

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI SALERNO
DIPARTIMENTO DI STUDI UMANISTICI



Corso di Dottorato di Ricerca in
Studi Letterari, Linguistici e Storici

XXXIV CICLO

TESI DI DOTTORATO

*Mobilizzazione politico-economica urbana e
progetto imperiale fascista: il caso napoletano*

Coordinatore
Carmine Pinto

Candidato
Dott. Dario Salvatore

Tutor
Prof. Roberto Rossi

Co-Tutor
Olindo De Napoli

DipUm
Dipartimento di Studi Umanistici

DILLS DOTTORATO IN STUDI LETTERARI,
LINGUISTICI E STORICI

A.A. 2020/2021

«Mi basterebbe essere padre di una buona idea»

Niccolò Fabi

INDICE

INTRODUZIONE

- I. La storiografia italiana sul «piano dell'impero» p.7
II. Domande metodo e prospettive p.26

I PARTE

«PORTO DELL'ORIENTE»

(1918-1922)

CAPITOLO I

LA CITTÀ E L'OLTREMARE. TRA STORIA E PROSPETTIVE

- I.1 Il contesto postbellico: «la febbrile ricerca di nuovi mercati» p.39
I.2 L'Oriente come spazio di iniziativa economica p.43
I.3 Porto dell'Oriente. Un orizzonte marittimo di *fin de siècle* p.50
I.4 Porto dell'Oriente e dopoguerra: un ritorno o un nuovo inizio? p.60

CAPITOLO II

AVVICINARSI ALL'OLTREMARE

- II.1 Una nuova dotazione istituzionale p.68
 II.1.1 Un nuovo modello di gestione: l'Ente Autonomo del porto p.68
 II.1.2 Il deposito truppe coloniali p.72
 II.1.3 L'Istituto Orientale di Napoli p.75
II.2 Una promozione del basso p.80
 II.2.1 La Camera di Commercio di Napoli p.80
 II.2.2 Stazione sperimentale pelli p.86
 II.2.3 Il Reale istituto di incoraggiamento di Napoli p.89
 II.2.4 Banca Meridionale e delle Colonie p.93
II.3 Un hinterland coloniale? p.105
II.4 Continuità e discontinuità p.108

II PARTE
«REGINA DEL MEDITERRANEO»
(1922-1930)

CAPITOLO III

LA FASCISTIZZAZIONE DI UN'IDEA

III.1 Un nuovo attore	p.115
III.2 Una forza nazionale: fascismo e Meridione	p.118
III.3 Fascismo e porto di Napoli	p.126
III.4 Prove di dialogo	p.131
III.5 I mesi della crisi Matteotti	p.138

CAPITOLO IV

GLI ANNI DELL'ALTO COMMISSARIO

IV.1 Ragioni e scopi del superprefetto	p.150
IV.2 «L'anno cerniera» e una funzione urbana che non arriva	p.156
IV.2.1 «L'anno cerniera» napoletano: gli aspetti politico-istituzionali	p.158
IV.2.2 «L'anno cerniera» napoletano: gli aspetti economici	p.165
IV.3 Il capitale e la bandiera: l'azione del Banco di Napoli	p.171
IV.4 La Fiera Campionaria di Tripoli	p.181

CAPITOLO V

UNA STRATEGIA MARITTIMA PER NAPOLI

V.1 Analisi di un «sistema»	p.190
V.1.1 Il porto	p.190
V.1.2 La stazione marittima	p.199
V.1.3 Arredamento e gestione del porto	p.206
V.2 La battaglia per le rotte sovvenzionate	p.215
V.2.1 Le convenzioni «fascistissime»	p.225
V.2.2 Regina senza sudditi	p.236
V.3 Le navi per Napoli: la Società Meridionale di Navigazione	p.245
V.4 Conclusioni: il peso delle «cerniere»	p.254

III PARTE
«PORTO DELL'IMPERO»
(1930-1936)

CAPITOLO VI

RIMETTERSI IN GIOCO

VI.1 La crisi nel contesto internazionale	p.259
VI.2 La crisi nel contesto nazionale	p.264
VI.3 La crisi nel contesto locale	p.268
VI.4 Ripensare la strategia marittima	p.281
VI.4.1 «La guerra tirrenica»	p.282
VI.4.2 L'inizio della gestione IRI tra realismo e ambizione	p.293

CAPITOLO VII

DALLA «VISIONE» AL MODELLO DI SVILUPPO

VII.1 La città palinsesto	p.301
VII.1.1 Il sorpasso nella Fiera di Tripoli	p.303
VII.1.2 Il Secondo congresso coloniale	p.307
VII.1.3 La Seconda mostra internazionale d'arte coloniale	p.311
VII.2 Prepararsi alla guerra	p.320
VII.3 La mobilitazione napoletana	p.326
VII.3.1 La mobilitazione napoletana: i capitali	p.340
VII.3.2 La mobilitazione napoletana: la grande industria	p.346
VII.3.3 La mobilitazione napoletana: la piccola industria	p.352

CONCLUSIONI

Un modello incompiuto e incompleto	p.356
Possibilità e limiti	p.362
Successi e fallimenti	p.367

BIBLIOGRAFIA

Monografie	p.374
Articoli	p.382
Atti, saggi	p.388

APPENDICE	p.397
-----------	-------

ABBREVIAZIONI

ACS	= Archivio Centrale dello Stato
ASN	= Archivio di Stato di Napoli
MAI	= Ministero Africa Italiana
ASMAE	= Archivio storico Ministero Affari Esteri
SPD	= Segreteria Particolare del Duce
ICSR	= Istituto campano per la storia della Resistenza Vera Lombardi
SPD	= Segreteria Particolare del Duce
CO	= Carteggio ordinario
ASBIT	= Archivio storico Banca d'Italia
CSV	= Consorzio Sovvenzioni Valori Industriali
ASIRI	= Archivio storico dell'IRI
CPE	= Consiglio provinciale dell'economia
CPEC	= Consiglio provinciale dell'economia corporativa

INTRODUZIONE

I. La storiografia italiana «sul piano dell'impero»

Nell'immediato dopoguerra lo studio del fascismo risentì del famoso paradigma crociano della «parentesi» elaborato per sottolineare lo stato di transitorietà del fascismo rispetto alla secolare cultura italiana. Tale paradigma ben presto fu esteso ad altri campi di studio, come quello coloniale e quello economico. In entrambi i campi il regime fu presentato come un «momento» rispetto ad una più consolidata tradizione liberale, che perdurò tramite personaggi e istituzioni fin dentro la storia del fascismo. Nel caso della storia coloniale fascista e della storia imperiale del Paese – spesso viste come appendice della storia del fascismo – il paradigma della parentesi si saldò con l'aspetto cronologico della vicenda: 5 anni d'impero, rispetto agli 85 anni del Regno d'Italia e allo stesso ventennio fascista, era un lasso di tempo talmente circoscritto da avvalorare i dubbi verso l'ipotesi di un radicamento dell'esperienza nella più generale storia d'Italia o, addirittura, di una sua eredità. La prospettiva trovava terreno fertile anche al di fuori del campo propriamente storiografico, nel nuovo contesto politico e geopolitico che l'inizio della guerra fredda stava plasmando.

È noto come i primi governi italiani¹ della Repubblica abbiano cercato di evitare la spoliazione delle colonie argomentando sulla base di una distinzione «morale» tra la quasi secolare presenza italiana in Africa e la parentesi fascista colpevole, secondo questa tesi, di aver conferito a quella presenza una coloritura imperialista e razzista. Questo esercizio dissociativo rientrava in un'interpretazione più ampia dell'intero ventennio fascista tesa a separare la società italiana dalla politica di potenza del passato regime e dai crimini che quest'ultimo aveva commesso in Africa e in Europa. L'obiettivo ultimo era quello di tentare a tutti i costi una pace punitiva². Va detto che tale rappresentazione-narrazione,

¹ Gianluigi Rossi, *L'Africa italiana verso l'indipendenza (1941-1949)*, Varese, Giuffrè, 1980; Alessandro Pes, *Coloni senza colonie. La Democrazia Cristiana e la decolonizzazione mancata (1946-1950)* in Valeria Deplano e Alessandro Pes (a cura di), *Quel che resta dell'impero*, Milano, Mimesis 2014, pp.418-437.

