000** di lire, lasciando subito in mano ai sottoscrittori **459.400.000** di lire dell'epoca, più un interesse del tre per cento annuo, che a causa del prezzo di collocamento parecchio inferiore al valore nominale, fu del **sette per cento** circa. Insomma una vera pacchia, per gli speculatori francesi che, investendo oro, venivano remunerati in oro, e per gli speculatori italiani che, investendo la carta di Bombrini, avevano in dono un accresciuto potere di comandare lavoro. Ma la cosa da mettere fermamente in risalto è che al Sud fu patriotticamente vietato di fare altrettanto.

Le Ferrovie Meridionali (*absit iniuria verbis*) furono l'atto di nascita del capitalismo toscopadano, che prima dell'evento era un nulla impastato di niente, o volendo essere pedestri, era indietro e non avanti all'altro capitalismo peninsulare, quello napoletano.

Naturalmente le folli spese e i facili guadagni degli speculatori furono resi possibili dal fatto che gli agricoltori pagavano le tasse allo Stato e che controbilanciavano le spese fatte all'estero esportando una parte consistente della loro produzione. Senza la qual cosa non sarebbe stato costruito neppure un chilometro di ferrovia, anzi non sarebbe esistito Bastogi, e neppure Bombrini.

Dal canto suo Pietro Bastogi, cedendo la concessione governativa (anzi parlamentare) alla cosiddetta Società per le Ferrovie Meridionali, ebbe subito 17.500.000 di gratifica in azioni della stessa società. Fu anche conte e senatore dal re. Nazionalizzate le ferrovie nel 1906, la sua famiglia continuò ad avere il protettorato sul Meridione attraverso la Società Meridionale di Elettricità (SME). Non so dove si trovino i suoi discendenti al momento, ma dovunque siano si abbiano i sensi della mia personale riconoscenza e la gratitudine del popolo meridionale per l'opera di civilizzazione condotta dal loro antenato e da loro stessi.

8.6 Per scienza e coscienza dei miei lettori fornisco qualche dato circa i nomi dei meridionalisti *ante litteram* che sottoscrissero il famoso capitale bastogino, costituito da 200.000 azioni da lire 500; in tutto lire 100.000.000. Credo che, trattandosi di patrioti che mettevano a rischio le loro sostanze, ogni meridionale che si rispetti sentirà il dovere di incorniciare la pagina e di attaccare il quadro alle pareti del suo salotto.

Patrioti da statua equestre

Patriota conte Pietro Bastogi, azioni 40.000.

Patrioti appiedati

Torino

Azioni: Cassa commercio e industria (Credito Mobiliare) azioni 20.000; Ignazio Nobile de Weill Weiss, 20.000; Cavaliere Felice Genero, 4.000, Gustavo Hagermann, 2.000; Cavaliere Federico Carmi, 2.000; Barone Raimondo Franchetti, 500; Cassa commercio ed industria (Credito mobiliare), 3.500, Fratelli Ceriana, 1.000; Vincenzo Denina, 1.000; Cavaliere Camillo Incisa, 500; F. Berné e Comp., 500. Totale n.12 - Con un massimo di mille azioni: 3

Genova

Azioni: Cassa generale di Genova, 5.000, Cav. Felice Genero, 500; Fratelli Leonino di David, 1.000; Barone Giuliano Cataldi, 250; Cavaliere Giuseppe Pignone, 250; De La Rùe e Comp., 2.000; L. Gastaldi e Comp., 500; Francesco Oneto, 500; Carlo De Fernex e Comp., 2.000; Maurizio Jung, 2.500; I. Tedeschi e Comp., 1.000; Solei Hebert, 250; D. Balduino fu Sebastiano, 350; Cavaliere avvocato Tito Orsini, 250; Fratelli Cataldi, 250; Amato Bompard, 400; P. Pastorino e Comp., 1.000; Firs e Comp., 500. Totale 18 – Con un massimo di mille azioni: 13

Milano

Azioni: Zaccaria Pisa, 6.000; G. A., Spagliardi e Comp., 6.000; Pietro Carones, 1.500; Pio Cozzi e Comp., 1.000, Fratelli Brambilla, 500; Fratelli Valtolina di G., 200; Giuseppe Finzi di A., 500; Marchese Gaetano Gropallo, 500; Weiss-Norsa e Comp., 3.000; S. Norsa, 500; Carli e Comp., 3.000; Caccianino, 1.000; Giulio Bellinzaghi, 6.000; Nosedà e Burocco, 4.000; Cavaiani Orveto e Comp., 3.500; Brambilla e Comp., 3.500; G. Maffioletti e Comp., 3.000; Utrich e Comp., 3.100; W. Warchex Garavaglis e Comp., 3.200; Totale 19 - Con un massimo di mille azioni: 8