² Simone Neri Serneri (a cura di), *Il fascismo come potenza occupante. Storia e memoria. Interventi di Enzo Collotti, Davide Rodogno, Angelo Del Boca, Filippo Focardi* in «Contemporanea» n.2 2005, pp.311-335;

seppur elaborata nel discorso politico e pubblico della neonata Repubblica italiana, poté realizzarsi solo grazie all'atteggiamento conciliante delle potenze vincitrici della guerra. La stessa politica mediterranea perseguita da Carlo Sforza, nelle ritrovate vesti di Ministro degli Esteri, si inserì in quella cornice atlantica che proprio negli anni del suo ministero (1947–1951) prendeva forma³. Se il programma di massima (la riconsegna delle colonie) e forme di accordo più circoscritte nelle pretese (il compromesso Bevin-Sforza) naufragarono, è vero anche che l'Italia ottenne un ragguardevole risultato con il mandato fiduciario decennale per la sua ex colonia somala. Tale mandato fiduciario – *Trusteeship* – fu l'esempio più vistoso e più criticato di una continuità con il recente passato coloniale⁴. Una continuità dimostrata non solo dal mandato in sé, ma anche dal modo in cui fu gestito⁵. Il ritorno in Africa fu promosso dalle autorità repubblicane sulla tesi di una *continuità positiva* dell'azione italiana incentrata «alla valorizzazione in generale dell'Africa»⁶. Si edulcorò il ricordo del dispositivo coloniale italiano sottolineando, come nella passata retorica coloniale, il progresso portato dagli italiani attraverso il segno ritenuto tangibile dei vantaggi economici apportati nelle colonie (la cosiddetta «valorizzazione»⁷).

L'Italia aveva perso *ex abrupto* le proprie colonie a causa della guerra, ma ciò che il conflitto non tranciò di netto erano gli interessi economici e geopolitici edificati negli anni precedenti. Gian Paolo Calchi Novati ha scritto a ragione che «in Africa erano

Filippo Focardi e Lutz Klinkhammer, *La questione dei "criminali di guerra" italiani e una Commissione di inchiesta dimenticata* in «Contemporanea» n.3 2011, pp. 497-528.

³ Gian Paolo Calchi Novati, *Mediterraneo. Asimmetrie Nord-Sud*, «Il Politico», 76 (3) 2011; Le aperture di credito del blocco atlantico erano però subordinate alle nuove esigenze internazionali. Un ritorno allo *status quo ante* dell'Italia in Africa era avversato dalla considerazione che l'Italia avrebbe potuto rappresentare un fattore di destabilizzazione nello strategico scacchiere del Mediterraneo. Favorendo le rivendicazioni italiane, infatti, c'era il rischio concreto di alienarsi il favore del mondo arabo, permettendo al blocco sovietico di sfruttare l'immagine di spartizione imperialistica. Gianluigi Rossi, op. cit., pp. 424-449.

⁴ Antonio M. Morone, *L'ultima colonia. Come l'Italia è tornata in Africa 1950-1960*, Roma-Bari, Laterza, 2011.

⁵ Morone al riguardo esplicita: «L'Afis in particolare non venne solo intesa quale prova di buona volontà per una nuova stagione nelle relazioni con l'ex colonia e per estensione con i paesi afro-asiatici, ma anche quale testimonianza del supposto carattere positivo del passato dominio italiano in Africa. [...] La storia dell'Afis si caratterizza per una discrasia tra gli obiettivi perseguiti dall'Italia in Somalia e quelli perseguiti dall'Italia attraverso la Somalia in una più ampia dimensione internazionale» Antonio M. Morone, *La fine del colonialismo italiano tra storia e memoria*, «Storicamente.org» n.12 (2016), pp.1-31.

⁶ L'espressione fu usata nella seduta parlamentare del 3 febbraio 1951 da Gaspare Ambrosini, deputato democristiano in seno alla Commissioni Esteri della Camera [AP 1950a 14988]. Cfr. Antonio M. Morone, op. cit., pp.14-15.

⁷Cfr. Laura Ricci, *La lingua dell'impero. Comunicazione, letteratura e propaganda nell'età del colonialismo italiano*, Carocci, Roma 2008.

rimaste le terre, le proprietà e le illusioni»⁸, una terna di motivi più che sufficiente per fare pressioni sul Governo affinché non cedesse troppo facilmente l'oltremare italiano. Quest'ultima considerazione permette di introdurre altri due fattori che condizionarono in maniera più o meno diretta la prima produzione storiografica dell'esperienza coloniale italiana: la continuità di cose e persone e la memoria. Per quanto concerne la continuità, è indubbio che la persistenza di diversi interessi in gioco risultò decisiva per il mantenimento di una struttura altrimenti difficilmente giustificabile come il Ministero dell'Africa Italiana fino al 1953. Alla continuità burocratica si affiancò poi quella umana. Non solo funzionari assorbiti nella macchina del Ministero degli Affari Esteri, spesso collocati in ruoli di collegamento con quelle aree di cui erano esperti, ma anche il personale accademico. Quest'ultimo, nella maggior parte dei casi superò agilmente il trapasso del regime mantenendo posizione ed autorità, cosa che favorì un arroccamento metodologico e interpretativo superato solo dalla successiva generazione di studiosi degli anni Settanta⁹.

L'altro nodo significativo era rappresentato dal problema della memoria¹⁰. Per un verso, le varie esperienze che diedero luogo alle «memorie d'Africa» produssero interpretazioni minimizzanti del colonialismo fascista tese a far dimenticare adesioni e vicende personali. Per un altro verso, le memorie furono foriere di interpretazioni assolutorie che giustificarono il diritto a ricordare un ruolo e una partecipazione a qualcosa sentito generalmente importante (il cosiddetto «mal d'Africa»). Tale difesa fu avanzata da una parte di coloro che in Africa avevano vissuto e avevano perduto proprietà e ricchezze (persone che avevano partecipato alla guerra italo-etioptica o erano stati coloni), da una pubblicistica specializzata (riviste come «Africa»), da istituti competenti (l'Istituto

⁸Gian Paolo Calchi Novati, *L'Africa d'Italia. Una storia coloniale e postcoloniale*, Roma, Carocci, 2011, p.351.

⁹Alessandro Triulzi, *Metodologia e ideologia nella storiografia africanistica, note per un dibattito*, «Africa», n.4 (1984), pp.625-639; Nicola Labanca, *La storiografia italiana sulle istituzioni coloniali* in Aldo Mazzacane (a cura di), *Oltremare. Diritto e istituzioni dal Colonialismo all'età postcoloniale*, Napoli, Cuen, 2006, pp.205-234.

¹⁰Nicola Labanca, *Una guerra per l'impero. Memorie dei combattenti della campagna d'Etiopia 1935-1935*, Bologna, Il Mulino 2006; Id. *La guerra d'Etiopia 1935-1941*, Bologna, Il Mulino, 2015; id. *Perché ritorna la «brava gente». Revisioni recenti sulla storia dell'espansione coloniale italiana Brava gente. Memoria e rappresentazione del colonialismo italiano* in Angelo Del Boca (a cura di), *La storia negata. Il revisionismo e il suo uso politico*, Vicenza, Ne Pozza Editore, 2009, pp. 69-106; Cfr. Alessandro Triulzi, *Displacing the colonial event* in «Interventions» n.8 (3) 2006, pp.430-443; Irma Taddia, *Italian memories/african memories* in Ruth Ben Ghat e Mia Fuller (a cura di), *Italian colonialism*, New York, Palgrave Macmillan 2005, pp.209-219.

coloniale, l'Istituto Orientale, la Società Africana d'Italia) e, in ultimo, anche di parte della storiografia stessa¹¹.

La prima stagione della storiografia coloniale doveva dunque confrontarsi con una serie di fattori contingenti che limitarono la portata innovativa del dibattito storiografico¹². In sintesi: un contesto politico nazionale favorito da un contesto geopolitico internazionale che chiuse ben presto alla possibilità di un dibattito pubblico nazionale sul recente passato coloniale¹³, una continuità amministrativa-burocratica che nei fatti limitò l'accesso alle fonti e agli archivi¹⁴ e, in ultimo, variegati interessi tesi ad edificare una memoria positiva di quella esperienza.

Il cambio di paradigma si verificò a cavaliere tra la metà degli anni Sessanta e la metà degli anni Ottanta con i lavori pionieristici di Giorgio Rochat¹⁵ e Angelo Del Boca¹⁶, che contribuirono – grazie anche ad un panorama storiografico italiano già in forte mutamento¹⁷ – a spogliare il campo di studi dal mal d'Africa. Da quel momento non solo i contributi si ampliarono¹⁸, spaziando su temi anche di carattere culturale e sociale, ma

¹¹ Grazie all'Etiopia i nostalgici potevano guardare al fascismo come a un'epopea mancata oppure come a un periodo in cui vi erano state attese, progetti e speranze di grandezza. In molte riviste moderate degli anni Cinquanta la conquista dell'impero e la sua valorizzazione divennero un setaccio con cui poter esprimere tutta una serie di valutazioni non negative sulla dittatura. In ultimo, nell'immaginario comune del dopoguerra l'impero si trasfigurò in uno spartiacque della dittatura evidenziando come da quel momento scelte scellerate, come l'alleanza con Hitler, abbiano minato la «grandezza» appena raggiunta e ciò che di «buono» si era fatto. Si veda Cristina Baldassini, *L'ombra di Mussolini. L'Italia moderata e la memoria del fascismo (1945-1960)*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2008, pp.113-149.

¹² Con ciò non si vuole avvalorare l'immagine di un panorama storiografico del tutto sterile, anzi, proprio la presenza di questi fattori condizionanti accresce ancor di più il valore di alcune opere che furono un punto di rottura importante, come *La prima guerra d'Africa* di Roberto Battaglia del 1958.

¹³ Chiara Giorgi e Antonio M. Morone, *Colonie celebrate, colonie dimenticate. L'unità d'Italia e l'Africa*, in «Carte e la Storia» (1) 2011, pp.76-96; Laura Pastorelli, *Una precoce decolonizzazione. Stampa e ambienti coloniali nel secondo dopoguerra (1945-1949)* in «Studi Piacentini», vol.28, 2000, pp.65-95.

¹⁴ Antonio M. Morone, *I custodi della memoria. Il comitato per la documentazione dell'opera dell'Italia in Africa*, «Zapruder. Rivista di storia della conflittualità sociale», 23, 2010, pp.24-38.

¹⁵ Giorgio Rochat, *Militari e politici nella preparazione della campagna d'Etiopia. Studio e documenti 1932-1936*, Milano, Franco Angeli, 1971; id., *Il colonialismo italiano*, Milano, Loescher, 1973; *La repressione della resistenza in Cirenaica (1927-1931)* in Enzo Santarelli (a cura di), *Omar al-Mukhtar e la riconquista fascista della Libia*, Milano, Marzorati, 1981; id., *L'impiego dei gas nella guerra d'Etiopia 1935-1936* in «Rivista di storia contemporanea», n.1, 1988, pp.74-109.

¹⁶ Angelo Del Boca, *la guerra d'Abissinia 1935-1941*, Milano, Feltrinelli, 1965; id., *Gli italiani in Africa orientale* 4 voll: *Dall'unità alla marcia su Roma, La conquista dell'impero, La caduta dell'impero, Nostalgia delle colonie*, Roma-Bari, Laterza, 1976-1984; id. *Gli italiani in Libia* 2 voll.: *Tripoli bel suolo d'amore; Dal fascismo a Gheddafi*, Roma-Bari, Laterza, 1988.

¹⁷ Sono gli anni della monumentale opera biografia di Mussolini di Renzo De Felice e soprattutto dell'*Intervista sul fascismo*, che innescò con la famosa espressione «anni del consenso» forse il primo vero dibattito pubblico intorno al fascismo in Italia.

¹⁸ Si segnalano Luigi Goglia e Fabio Grassi, *Il colonialismo italiano da Adua all'impero*, Roma-Bari, Laterza, 1981 e la vasta produzione di Gian Paolo Calchi Novati.

videro innovazioni di ordine metodologico. L'incontro, infatti, con i *postcolonial studies* permise il superamento della rigida visione manichea colonizzatore/colonizzato costruendo rappresentazioni dei rapporti più fluidi e complessi attraverso le nuove categorie di *agency* e subalternità. Questo incontro condizionò nel tempo anche un altro aspetto: le tematiche di ricerca. L'immaginario, la letteratura, l'Altro, la dialettica tra *nation building* ed espansione coloniale, l'eredità coloniale nei rapporti con le ex colonie, il dibattito sui processi migratori, tutti aspetti di ricerca che, per alcuni studiosi, sono la prova di una fase attuale di «postcoloniality» dell'Italia¹⁹.

All'interno di questa cornice storiografica i recenti studi hanno sempre più indagato la parabola imperiale del fascismo²⁰ e nel farlo hanno evidenziato la discontinuità portata dall'impero rispetto al precedente liberale e fascista sulla scorta delle legittimazioni costruite alla base²¹, della gestione del potere²², dell'economia che lo sostenne²³ e del

¹⁹ Cristina Lombardi-Diop e Caterina Romeo, *The Italian Postcolonial. A Manifesto*, in «Italian Studies», n.3, 2014, pp.425-433.

²⁰ Nicola Labanca, *L'impero del fascismo. Lo stato degli studi* in Riccardo Bottoni (a cura di), *L'impero fascista. Italia ed Etiopia (1935-1941)*, Bologna, Il Mulino, 2008, pp.34-61.

²¹ Il «mito dell'impero» non è un'improvvisazione nata all'indomani della conquista dell'Etiopia, piuttosto un elemento proprio della mistica e retorica fascista fin dai primi anni del movimento. Nella lotta quotidiana tra le nazioni raggiungere «il piano dell'impero» voleva dire testimoniare una vitalità e una forza della nazione, rigenerata e innestata su un piano universalistico. Temi spengleriani e gentiliani si univano all'idea di «un nuovo ordine» che soppiantasse i vetusti nazionalismi e fosse crisalide di una nuova civiltà. L'impero, quindi, doveva presentarsi come la testimonianza di una diversità politica rispetto ad esperienze passate e contemporanee e, allo stesso tempo, essere la base per una civiltà imperiale e mediterranea di là dal venire. Emilio Gentile, *La grande Italia. Il mito della nazione nel XX secolo*, Roma-Bari, Laterza, 2006, pp.293-307.

²² Si avverte un cambiamento radicale nella gestione dei rapporti con i colonizzati anche rispetto agli anni precedenti pur sempre fascisti. La rottura del 1935 consisterebbe nel cambiamento del paradigma razziale alla base dei rapporti tra colonizzatore e colonizzato. Da un razzismo che vedeva i nativi come «fanciulli» da guidare nelle tappe della civilizzazione, si passò ad un razzismo di stampo biologico che enfatizzava l'impossibilità del cambiamento. Questo diverso paradigma divenne l'architrave della legislazione imperiale portando all'esclusione degli indigeni dalla partecipazione e costruzione della società coloniale. Una realtà ben sintetizzabile dalla famosa formula di Mussolini «nessun potere a mezzadria». Olindo de Napoli, *Race and Empire: The Legitimation of Italian Colonialism in Juridical Thought* in «The Journal of Modern History», vol.85, n.4 (dicembre 2013) pp.801-832.

²³ L'idea economica alla base dell'impero era quella di creare un blocco commerciale e valutario compatto e poco aperto all'esterno. L'idea di per sé stessa non era rivoluzionaria. Di fronte al crollo del commercio mondiale a seguito della crisi del '29, i due più grandi imperi coloniali, quello inglese e francese, avevano creato delle aree commerciali protette con le rispettive colonie attraverso l'opzione della «preferenza imperiale». La perseguita «autarchia imperiale» si presentava quindi come una discontinuità solo rispetto alla passata gestione liberale e fascista. Una discontinuità che prese la forma di un'ingente partecipazione statale sotto forma di investimenti diretti e di consorzi misti. Gian Luca Podestà, *Il mito dell'impero. Economia, politica e lavoro nelle colonie italiane dell'Africa orientale 1848-1941*, Torino, Giappichelli, 2004; Alessio Gagliardi, *La mancata «valorizzazione» dell'impero. Le colonie italiane in Africa orientale e l'economia dell'Italia fascista* in «storicamente.org», n.12 (3) 2016, pp.1-32.

modello di società coloniale perseguito²⁴. Sullo sfondo di molte ricerche recenti c'è la questione del grado di programmazione e intenzionalità dei vertici fascisti e dello Stato nella costruzione di una società italiana d'oltremare. Detto in altri termini, con quanta perseveranza e concretezza le autorità fasciste perseguirono l'intento di portare gli italiani sul «piano dell'impero»? Rispondere a tale domanda è impegnativo, sia per l'astrattezza insita nella formula «piano dell'impero» – spesso citato e invocato, ma mai concretamente delineato – sia perché non necessariamente quei fattori di discontinuità riconosciuti dalla storiografia contemporanea furono concepiti in tal senso dal regime. C'è quindi da tenere in conto l'influenza di fattori contingenti – e quindi non programmati – come il grado di risposta a livello internazionale con la promulgazione delle sanzioni e l'incisività di quest'ultime sull'economia italiana, il trovarsi a gestire migliaia di civili e militari smobilitati in Africa, la persistenza di una guerriglia etiopica, tutti fattori che introducono il tema dell'improvvisazione. I recenti contributi mostrano un'oscillazione interpretativa tra intenzionalità e improvvisazione e tra continuità e discontinuità nella costruzione dell'impero, che ricalca anche una dialettica tra diversi campi di ricerca: se gli studi sulle istituzioni coloniali e sull'economia arrivano a parlare di una mancanza di visione complessiva e di obiettivi chiari²⁵, considerazioni diverse possono essere tratte dai recenti studi condotti sulla edificazione di una società coloniale di stampo razziale²⁶. A ogni modo, alla varietà degli approcci e delle risposte, c'è da constatare come alcuni campi di ricerca siano oggi meno battuti di altri.