Livorno

Azioni: Luca Mimbelli, 2.000; Bondi e Soria, 1.000; E.E. Arbib e Comp., 1.500; S. Salmon,, 1.200; David Valensin, 500; C. Binard, 500; G. M. Maurogordato, 500; D. Allatini, 400; Gioachino Bastogi, 400; Angelo Uzielli, 300; I. Sonnino, 300; R. di A. Cassuto, 250; P. Racah e Comp., 250; S. Moro, 200; I. S. Friedmann, 200; Bondi e Soria, 3.500.

Totale 16 –Con un massimo di 1000 azioni: 11

Firenze

Azioni: Angelo Mortera, 500; G. Sacerdote, 500; Leopoldo Cempini, 1.000; Elia Modigliani, 500; L. di S. Ambron, 500; A. di V. Modigliani, 600; Angelo Qrvieto, 1.000; Angelo Qrvieto, 500; G. Haraneder, 500; Z. Della Ripa, 1.000; Em. Pegna, 200; Alessandro Prato, 1.000; Giacomo Levi, 200; Angelo Levi, 300; Alberto Levi, 200; Jacob Castiglioni, 1.000; B. Philipson, 500; Anselmo Vitta, 500; Barone Raimondo Franchetti, 1.000;

Totale 19 – Con un massimo di 1000 azioni : 19

Patrioti irregolari dispersi sul sacro territorio della Patria una e indivisibile

Bologna: Fratelli Ballerini, 1.000;

Modena: Allegra e David Guastalla, 1.000;

Alessandria, Angelo Frascara, 1.000

Brescia: Fiers e Comp Gaetano Bonoris, di Brescia, 1.000

Mantova: Giac. D'Italia, di Mantova, 3.500;

Bergamo: Ingegnere G. Silvestri, di Bergamo.

Venezia: Jacob Levi e figli, 2.000

Totale azioni sottoscritte 200.000, capitale patriotticamente non interamente versato.

(Fonte: Novacco, cit.) [\[10\]](#)

Non patrioti, alias marmaglia

L'Aquila 0, Teramo 0, Pescara 0, Chieti 0, Campobasso 0, Caserta 0, Benevento 0, Napoli 0, Avellino 0, Salerno 0, Foggia 0, Bari 0, Taranto 0, Brindisi 0, Lecce 0, Potenza 0, Matera 0, Cosenza 0, Catanzaro 0, Reggio 0, Trapani 0, Palermo 0, Messina 0, Agrigento 0, Caltanissetta 0, Enna 0, Catania 0, Ragusa 0, Siracusa 0.

Potremmo esercitarci con le consuete banalità, per esempio dire che siamo di fronte a un paese diviso. E non solo tra ricchi e poveri, o tra arditi e pavidì, ma essenzialmente tra Sud e Nord. Ma si tratta appunto di una banalità. I patriottici sottoscrittori sono in tutto 97, diciamo cento in quanto tre li abbiamo certamente perduti fra le carte. Solo due banche arrivano a sottoscrivere 20.000 azioni, 10 milioni di lire, che riportati ai decimi obbligatori, scendono a sei e a tre milioni. Siccome, poi, le banche toscopadane non raccolgono depositi a risparmio (godono infatti di scarsissima fiducia), i loro mezzi bancari non possono essere arrivati da altra fonte che dalle banconote della Nazionale, sono, cioè, danaro inventato, emissioni senza copertura, la specialità di Bombrini.

L'Italia secondo Carlo Cattaneo è il paese dalle cento città, eppure in questo paese fortemente urbanizzato solo dodici città partecipano alla generosa gara di costruire le patriottiche Ferrovie Meridionali. Di esse, ben sette con un numero non superiore a un azionista. La gara di patriottismo si restringe, pertanto, a cinque città. Come segue: Firenze = 19, Milano = 19, Genova = 18, Livorno = 16, Torino = 12. Manca la città di Cavitigozzi.