²⁴ Al di sotto della cappa generata dalla roboante propaganda di una «compatta società di italiani nuovi» la situazione era alquanto sfaccettata. Essa era caratterizzata da reazioni miste da parte dei coloni di fronte ad alcuni aspetti che il fascismo prometteva, procurava o negava. Tuttavia, si deve anche segnalare la peculiarità dell'impero rispetto ad altre esperienze europee, ossia quello di essere fascista e «totalitario». Nel processo di costruzione della società coloniale d'oltremare il PNF locale divenne un importante crocevia di interessi e poteri supervisionando: la disciplina dei prezzi, il processo di colonizzazione attraverso il Commissariato per la migrazione, il controllo dei lavoratori dipendenti attraverso l'Ispettorato, l'inquadramento dei coloni attraverso le organizzazioni collaterali, la gestione dell'informazione attraverso il controllo del Corriere dell'Impero, la «mobilitazione» per le liturgie politiche e, infine, la «valorizzazione» con la sua partecipazione in tutti gli enti e monopoli presenti nell'AOI. Emanuele Ertola, *In terra d'Africa. Gli italiani che colonizzarono l'impero*, Roma-Bari, Laterza, 2017, pp. 175-208; Nicola Labanca, *I fasci nelle colonie* in Emilio Franzina e Matteo Sanfilippo (a cura di), *Il fascismo e gli emigrati*, Roma-Bari, Laterza, 2003, pp.91-98.

²⁵ Haile Laibo, *Empire Building and Its Limitations: Ethiopia (1935-1941)* in *Italian colonialism*, cit., pp.83-95; Gianni Toniolo, *L'economia dell'Italia fascista*, Roma-Bari, Laterza, 1980, pp.330-337.

²⁶ Nicola Labanca, *La guerra d'Etiopia (1935-1941)*, Bologna, Il Mulino, 2015, pp.151-183.

Come è stato evidenziato da diversi autori²⁷, l'analisi economica dell'esperienza coloniale e imperiale italiana è ancora tutta da scrivere. La difficoltà in questo tipo di ricerca non dipende solamente dal reperimento delle fonti, ma anche dalla persistenza di alcuni cliché che in un senso o in un altro incidono sulla percezione del fatto storico. Il primo esempio è portato dal ben noto termine «scatole di sabbia» usato già dai contemporanei contrari alle avventure coloniali per identificare lo sperpero di denaro pubblico commisurato, appunto, al valore infimo delle acquisizioni territoriali. Il fatto che le colonie si siano dimostrate una voce non redditizia per le finanze dello Stato italiano non significa affatto che non possano aver rappresentato in certi frangenti storici una possibilità di profitto per alcuni settori dell'economia del Paese. Certamente in molti di questi casi la voce «colonie» non fu mai quella principale nel rendiconto delle proprie attività e le industrie che fecero uso di beni tipicamente coloniali – cotone, pelli, caffè – dovettero molto spesso compensare con l'importazione dal mercato estero. A dispetto di una propaganda coloniale che giustificava l'imperialismo come fame di terra dei contadini, coloro che trassero i principali vantaggi da quegli «scatoloni» furono le figure di intermediazione commerciale, gli armatori, i fornitori militari. Bisogna poi immaginare come anche l'industria di beni di consumo cercò, in connessione ai programmi di colonizzazione fascista, di intercettare quella seppur ristretta domanda dei coloni italiani nel tentativo di diversificare i propri mercati. Quindi «le colonie aiutavano, ma non risolvevano»²⁸ soprattutto se si considerano le limitate disponibilità finanziarie e l'arretratezza dell'economia italiana dell'epoca, specialmente in età liberale. Detto ciò, rimane pur sempre valido l'invito ad un'analisi disaggregante, cioè che vada oltre la cortina dell'«imperialismo straccione» e indagli l'esistenza e la consistenza di interessi economici legati all'oltremare di alcuni settori dell'economia italiana del tempo. Sul versante opposto continua ad avere fortuna – grazie anche alle nuove opportunità offerte dai *social network* – l'immagine dell'eccezionalità dello sforzo italiano in colonia, motivato proprio dall'asprezza di quelle terre e dalla pochezza delle risorse disponibili. Sotto questa luce la ricerca di un «posto al sole» si salda all'immagine moralizzante dei

²⁷Roberta Pergher, *Impero immaginario, impero vissuto. Recenti sviluppi della storiografia del colonialismo italiano* in «Ricerche di storia politica», Fascicolo 1, marzo 2007, pp.53-66; Chiara Giorgi, *Colonialismo e storia d'Italia: lo stato degli studi*, in Gianluca Bascherini, Giovanni Ruocco (a cura di), *Lontano vicino. Metropoli e colonie nella costruzione dello Stato nazionale italiano*, Roma, Jovene, 2016, pp.51-52.

²⁸Nicola Labanca, *Oltremare. Storia dell'espansione coloniale italiana*, Bologna, Il Mulino, 2002, p.284.

contadini/pionieri italiani andati in Africa senza capitali e con la speranza del lavoro. È abbastanza intuitivo come questa immagine di *homo faber* trovasse terreno fertile in un regime che propagandava sé stesso come grande demiurgo dei costumi degli italiani²⁹. Le strade e le ferrovie divennero – soprattutto dopo la fondazione dell'impero – il marchio propagandistico del colonialismo italiano, sebbene l'intervento in Africa risultò alla fine «disordinato, contraddittorio e segnato da forti conflitti»³⁰.

Si è già detto come lavori di storia economica dedicati all'impero siano ancora oggi pochi e si è detto anche come la storiografia economica abbia scontato un ritardo per lo studio della politica economica del fascismo. L'iniziale paradigma della parentesi, giustificato dalla continuità liberale di uomini e istituti nella macchina fascista, fu parzialmente superato a seguito del pluridecennale dibattito storiografico ruotante intorno ai termini di stagnazione e di dinamismo economico imputabili al ventennio fascista³¹. Tale visione manichea della politica economica del fascismo fu superata dalle riflessioni elaborate nel contesto degli anni Settanta, in cui l'attenzione si spostò dalla ricerca di una definizione onnicomprensiva al «cercare di analizzare in quale misura il regime politico di tipo fascista abbia pesato sull'inevitabile espansione del capitalismo italiano di quegli anni»³² e quindi tentare «se non di superare, di dare contenuti più concreti e precisi alla contrapposizione pura e semplice delle due ipotesi della cristallizzazione e del dinamismo dell'economia italiana sotto il regime fascista»³³. Questa svolta negli studi ha permesso recentemente di rivalutare l'esperienza dell'autarchia non più al pari di una chiusura ermeneutica dell'economia italiana, ma come un tentativo di *import substitution*³⁴. Inoltre, diverse ricerche hanno cercato di porsi maggiormente nei termini di lunga durata nel tentativo di rintracciare possibili connessioni tra le trasformazioni strutturali

²⁹ Emilio Gentile, *Fascismo di pietra*, Roma-Bari, Laterza, 2007, pp.131-157; Enrico Sturari, *Il fascismo in cartolina* in Emilio Gentile (a cura di) *Modernità totalitaria*, Roma-Bari, Laterza, 2008, pp.112-128.

³⁰ Alessio Gagliardi, *La mancata «valorizzazione» dell'impero*, cit., p.28.

³¹ Cfr. Pierluigi Ciocca e Gianni Toniolo (a cura di), *L'economia italiana nel periodo fascista*, Bologna, Il Mulino, 1976.

³² Stefania Natale, *Studi recenti sulla politica economica fascista* in «Rivista di Storia Contemporanea», 2 (4) 1973, pp.534-551 qui p.537.

³³ Pierluigi Ciocca, *L'economia italiana nel contesto internazionale* in Pierluigi Ciocca e Gianni Toniolo (a cura di), *L'economia italiana nel periodo fascista*, Bologna, Il Mulino, 1976, p.19.

³⁴ Con questo termine si suole indicare tutte quelle strategie aventi lo scopo di riequilibrare la bilancia commerciale di un Paese favorendo lo sviluppo di industrie locali e l'esportazione di prodotti ad alto valore aggiunto. Cfr. Rolf Petri, *Storia economica d'Italia. Dalla Grande guerra al miracolo economico (1918-1963)*, Bologna, Il Mulino, 2002, pp.125-149; Giovanni Farese, *Dare credito all'autarchia*, Napoli, Editoriale Scientifica, 2009.

dell'economia «totalitaria» degli anni Trenta e la ripresa postbellica³⁵. Impostando la questione in questi termini la storiografia economica italiana si riscopre sorprendentemente ricca di suggestioni per l'analisi della politica economica *che ha condotto* a quell'impero. Se la storiografia coloniale ha evidenziato come l'impero fu una discontinuità rispetto al passato coloniale liberale e fascista, anche la storiografia economica ha rimarcato la discontinuità della politica economica degli anni Trenta, la quale sostenne e per certi versi preparò il campo a quell'impero.

La Grande Depressione arrivò in un momento delicato dell'economia italiana, presa com'era dai mutamenti indotti dalla politica deflattiva inaugurata nel 1927 con la famosa battaglia della Lira passata alla storia come «quota 90»³⁶. La politica economica che ne seguì non fu sicuramente rivoluzionaria, come non furono rivoluzionari i primi provvedimenti anticiclici disposti dal regime³⁷. Fu la profondità e il prolungarsi della crisi a costringere il fascismo ad adottare provvedimenti più decisi e formulati al di fuori dei canali fascisti e corporativi oltreché nel silenzio stampa³⁸. Si aprì per molti aspetti una stagione economica nuova, che probabilmente solo una crisi profonda come quella del '29 avrebbe potuto generare. Una stagione che vide «la promozione di strutture operative, apparati di controllo e strumenti istituzionali destinati a cambiare in maniera fondamentale il rapporto tra economia e politica»³⁹, senza che tutto ciò stravolgesse del tutto i rapporti tra fascismo e grande industria⁴⁰. La ridefinizione dei rapporti Stato-

³⁵ Cfr. Vera Zamagni, *Come perdere la guerra e vincere la pace*, Bologna, Il Mulino, 1997.

³⁶ La letteratura ha ampiamente dimostrato come la scelta di «tirare dritto» con una politica deflattiva abbia amplificato sia nell'incisività sia nel tempo gli effetti della crisi del 1929. Gianni Toniolo, *L'economia dell'Italia fascista*, cit., pp.137-138; Paolo Sylos Labini, *La politica economica del fascismo. La crisi del '29* in «Moneta e Credito», vol. 67 n.265 (2014), pp.47-54.

³⁷ Louis Franck, *Il corporativismo e l'economia dell'Italia fascista* (a cura di) Nicola Tranfaglia, Torino, Bollati Boringhieri, 1990, pp.43-94; Gianni Toniolo, *L'economia dell'Italia fascista*, cit., pp.153-164; Marina Comei, *La regolazione indiretta. Fascismo e interventismo economico alla fine degli anni Venti. L'istituto di liquidazione (1926-1932)*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1998, pp.141-190; Valerio Castronovo, *Storia economica d'Italia*, Torino, Einaudi, 2006, pp.277-294.

³⁸ Guido Melis, *La macchina imperfetta. Immagine e realtà dello Stato fascista*, Bologna, Il Mulino, 2018, pp.469-470.

³⁹ Augusto De Benedetti, *La via dell'industria. L'Iri e lo sviluppo del Mezzogiorno 1933-1943*, Roma, Donzelli, 1996, p.20.

⁴⁰ Nel corso del ventennio si concretizzò un *balance of power* tra le oligarchie politiche e quelle economiche, quest'ultime rappresentate in buona parte da Confindustria. L'accordo si definì su un tacito impegno a non invadere le reciproche sfere di autonomia. L'immagine che se ne deve ricavare non è quella di una bipartizione netta, ma quella di un sistema di influenze reciproche. Al riguardo, il regime compensò gli industriali per il placito consenso offerto alla fascistizzazione della società dopo il 1925 favorendoli in molti contenziosi riguardanti la disciplina dei rapporti di lavoro e la gestione economica: accordo di Palazzo Vidoni (1925), legge sui sindacati (1926), legge per le autorizzazioni industriali (1927), «sbloccamento» della confederazione rossoniana (1928), legge per le autorizzazioni industriali (1933) a cui si aggiunge la

industria si sovrappose ad un preesistente processo di trasformazione in seno all'apparato industriale italiano, che nel fascismo trovò un fattore di accelerazione e sclerotizzazione di molti dei suoi caratteri⁴¹. La politica deflazionistica impostata nel 1927 diede inizio ad un processo di concentrazione industriale, accompagnato e favorito dall'attività del legislatore⁴². Negli anni nevralgici della crisi (1930-1933) gli industriali scoprirono i vantaggi del sistema corporativo *in fieri*, ovvero i vantaggi che in tempo di crisi potevano conseguirsi da un'autodisciplina di categoria e non individuale. Dato che gran parte delle ventidue corporazioni integravano diversi settori della produzione, divenne più facile raggiungere accordi tra i gruppi concorrenti. Non è un caso, quindi, che si assista ad un forte aumento dei consorzi volontari dopo la formazione delle corporazioni nel 1934. Il passo successivo fu l'estensione a tutti i consorzi nel 1936 della facoltà di assegnare quantità fisse di materie prime agli appartenenti, stabilire le quote di produzione di ogni partecipante e stabilire i prezzi di vendita, a patto di presentare un rendiconto annuale delle loro attività⁴³. Da quanto detto si nota come alcuni settori dell'economia italiana imboccarono la strada dell'autarchia già prima del famoso discorso del «piano regolatore» di Mussolini del 23 marzo 1936. A questi «passi» compiuti dal mondo economico si sovrapposero quelli compiuti dallo Stato verso una politica autarchico-bellica in parte già impostata nel 1934 in previsione dell'attacco all'Etiopia⁴⁴.

È importante sottolineare come la storiografia economica abbia mutato lo sguardo verso tali processi, interpretati non più in un'ottica *evenemenziale*⁴⁵, cioè all'interno di una «congiuntura bellica»⁴⁶, ma come una fase di riconfigurazione del capitalismo italiano

labile sorveglianza degli istituti di controllo e la torsione dei consorzi volontari in veri e propri cartelli sotto il controllo dei grandi gruppi imprenditoriali del Paese. Cfr. Piero Melograni, *Gli industriali e Mussolini 1919-1929*, Milano, Longanesi, 1972; Giampaolo Gallo, *Politica industriale politica fascista* in «Il Pensiero Politico», n.6 (1) 1973, pp.86-91; Roland Sarti, *Fascismo e grande industria 1919-1940*, Milano, Moizzi Editore, 1977.

⁴¹ Giorgio Mori, *Per una storia dell'industria italiana durante il fascismo* in «Studi Storici», n.1 (Gennaio-Marzo 1971), pp.3-35.

⁴² Gualberto Gualerni, *Industria e fascismo*, Milano, Vita e Pensiero, 1976, pp.70-77.

⁴³ La conseguenza fu che i consorzi divennero in buona sostanza arbitri del proprio settore, senza che i commissari delle corporazioni delegati alla supervisione della produzione riuscissero ad esercitare un controllo effettivo. Roland Sarti, op. cit., pp.129-130; Alessio Gagliardi, *Il corporativismo fascista*, Roma-Bari, Laterza, 2010, pp.141-150.

⁴⁴ Cfr. Giorgio Rochat, *Militari e politici nella preparazione della campagna d'Etiopia*, Milano, Franco Angeli, 1971.

⁴⁵ Cfr. Giovanni Farese, op.cit.

⁴⁶ Non può essere vista in tal modo anche per ragioni di periodizzazione. Come ha ben evidenziato Giorgio Rochat, «dal 3 ottobre 1935, aggressione dell'Etiopia, al 2 maggio 1945, fine dei combattimenti nel nostro Paese, l'Italia fu in guerra senza interruzioni: in Etiopia nel 1935-41, in Spagna nel 1936-39, nel

con trasformazioni nei settori industriali dagli effetti di lungo periodo⁴⁷. La rarefazione delle importazioni – evidente già prima delle sanzioni – il contingentamento delle risorse, la nascita del Commissariato Generale per le Fabbricazioni di Guerra (Cogefag) e della Sovrintendenza agli Scambi e alle Valute (Scambival)⁴⁸ accentuarono le dinamiche di cartello dei settori maggiormente interessati alle commesse di guerra. L'incapacità del regime di riallocare a pieno le risorse e l'incapacità di espandere la domanda pubblica per fini riformistici portò a favorire le tendenze imperialistiche latenti nell'economia e nella società italiana⁴⁹. L'impero giunse, dunque, quando ormai l'economia italiana aveva già imboccato la strada di un'economia di guerra. Gli anni che seguirono accentuarono il carattere di «pianificato» dell'economia ai fini autarchico-bellici con la trasformazione in ente permanente dell'IRI e con l'inizio di programmi di razionalizzazione e pianificazione di quei settori che, per esigenze strategiche o per scarse possibilità di smobilizzo, rimasero sotto il controllo pubblico.