Tuttavia anche in queste elette sedi di patrioti l'avarizia ha largo spazio. Difatti gli azionisti che arrivano a rischiare solo lire 500.000 (cioè 150.000) sono: 19 su 19 a Firenze, 13 su 18 a Genova, 11 su 16 a Livorno, 8 su 19 a Milano, 3 su 12 a Torino. In sostanza a sottoscrivere le azioni delle Ferrovie Meridionali sono gli agenti milanesi, torinesi e genovesi di banchieri di altri paesi. I soldi degli italiani, che pure ci sono, non hanno il coraggio d'uscire allo scoperto. Il Savoia va bene come gendarme, ma, quanto all'amministrazione delegata dell'azienda Italia, forse è meglio non fidarsi. Di modo che è presumibile che una buona metà dei cento azionisti abbia impegnato qualche denaro per non scontentare un amico, così come si fa ancora oggi nei paesi, quando un conoscente prende l'iniziativa di collocare una lapide a ricordo di un poeta paesano defunto e dimenticato, sulla facciata della casa dove era nato.

Ci resta Bastogi. Questi sottoscrisse per dieci milioni di lire. Eppure non era la persona più ricca della Toscana. Il massimo sottoscrittore toscano s'impegnò per un milione di lire. Tutti gli altri sottoscrissero cifre inferiori. E facile arguire, quindi, che anche i tre milioni veramente sottoscritti da Bastogi erano fumo cartaceo, probabilmente un prodotto della rinomata Tipografia Bombrini & C. A fare i conti, nell'affare delle Meridionali, Pietro Bastogi, di suo, non mise una sola lira. La mirabolante sottoscrizione di 20.000 azioni, annunciata in parlamento, fu solo un *bluf* bombrinesco, in quanto le 20.000 azioni da lui sottoscritte furono coperte dal dono di 17.500 azioni che gli altri soci, riconoscenti, gli fecero. In sostanza, queste, e le 2500 ancora mancanti, furono messe in conto ai futuri (e immancabili) profitti. Cioè pagate con *l'argent des autres*.

Neppure questo dice tutta la verità. In effetti il vero finanziatore dell'operazione è l'oro francese, il quale, ovviamente, è ben determinato a spremere profitti e rendite dalle popolazioni italiane, con la copertura dello Stato-esercito e la senseria di un ristretto gruppo dei su mentovati patrioti, i quali hanno frequentazione e dimestichezza con i settori della classe dirigente francese. Commenta De Cecco (pag. 25): "Il tentativo di drenare risorse finanziarie interne senza intermediazioni estere è allettante, ma anche chi, come Bastogi, vorrebbe rivendicare a una *leadership* finanziaria italiana [leggi padana, ndr] il compito di dirigere le operazioni del prestito del 1861 [*recte*: 1862, ndr], in realtà può solo riuscire a porsi alla testa di una cordata di finanziari stranieri alternativa ai Rothschild." Siamo ancora nel quadro morale inaugurato da Cavour, ma adesso, unificata l'Italia, la platea tributaria è cinque o sei volte più vasta che ai suoi tempi, e più facile è adesso il credito, in quanto coincide con un "periodo di *boom* finanziario internazionale" (De Cecco, pag. 22). Forse si potrebbe dire meglio: La speculazione internazionale, sentendosi garantita da una popolazione contribuente di quasi 25 milioni di abitanti, non disdegna l'Italia, portandovi, con i soldi, i suoi intrighi, le sue alleanze, le sue losche congiure.

In Italia, il risparmio non manca (idem, ???), ma i possidenti hanno ben capito che il governo e la Banca Nazionale sono in mano agli speculatori, cosicché sono restii a farsi scippare. Siccome, poi, i danari bisognava spenderli

all'estero per comprare i materiali, dietro il fumo dei sottoscrittori toscopadani si disvela la presenza dell'oro straniero. Logicamente l'estero, una volta fatto il lucro, riuole il suo oro. Chi mai glielo dà? Non certo Bombrini. A pagare in oro sono i prodotti dell'agricoltura italiana, con le tratte su Marsiglia e Lione.