I passi verso l'impero non furono, come visto, tutti pensati a tal fine né tantomeno espressione unicamente di una volontà politica. Molto giocò l'incapacità del fascismo nel comprendere la portata della crisi e nell'elaborare perciò strategie adeguate. L'azione non armonica svolta nei confronti dei settori più colpiti, la ridefinizione al rialzo dei dazi e al ribasso dei salari e la decretata inamovibilità da «quota 90»⁵⁰ furono diversi aspetti di una

Mediterraneo, nei Balcani, in Africa settentrionale nel 1940-43, in Russia nel 1941-43. Nel 1943-45 fu l'Italia a essere teatro di una guerra complessa e brutale». Cfr. Giorgio Rochat, *Le guerre italiane 1935-1943*, Torino, Einaudi, 2011.

⁴⁷ Renato Covino, Giampaolo Gallo ed Enrico Mantovani, *L'industria dall'economia di guerra alla ricostruzione* in Pierluigi Ciocca e Gianni Toniolo (a cura di), *L'economia italiana nel periodo fascista*, cit., p.182; Rolf Petri, *Innovazioni tecnologiche tra uso bellico e mercato civile* in Vera Zamagni (a cura di), *Come perdere la guerra e vincere la pace*, Bologna, Il Mulino, 1997; Id., *Storia economica d'Italia. Dalla Grande guerra al miracolo economico (1918-1963)*, cit., pp.221 e sgg.

⁴⁸ Per fermare l'emorragia delle riserve vennero impostati già nel 1934 i primi provvedimenti: 26 maggio 1934 proibizione ai cittadini italiani di acquisire titoli stranieri; 8 dicembre 1934 obbligo per gli esportatori di cedere al governo i loro capitali in valuta straniera e a rendere noti i loro crediti con l'estero; il 16 febbraio 1935 limitazione alle importazioni a una quota variabile tra il 15 e il 35 per cento di quelle del 1934, provvedimento completato il 12 giugno con la costituzione di una serie di monopoli per le importazioni; il 28 agosto 1935 i cittadini italiani furono costretti a cedere allo Stato tutti i loro titoli e divise straniere, mentre già nel maggio del 1935 venne istituita la Sovrintendenza ai cambi e alle valute elevata in seguito al rango di Sottosegretariato. Il controllo dei cambi diventa quindi l'aspetto esterno della preparazione alla guerra. Louis Franck, op. cit., pp.132-133.

⁴⁹ Pierluigi Ciocca, *L'economia italiana nel contesto internazionale*, cit., p.45.

⁵⁰ Fu proprio la guerra d'Etiopia con i suoi 14 miliardi di spesa a costringere alla svalutazione della lira del 40% rispetto alle principali monete. Per rispettare però il «solenne» giuramento di Pesaro, il regime presentò la svalutazione come una «rivalutazione». Mantenendo lo stesso rapporto con la sterlina e il dollaro l'espressione non risulta inesatta, ciononostante, le ragioni di tale scelta linguistica furono principalmente retoriche: non contraddire quasi un decennio di orgogliosa politica deflazionistica. Cfr. Giuseppe Maione,

politica anticiclica che si rilevò alla prova dei fatti inefficace. Tuttavia, se queste scelte spiegano il protrarsi della depressione in Italia ben oltre la media europea, non spiegano necessariamente l'impero. Quest'ultima osservazione risulta dirimente per inquadrare a pieno quella guerra e le conseguenze che ne derivarono. Di certo le velleità imperialistiche (presenti nel discorso politico del fascismo fin dalle sue origini) furono favorite dalla crisi economica interna, che allentò le resistenze di ordine politico e sociale. Indiscutibilmente, poi, il contesto economico e la direzione presa dai processi in atto nel sistema industriale italiano resero lo stato di guerra «un'occasione non mancata»⁵¹ di ulteriore crescita, ma credere per questo che l'attacco all'Etiopia fu la risposta del regime alla stagnazione economica sarebbe un rilevante errore interpretativo. I diversi piani storiografici – economico, coloniale e politico – sono concordi nel ritenere quella guerra figlia di una scelta politica: nel 1935 Mussolini intuì l'apertura di una finestra internazionale e che «solo in quel momento nessuna delle grandi potenze gli avrebbe potuto impedire di espandersi»⁵². Questo spiega, in parte, come l'industria italiana nonostante tutto quello che si è detto si trovò impreparata all'appuntamento con la guerra⁵³. Lo spiega solo in parte perché le motivazioni principali dell'impreparazione risiedettero nella tipologia di conflitto combattuto. Da tempo ormai storici dell'espansione coloniale e di storia militare, come Rochat e Labanca, rimarcano la siderale distanza che separa la guerra italo-etiope dalle precedenti guerre coloniali italiane o straniere. Molti aspetti della vicenda bellica, non ultimo il risvolto economico,

L'imperialismo straccione. Classi sociali e finanza di guerra dall'impresa etiopica al conflitto mondiale (1935-1943), Bologna, Il Mulino, 1979, pp.185-193.

⁵¹ Vera Zamagni, *Un'analisi macroeconomica degli effetti della guerra in Come perdere la guerra e vincere la pace*, cit., p.13.

⁵² Renzo De Felice, *Mussolini il duce – Gli anni del consenso vol.I*, Torino, Einaudi, 1974, p.614. Tuttavia la recente storiografia coloniale ha messo in discussione alcuni punti della ricostruzione defeliciana. L'immagine avanzata da De Felice di un «azzardo» diplomatico di Mussolini non solo è stata accettata, ma fortemente accentuata, mostrando come il successo dipese quasi unicamente dall'*appeasement* della Gran Bretagna e Francia, piuttosto che dal propagandato «tirare dritto». In secondo luogo, la tesi defeliciana di una moderazione iniziale di Mussolini, col limitarsi all'occupazione del Tigrè mediante un accomodamento con Francia e Inghilterra venuto meno per l'intransigenza di queste ultime, non convince più. Con le risorse impiegate e il forte investimento politico e simbolico il regime si giocò consapevolmente la propria credibilità e tenuta interna. Cfr. Olindo De Napoli, *Introduzione a VI Battaglione Libico. Diario della campagna di Etiopia (1936-1937)* di Carmelo Sirianni (a cura di) Olindo De Napoli, Roma, Viella, 2016, pp.9-14; Nicola Labanca, *La guerra d'Etiopia*, cit., pp.39-45.

⁵³ Il caso emblematico fu quello della Fiat, la quale si trovò impreparata alla richiesta di fornitura di 5.000 mitragliatrici (la produzione media ad inizio conflitto era di 700 pezzi al mese) e di autoveicoli. I contratti per quest'ultimi furono aggiudicati dalla Ford che dagli stabilimenti di Detroit e Dagenham consegnò più di 3.000 vetture al Regio Esercito. Si veda Valerio Castronovo, *Giovanni Agnelli. La Fiat dal 1899 al 1945*, Torino, Einaudi, 1977, pp. 395-399.

sarebbero difficilmente decifrabili se si rimanesse fedelmente ancorati alla categoria di guerra coloniale a cui questo conflitto pure si richiama per immaginario collettivo, precedente storico e geografia dello scontro. Un importante risvolto storiografico è stato, per l'appunto, il mutamento di percezione del conflitto, visto non più come una guerra coloniale *tout court*, bensì come una guerra nazionale. A favore di questa interpretazione gli studiosi hanno messo in evidenza la finanza a bilancio aperto della guerra⁵⁴, le forze impiegate nel conflitto⁵⁵, il grado di mobilitazione a cui fu soggetta la popolazione italiana⁵⁶ e in ultimo le direttive con cui fu impostata⁵⁷. Tutti elementi che fanno di questo conflitto una guerra dal carattere nazionale e moderno, come dimostra anche la recente storiografia economica⁵⁸. D'altronde, solo pensando alla guerra d'Etiopia come a una guerra nazionale si spiegherebbero i ritardi iniziali dell'apparato industriale italiano (impreparato a fronteggiare richieste per una guerra su vasta scala e moderna) e, contestualmente, solo una guerra dal carattere nazionale avrebbe potuto generare quegli effetti moltiplicatori⁵⁹ capaci di far uscire l'Italia dal ristagno economico⁶⁰. Il periodo che si aprì dal 1936 sotto il segno dell'autarchia e della programmazione economica fu anch'esso segnato da contraddizioni. Non va infatti sovrastimata né la capacità di

⁵⁴ Cfr. Giuseppe Maione, op. cit.

⁵⁵ I conflitti «coloniali» si caratterizzavano generalmente per un basso contingente (intorno alle 20.000 unità) composto per la maggior parte da truppe indigene. La guerra italo-etioptica, invece, vide schierati 6 divisioni del Regio Esercito, 6 divisioni di camicie nere più truppe di ascari eritrei e dubat somali per un totale all'incirca di 400.000 uomini a cui si aggiungono 100.000 operai militarizzati. Nel computo va segnalato anche l'alto impiego di mezzi moderni, seppur già superati all'epoca, come aerei (450 inviati), autocarri e cingolati (230 carri, 16.000 automezzi vari) e circa 1.200 pezzi di artiglieria. Le cifre offerte dalle relazioni statistiche dell'Esercito lasciano in ogni caso ampi margini di errori perché non tengono traccia in maniera sistematica dei rimpatri e degli invii successivi all'inizio delle operazioni. Cfr. Giorgio Rochat, *Le guerre italiane*, cit., pp.35-48; pp.127-134.

⁵⁶ Simona Colarizi, *L'opinione degli italiani sotto il regime (1929-1943)*, Roma-Bari, Laterza, 1991, pp.183-207.

⁵⁷ La guerra doveva essere «moderna» con un alto numero mezzi impiegati, «fascista» per il contributo numericamente consistente delle divisioni di camicie nere e «nazionale» con un numero di truppe metropolitane marcatamente superiore a quelle indigene.

⁵⁸ Vincenzo, Giura, *L'impresa etiopica: riflessi internazionali economici e sociali* in Domenicantonio Fausto (a cura di) *Intervento pubblico e politica economica fascista*, Milano, FrancoAngeli, 2007, pp-143-169.

⁵⁹ Tra questi effetti si segnala l'aumento del volume delle esportazioni che crebbe in funzione della preparazione del conflitto e della successiva «valorizzazione» dell'impero. Le esportazioni verso le colonie balzarono al 14,3% del totale nel 1935, al 31% nel 1936, 24,7% nel 1937, 23,3% nel 1938 con una forte rilevanza dei prodotti avanzati della meccanica, della chimica, autoveicoli e gomma. Tuttavia, come ha sottolineato Vera Zamagni «queste esportazioni non contribuivano realmente al miglioramento della bilancia commerciale, essendo pagate dallo stesso governo italiano nel suo sforzo di conquista e organizzazione delle medesime colonie». Si veda Vera Zamagni, *Dalla periferia al centro. La seconda rinascita economica dell'Italia (1861-1990)*, Bologna, Il Mulino, 1990, pp.346-347.

⁶⁰ Gualberto Gualerni, op. cit., p.123; Renato Covino, Giampaolo Gallo ed Enrico Mantovani, op.cit., pp.212-213; Gianni Toniolo, op. cit., p. 330.

direzione pubblica dell'economia né tantomeno gli effetti organici che questa pretendeva di raggiungere⁶¹.

All'interno di questa cornice nazionale, Napoli e il Mezzogiorno vissero per molti aspetti un processo di «accelerazione totalitaria»⁶² non dissimile dal resto del Paese. Il particolarismo del Mezzogiorno, ovvero quel modello interpretativo che contraddistinse la prima produzione storiografica del dopoguerra e fondato sull'idea di un rapporto particolare tra fascismo e Mezzogiorno, risulta essere oggi non più convincente⁶³. Il modello riprendeva nella sostanza la tesi di una superiorità morale del Meridione, avanzata da Giovanni Amendola e da altri esponenti liberali meridionali all'indomani della marcia su Roma, la quale avrebbe impedito al fascismo di attecchire in quella parte di Paese⁶⁴. La conseguenza fu presentare il rapporto Stato-Mezzogiorno come un'alleanza tra il fascismo – visto come una forza esogena – e il blocco agrario meridionale passato sotto il fascio littorio, ma ancora pienamente distinguibile da esso. Ritorna il concetto della parentesi fascista, qui proposto sulla scorta di un conservatorismo proprio della struttura sociale meridionale, che avrebbe permesso al Meridione di sopravvivere agli stravolgimenti provocati dall'esperienza fascista. Spogliato del carattere etico-politico, il modello interpretativo si saldava a quei concetti di trasformismo, municipalismo e clientelismo, che avevano una lunga tradizione nella storiografia meridionalistica.

⁶¹ Il settore bellico costituisce l'esempio più pubblicizzato dal regime di programmazione economica e allo stesso tempo il suo più evidente fallimento. Nello specifico, il fascismo non riuscì ad elaborare una coerente politica dirigistica nella produzione e nella gestione delle materie prime. In cima al sistema avrebbe dovuto porsi il Cogefag, elevato poi al rango di Sottosegretariato (Fabbriguerra) e solo a secondo conflitto mondiale inoltrato in Ministero per le armi e munizioni. Nonostante l'evidente compito di accentramento e coordinamento, il Cogefag non riuscì ad avocare a sé completamente la politica delle commesse - lasciando libertà di indirizzo ai vari ministeri – e della gestione delle materie prime – i combustibili liquidi e fossili, rimasero competenza del ministero dei Lavori Pubblici e delle Corporazioni-. Si aggiunga, poi, come i perseguiti «piani autarchici» ebbero obiettivi confliggenti tra loro arrivando anche al paradosso: nel tentativo di razionalizzare l'uso dei mezzi di pagamento e ottenere divise straniere per tamponare l'emorragia valutaria (autarchia valutaria) lo Scambival di Guarnieri spinse per l'esportazione di materiale bellico attinto dalle riserve (autarchia bellica). A livello più basso si manifestarono le aporie di un apparato industriale basato sull'«autodisciplina dei produttori»: accordi sottobanco di ridistribuzione delle commesse (Ansaldo-Terni-Cogne per le piastre d'acciaio e Ansaldo-Fiat per i carri) e scandali per materiale bellico scopertosi difettoso. Cfr. Giovanni Farese, op.cit., pp.71-97; Luciano Zani, *Fascismo, Autarchia, Commercio estero*, Bologna, Il Mulino, 1988, pp. 155-162; Lucio Ceva e Andrea Curami, *Industria bellica anni Trenta. Commesse militari, l'Ansaldo ed altri*, Milano, Franco Angeli, 1992.

⁶² Emilio Gentile, *La via italiana al totalitarismo*, Roma, La Nuova Italia Scientifica, 1995, p.137.

⁶³ Luigi Masella, *Mezzogiorno e fascismo*, in «Studi Storici» n.4 (Ottobre- Dicembre 1979), pp.779-798.

⁶⁴ Raffaele Colapietra, *Napoli tra dopoguerra e fascismo*, Milano, Feltrinelli, 1962, pp.284-290; Giorgio Amendola, *Fascismo e Mezzogiorno*, Roma, Editori Riuniti, 1973, pp.198-200; Simona Colarizi, *I democratici all'opposizione Giovanni Amendola e l'Unione nazionale (1922-1926)*, Bologna, Il Mulino, 1973.

L'immobilismo, che è stata per gran parte della saggistica meridionale postunitaria la tara originaria del Mezzogiorno, veniva secondo questa tesi quasi ribaltato in un'accezione positiva come muro alla dittatura. Il superamento di questo approccio fu possibile grazie al concorso di nuovi lavori che indagarono non solo le fratture liberale-fascista e fascista-postfascista nei due rispettivi *turning point* (1922–1943), ma anche i mutamenti indotti e prodotti dal ventennio fascista nel Meridione. Tali filoni di ricerca hanno messo in luce come il fascismo penetrò nel tessuto sociale e politico meridionale in maniera differente dal resto del Paese, ma non per questo straordinaria o inesistente. Una prima affermazione in favore di questa considerazione dipende dall'inevitabile sfasatura temporale tra Nord e Sud nel Paese. Il fascismo divenne una presenza politica di peso nel Meridione solo dopo la marcia su Roma e solo dopo un laborioso lavoro di cooptazione dei gruppi liberali locali⁶⁵. Ciò risulta anche dalla mancanza di una stagione squadrista (fatta eccezione per alcuni importanti esempi nel Tavoliere e nel fascismo padovano), dal ruolo determinante avuto dai prefetti nel ricomporre i quadri politici municipali dopo la marcia su Roma e dell'evidente trasformismo di molti notabili meridionali. In questi termini si può leggere il fascismo come un fenomeno di rottura più che di rivoluzione o occupazione degli schemi di potere nel Mezzogiorno. Coerentemente con questa visione, la recente stagione storiografica ha incominciato a parlare e a dibattere sulla modernità portata del fascismo sul piano politico, amministrativo ed economico in Italia e nel Meridione, con la dovuta specificazione che la modernità di cui si parla non ha alcuna connotazione qualitativa o stigmatizzante del carattere autoritario del regime, ma descrive la diversità impressa al rapporto tra Stato e società⁶⁶. Una modernità che fu politica per il ruolo giocato dal PNF, la cui natura di partito di massa con la capillare rete di associazioni ed enti collaterali creò un fenomeno nuovo nel panorama politico meridionale. Una forma di associazionismo politico che, seppur gerarchico e segnata dal «beghismo», disarticolò sul lungo periodo il blocco di potere del notabilato locale, costretto a fascistizzarsi per sopravvivere e fronteggiare l'emergere di gruppi sociali nuovi⁶⁷. La fascistizzazione del

⁶⁵ Cfr. Luigi Ponziani, *Il fascismo dei prefetti. Amministrazione e politica nell'Italia meridionale (1922-1926)*, Bari, Meridiana libri, 1995.