L'iniziativa di Bastogi fu salutata in parlamento da grandi ovazioni patriottiche. Ma è giusto chiedersi: allora, gli italiani del tempo erano proprio fessi, o cosa? In effetti essi sapevano perfettamente che Bombrini, Bastogi e l'intero gruppo dei banchieri nazionali lucravano delle consistenti tangenti facendo da intermediari fra i grossi banchieri internazionali e lo Stato italiano. Sapevano anche che il paese era caduto in mano a gente di pochi scrupoli, a patrioti dei propri affari. Ma sapevano *in primis* che *l'unità italiana* era proprio questo. Per quel tipo d'Italia essi avevano optato, in quanto gli si era fatto credere che prima o poi i vantaggi si sarebbero estesi a tutti loro, persino ai meno abili, ai meno inseriti nel giro, ai pigri sudditi dell'odiato borbone. Che fosse la povera gente a dover a pagare, a loro non importava granché, anzi era proprio quel che volevano. Lo spirito del capitalismo lascia fuori la porta l'idea del pane altrui.

La parola 'capitale' ha un senso se viene esplicitato il contenuto reale, umano che essa racchiude. Lo sappiamo già. Il capitale altro non è che il potere di comandare lavoro; sia il lavoro vivo, attuale delle persone assunte quali dipendenti, sia il lavoro morto, già incorporato in un prodotto, in una macchina, in un attrezzo, in un impianto, in una materia prima, in un semilavorato, nel combustibile, nell'elettricità, nei servizi che vengono assunti nel corso della produzione o della commercializzazione. **Il caso delle Ferrovie Meridionali è paradigmatico del processo con cui l'affarismo toscopadano formò il potere di comandare lavoro in tutta Italia. E paradigmatico anche per il metodo con cui i possidenti meridionali sono stati tagliati fuori dal processo di arricchimento; cioè di come la forza lavoro del Sud (quando riesce a trovare occupazione) viene comandata direttamente o indirettamente dagli eredi naturali e morali dell'affarismo toscopadano.**

Le Ferrovie Meridionali comandarono lavoro per lire 1.563.418.000, dell'epoca. Affinché si arrivasse al prodotto finito, lo Stato dette contributi a fondo perduto per settecento milioni, quasi la metà dell'investimento. Il lucro disvelato a favore dei privati fu di 570 milioni, la parte del lucro che non conosciamo dovette anch'essa essere consistente. La quota di Bastogi fu certamente rilevante. Ma, in termini di ricchezza, questo conte Bastogi, chi era prima?

Niente di romanzesco. Immaginiamo un ufficio composto da due magazzini, al piano terreno di un palazzo, in una viuzza della vecchia Livorno. Dentro operano due signori decentemente vestiti e un attempato contabile. Nella sala più interna c'è una cassaforte murata. Si tratta di una casa di rilievo in città, ma niente di simile al palazzo napoletano (oggi museo) in cui vive e svolge la sua attività don Carlo Rothschild. Nel corso di una giornata lavorativa, nell'ufficio entrano una decina di armatori e proprietari navali a pagare la rata

di un debito di 200 fiorini o a contrarre un prestito dei 50 fiorini occorrenti per calafatare il bastimento. Il bilancio annuale della ditta chiude con un profitto che, tradotto in moneta sabauda, non supera le 250.000 lire.

Bene! Uno dei due padroni diventa, a un certo punto, ministro delle finanze di uno Stato popoloso e l'anno successivo investe 20 milioni di lire in una grande società per azioni. Non ha rubato allo Stato né ad altri. Di suo ha in tutto due milioni scarsi. Due milioni dell'epoca non sono una cifra irrisoria, ma è difficile che diano un lucro di tre milioni per 30 anni di seguito.

Immaginiamo che Bastogi non superi in nessun momento dei 30 anni successivi al 1862 la sesta parte del capitale e dei dividendi delle Ferrovie Meridionali. In questi 30 anni, le Ferrovie danno un profitto totale di 560 milioni. Bastogi ne ottiene un sesto, cioè 93 milioni, in trent'anni che, ripartiti su 30 anni, danno milioni di lire 3,1 all'anno. In sostanza il conte Bastogi, senza mettere altro di suo che l'unità d'Italia, passa da titolare di 100 mila lire di profitti annui a ben sei milioni.

Il capitalismo padano è nato così. Prima del luglio 1859 non c'era, ma nell'agosto dello stesso anno era già grande e mangiava per mille.

Oggi gli italiani viviamo in uno Stato ricco e potente. Quella fase della storia nazionale fu un passaggio obbligato per pervenire alla presente, felice condizione? Debbo dire francamente che se fossi nato a Milano o dintorni, la risposta sarebbe sì. Una classe di onesti uomini di Stato avrebbe certamente fatto pagare agli italiani dei costi meno esosi e avrebbe fatto scelte corrette in vista dell'interesse generale, ma il cammino del capitalismo non conosce altro percorso che quello di fabbricare i fabbricanti espropriando e saccheggiando le popolazioni (metropolitane e coloniali) coinvolte. Le lacrime di chi cade per strada ungono gli scalmi. Per altro, in un quadro mondiale in cui sedevano al tavolo da gioco soltanto i paesi capitalistamente attrezzati, qual era quello del 1860, la Toscopadana non aveva molte opzioni. Qualcuno doveva pur pagare. Fra le occasioni profittevoli, ci fu quella di usare il Sud come una colonia interna, allo stesso degli Stati Uniti, dove, proprio in quegli anni, gli States atlantici del Nord piegavano il Sud, onde far pagare ai piantatori di cotone il loro sviluppo industriale. Diversamente dall'aristocrazia sudista, la borghesia terriera duosiciliana piegò la testa in forza della regola: *primum vivere*. Stupidamente immaginò che il sistema padano non avrebbe toccato l'assetto della rendita; che il vero nemico fossero i contadini e non i bersaglieri intervenuti a difenderla.

E a proposito delle Ferrovie cosiddette Meridionali c'è una terza osservazione da fare. Nel momento in cui il parlamento si irretire da Bombrini e soci, e dai banchieri francesi che li hanno al soldo (Bouvier, *passim*), al Banco di Napoli affluiscono quei depositi che alle banche toscopadane fanno completamente difetto[11]. Tuttavia, per non avere concorrenti, il Banco di Napoli viene obbligato a non creare moneta fiduciaria; una vera incongruenza se consideriamo che si tratta dell'unica banca non sfiduciata dal pubblico, tanto è

vero che i suoi titoli fanno persino aggio sul coniato metallico. Sul capitolo di questi soldi *deve*, patriotticamente, dominare una spessa nebbia. E' tuttavia un dato verificabile: a partire dal 1862 i depositi prendono a risalire e superano già i cento milioni, per poi salire ancora. In sostanza, il padronato meridionale ha i soldi per pagarsi il collegamento ferroviario con la fiera capitale piemontese. Ciò è noto al re Savoia, a Rattazzi, presidente del consiglio dei ministri, a Depretis, ministro dei lavori pubblici, all'ineffabile risparmiatore di calamai, Quintino Sella, ministro delle finanze, e a chiunque nella Toscopadana si interessi di cose economiche, oltre che, soprattutto al prevaricatore Bombrini, che su quei soldi ha messo gli occhi, e da tempo.

Per ottenere in modo normale, coretto e al prezzo giusto il capitale occorrente per costruire le ferrovie da Napoli a Bologna, e in appresso da Napoli a Palermo e Agrigento[12], bastava che al Banco di Napoli fosse accordata la facoltà di triplicare i depositi, come dire che gli fosse concesso di emettere fedi di credito nel rapporto di uno (di riserva metallica) per tre di titoli fiduciari, cioè lo stesso privilegio di cui godeva la Banca ex sarda. Per giunta, a Napoli i capitalisti, tradizionalmente, avevano dimestichezza con la figura della società per azioni e con le operazioni di borsa. Né mancavano gli imprenditori facoltosissimi[13]. Per fare le ferrovie al Sud non era necessario né era conveniente indebitarsi con i finanzieri francesi, tanto più che quel debito – era chiaro a tutti i contemporanei, specialmente al Risparmiatore di Calamai – sarebbe arrivato presto alla scadenza. Al primo stormire di crisi le cambiali sarebbero state messe all'incasso, come avvenne in effetti dopo appena tre anni, tra il 1865 e il 1866. L'oro c'era. D'altra parte i miliardi necessari per costruire duemila chilometri di ferrovie in Sicilia e nel Napoletano, non erano da spendere tutti in un giorno, ma in non meno di venti anni. Come abbiamo visto, nelle Due Sicilie circolavano 500 milioni di moneta argentea e aurea, che avrebbero sorretto anche più di altri 500 milioni di carta fiduciaria. Ma Bombrini, l'oro di Napoli, lo voleva per sé.

Neppure accenno all'idea che il Sud avrebbe avuto il diritto di valorizzare i surplus derivanti dalle sue esportazioni di olio, vino e agrumi; esportazioni di cui il Nord utilizzava la corrispondente valuta per le sue importazioni di prodotti metalmeccanici.

Viene il vomito a insistere su tali argomenti, tanto sono ovvi. Se si voleva veramente unificare l'Italia, e non fondare una colonia, come in realtà avvenne, la prima cosa da fare era spostare subito la capitale a mezza strada, tra Ancona e Brindisi; cosa che oltre al resto avrebbe valorizzato il versante adriatico e jonico, sacrificato dagli ex Stati nel corso delle secolari dipendenze militare e commerciale dalla Spagna e dalla Francia[14].

Insomma, *l'affare* delle Ferrovie Meridionali portò alla luce il patto municipalistico e antinazionale tra gli speculatori piemontesi, liguri, toscani e lombardi avente per oggetto l'uso dell'Italia, fondata interamente a debito, per farne un territorio di pascolo abusivo per i vecchi banchieri parigini e i parvenu di casa. Il patto si consolidò nei decenni successivi con l'inclusione dell'aristocrazia fondiaria laziale e delle eminenze romane, e si stabilizzò per il

tempo secolare attraverso il controllo della Banca d'Italia su ogni aspetto dell'economia produttiva degli italiani. L'affare Meridionali ci aiuta anche a capire quante melensaggini raccontino i libri scolastici quando ci ammanniscono la babbola di una patria comune. A un livello accademico si è più prudenti. La babbola si fa raffinata. Le popolazioni (i proletari) non parteciparono al moto unitario. L'unità, si afferma, fu voluta dalla borghesia. Anzi, secondo il credo crociano, il popolo neppure entrò nel conto[15].

Nicola Zitara

[1] La Guerra cosiddetta del Brigantaggio è considerata erroneamente una guerra civile, se non del tutto un fenomeno banditesco; un'interpretazione, quest'ultima, buffonescamente corrente fino a quando i vili Savoia non furono detronizzati. Fu invece una guerra d'indipendenza nazionale, come in Irlanda, in quanto non minacciò di disgregazione una formazione politica già compiuta, ma fu la continuazione della guerra *internazionale* contro il Sud d'Italia promossa dai toscopadani, che si sentivano intrappolati in più Stati, tutti di dimensioni regionali, ed ebbe lo scopo di creare uno spazio vitale e una soddisfacente platea fiscale ai tangentisti della Palude Padana e della Toscana. La guerra contro i resistenti meridionali ebbe inizio nell'autunno del 1860, subito dopo la conquista di Napoli e finì - ma solo in quanto guerra combattuta con le armi - intorno al 1873/74, ben quattordici anni dopo la resa di Gaeta.

[2] Secondo Plebano (I, pag.76), a guerra finita l'ammontare degli interessi era di 161.290.245 lire e il debito capitale di lire 3.103.150.

[3] Sotto la voce debito del tesoro si nasconde l'inconsistenza dell'istituzione parlamentare, nata con lo scopo di mettere i ceppi al re e al suo governo, in materia di maneggio delle entrate fiscali. In teoria, il tesoro statale s'indebita, per qualche mese, non di più, come qualunque azienda, con la banca centrale e/o con le banche commerciali per far fronte a bisogni temporanei di cassa, che anche uno Stato ha. La banca centrale e/o le altre banche negoziano le cartelle del tesoro, stampate in piccolo taglio, per esempio 1.000 lire, proprio perché le banche possano commerciarle. Il fatto sembra una banalità, mentre invece è una prova della slealtà dei governi nei confronti dei sudditi. *Per legge*, i debiti di bilancio andrebbero contratti con una 'legge' e non atti amministrativi.

[4] I Savoia costarono ai malcapitati italiani più di quanto costava la regina Vittoria ai suoi sudditi, che poi erano distribuiti su un quinto dell'intera superficie terrestre. Di idee molto più antiquate degli altri sovrani italiani, i Savoia restarono legati alla politica espansionistica tipica della loro casata, cosicché considerarono anche il nuovo regno più o meno come un feudo,

benché questo non fosse a loro pervenuto in base a vittorie militari (bugia invereconda che ancora fa - *libro di* - testo nelle scuole), ma cavalcando abilmente l'onda lunga del principio napoleonico di nazionalità. Sul futuro dell'erario, certamente anch'essi si erano fatti la medesima illusione che si era fatta, e in qualche caso continuava a farsi, la classe politica. E tuttavia, venuta a galla la realtà di un paese piegato dal fisco, essi continuarono a scialacquare, indifferenti al fatto che a pagare fossero i loro sudditi vecchi e nuovi.

[5] Solo per dare un'idea della grandezza, 125 milioni del 1861 acquistavano circa 5 milioni di ettolitri di grano, pari a un ottavo di tutta la produzione granaria nazionale in quegli anni.

[6] Intorno al tema del debito pubblico si ricorda quanto detto al paragrafo 3.7. Altri giudizi saranno espressi in appresso.

[7] A quel tempo, in Italia, le banche private difficilmente disponevano di un capitale che superasse i due o tre milioni. Soltanto il Banco delle Due Sicilie effettuava operazioni attive per un importo che si aggirava annualmente intorno ai 30/35 milioni di ducati (circa 120/130 milioni di lire sabaude).

[8] Stano! Il Piemonte sabauda accettò anche eredità negative che venivano dallo Stato delle Due Sicilie. A prescindere dal debito pubblico, la cui non accettazione per altro sconvolse il quadro neoborghese, liberale e sedicente patriottico, mi vengono in mente gli impiegati statali e gli ufficiali della marina e dell'esercito, che in fondo avrebbe potuto (e fatto bene a) mandare a casa. Ma colonialisticamente non accettò i lasciti che risultavano favorevoli al capitalismo meridionale e che, se lasciati a questo, sarebbero diventati una acerba per il volpino affarismo toscopadano.

[9] La successiva vicenda parlamentare e giudiziaria non rientra nella trama di questo lavoro (cfr. Novacco, pag. 3 e segg.).

[10] Osserva Domenico Novacco, autore del testo qui citato (pag. 4) e incluso nel vol. 18 dell'opera sul parlamento curata da Rodolico: "Questo elenco, per le ripetizioni dei nomi e per varie imprecisioni, costituisce un'utile spia delle difficoltà incontrate dal Bastogi nel corso della sottoscrizione". Purtroppo nel paese in cui vivo non esiste ancora una via intitolata a Pietro Bastogi, in modo che possa portare un fascio di fiori. Spero ardentemente che i miei concittadini provvedano, come hanno sempre fatto per i grandi delle guerre Risorgimentali, quelli con la Camicia Rossa, quelli con la Tuba, quelli con la Sciabola dei Bersaglieri. Quelli senza camicia, no! Bisogna aggiungere che in paese ci manca anche un monumento a Vittorio Emanuele a cavallo collocato sulla piazza principale.

[11] "Notiamo che nel quadrimestre anteriore al maggio 1866 (quando fu decretato il corso forzoso dei biglietti di Bombrini, ndr) i depositi del Banco di Napoli non vennero diminuiti, ché anzi in questo stesso periodo di tempo il Banco ne ricevette di nuovi" (Atti, I, pag. 41).

[12] Vale la pena di ricordare ancora una volta che il Sud aveva bisogno di ferrovie da Mare a Mare, tra il Jonio e il Tirreno, invece che nella direzione di Milano. Le ferrovie Sud-Nord servono al Nord e non al Sud.

[13] Basti pensare che, al tempo del governo borbonico, la sola ditta Mericoffe pagava ogni anno non meno di 4 milioni (in lire sabaude) per dazi alla frontiera e che il principe di Gerace vendeva olio per 2 milioni ad annata.

[14] Torino non era quella gran città che le successive generazioni immaginano. Se proviamo a togliere dal conto la corte, la pubblica amministrazione e l'esercito, a livello economico non era più di Bari, e forse meno. Ma l'Austria, si dirà? La minaccia austriaca fu soltanto un alibi ben confezionato da Cavour e dai suoi epigoni. L'Impero asburgico era piegato economicamente e, sul piano militare, ormai incapace di reggere all'offensiva militare francese (1859) o germanica (1866). E si dirà ancora: quando la capitale fu portata a Roma la condizione del Sud peggiorò, anziché migliorare. Certo. Ma quando i toscapadani arrivarono a Roma, il comando del paese era già in mano agli intrallazzisti genovesi e toscani, che l'avevano largamente devastato e portato a tale stato di degrado morale che l'intera Europa ne era inorridita.

[15] Di parere opposto i sedicenti gramsciani postbellici, i quali si affannano a elencare le volte in cui il popolo inalberò il tricolore. Fra i boli di un marxismo mal digerito, emergono le opere di Rosario Villari.