⁶⁶ Cfr. Alberto De Bernardi, *Una dittatura moderna. Il fascismo come problema storico*, Milano, Mondadori, 2006.

⁶⁷ Paolo Varvaro, *Politica ed élites nel periodo fascista* in Paolo Macry e Pasquale Villani (a cura di) *La Campania, Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità ad oggi*, Torino, Einaudi 1990.

ceto notabiliare non è ascrivibile ad una semplicistica operazione trasformistica⁶⁸, in quanto contemplò la necessità di adattarsi ad un nuovo linguaggio politico, a nuove dinamiche di potere – si veda il tesseramento, l’invio di commissari politici nelle sezioni e la presenza di varie correnti facenti capo ai gerarchi – un nuovo tipo di inquadramento politico e istituzionale⁶⁹ – si veda i podestà e i consigli economici dell’economia fascista in sostituzione dei sindaci e delle camere di commercio –. Quest’ultima considerazione acquisisce una valenza particolare per il Mezzogiorno, dove la categoria del trasformismo definisce l’immaginario comune delle relazioni di potere tra centro e periferia molto più che al Settentrione. La modernità politica si esternava, dunque, in una autoritaria elevazione delle dinamiche politiche locali su un piano nazionale, in cui il PNF figurò sia come cinghia di trasmissione gerarchica, sia come luogo di ricomposizione dei vari particolarismi⁷⁰ incidendo notevolmente sul rapporto fra centro e periferia⁷¹. La modernità amministrativa si esplicitò invece attraverso una mediazione di tipo nuovo tra Stato e società e Stato e Mezzogiorno. La cifra di questo cambiamento risiedette in modo particolare nell’affermazione del parastato. La diffusione pulviscolare dell’ente pubblico rispondeva alle sue indubbe qualità di strumento agile e snello «volto a lenirne le contraddizioni e a soddisfare le domande particolari» con la non secondaria conseguenza di configurarsi *de iure* e *de facto* come strumento «impegnato nella mobilitazione passiva delle masse, proiettato verso l’occupazione della società»⁷². Il volto meridionale di questa

⁶⁸ Un concetto che rischia, se abusato, di cristallizzare un rapporto dinamico e complesso. Pensare di inquadrare l’affermazione del fascismo come un mero passaggio in forze del blocco di potere conservatore porterebbe probabilmente a non comprendere a pieno la strategia del primo fascismo. Quest’ultimo seppe presentarsi come forza politica nuova facente leva sui temi del rivendicazionismo. Negli spiragli lasciati aperti dall’opposizione costituzionale, il fascismo riuscì a sfruttare la questione meridionale come un’utile strumento ideologico-propagandistico contro proprio quel notabilato con cui tesseva nel contempo rapporti. In conclusione, la base sociale e politica che sostenne il primo fascismo fu più sfaccettata di quanto i concetti di fascismo dei prefetti» e trasformismo possano suggerire. Francesco D. Perillo, *Aspetti della strategia meridionalistica del primo fascismo (1921-1925)* in *Mezzogiorno e Fascismo. Atti del convegno nazionale di studi promosso dalla regione Campania*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1978.

⁶⁹ Al riguardo Giuseppe Giarrizzo ha dichiarato che la stabilizzazione fascista del Meridione «rappresenta di fatto un coerente sforzo di neutralizzazione e di svuotamento delle capacità di pressione del Mezzogiorno sul nuovo blocco di potere nazionale che si forma in quegli anni, e di cui il Mezzogiorno non rappresenta più – né per uomini né per temi – una componente significativa». Giuseppe Giarrizzo, *Fascismo e Mezzogiorno* in *Mezzogiorno e Fascismo. Atti del convegno nazionale di studi promosso dalla regione Campania*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1978.

⁷⁰ Cfr. Paul Corner, *Italia fascista. Politica e opinione popolare sotto la dittatura*, Roma, Carocci, 2015.

⁷¹ Come ha scritto Salvatore Lupo: «L’Italia appariva così come una sommatoria disordinata di differenti situazioni provinciali, in cui le classi politiche nuove o seminuove, tutte legittimate allo stesso modo – almeno formalmente – dall’appartenenza al PNF». Salvatore Lupo, *Il fascismo. La politica di un regime totalitario*, Roma, Donzelli, 2005, p.184.

⁷² Guido Melis, op.cit., p.402.

penetrazione fu bellicista per le varie battaglie condotte dal fascismo (battaglia del grano, sbracciantizzazione, bonifiche e colonizzazione interna) e sociale, tramite l'erogazione di forme di assistenza, mutualismo e previdenza.

La modernità economica fu invece il risultato di una «unificazione capitalistica»⁷³ del Paese. L'avvicinamento tra Nord e Sud non si mosse però nel solco di uno sviluppo meridionale teso ad agganciare i livelli del Settentrione, ma si tradusse in una maggiore subalternità del secondo nei confronti del primo, accentuatasi ulteriormente con i piani autarchici. Con lo spostamento del baricentro della politica economica del fascismo verso l'industria e l'Italia settentrionale e con il varo di una serie di «battaglie economiche», il Sud risultò spesso la parte perdente nelle scommesse economiche del regime. La politica deflazionistica⁷⁴, la battaglia del grano⁷⁵, la politica consortile dei grandi gruppi industriali, colpirono duramente gli interessi economici nel Meridione; tutto ciò mentre veniva affermato in pompa magna il superamento della questione meridionale. Nel ricercare le cause di questa situazione è doveroso affermare, come fa Valerio Castronovo, che le «responsabilità dei conservatori meridionali sono fuori discussione» arrivando ad «accettare con inerte passività gli indirizzi imposti nella vita economica nazionale dai più forti gruppi di interesse del centro-nord» a cui va aggiunta una «tenace opposizione con cui la maggior parte degli agrari avversavano gli obblighi imposti dalla legge sul finanziamento delle opere di miglione e di perfezionamento dei sistemi di produzione»⁷⁶. Ad ogni modo l'immagine restituita dei rapporti Nord-Sud risulterebbe troppo rigida se non si tenessero in conto le differenze che c'erano sia a livello regionale sia poi a livello

⁷³ Luigi Masella, op. cit., p.797.

⁷⁴ Giuseppe Giarrizzo, op. cit., pp.36-40.

⁷⁵ La battaglia del grano modificò la distribuzione geografica dei molini e dei pastifici. La maggior parte dei molini e dei pastifici era ubicata nelle vicinanze dei porti, in modo particolare di quello di Napoli, Taranto e Bari per lavorare grandi quantitativi di frumento importato, che risultava più economico di quello nazionale. Con i provvedimenti presi nel corso degli anni Venti si impose una percentuale sempre minore di grano straniero da poter macinare fino ad arrivare al divieto assoluto di importazione nel 1933. Poiché negli anni Trenta la maggioranza del raccolto prodotto si era ormai concentrata nell'Italia centrale (60%) ma la potenzialità degli impianti installati era invertita (40% centro e 60% Sud), si assistette al trasferimento degli impianti verso il centro Italia in funzione di una logica di risparmio sui costi di trasporto. Questo effetto si determinò nonostante l'istituzione dell'ammasso obbligatorio nel 1936 e quindi del disciplinamento delle quantità di macinazione per ogni mulino stabilito dal ministero delle Corporazioni. Cfr. Nicola De Ianni, *Per la storia dell'Industria a Napoli*, Napoli, Istituto Italiano per le Storia delle Imprese, 1990, pp.40-44; Paolo Frascani, *Strutture e traffici del porto di Napoli: 1860-1960* in M.E. Tonizzi (a cura di), *I porti dell'Europa mediterranea (secoli XIX e XX)*, numero monografico di «Memoria e ricerca», 11, 2002, pp.41-62, qui pp.55-57.

⁷⁶ Valerio Castronovo, *La politica economica del Mezzogiorno* in «Studi Storici», n.3 (Giugno-Settembre 1973), pp.25-39, qui pp.30-32.

settoriale. La Campania mantenne nel corso del Ventennio il suo ruolo di regione più industrializzata del Meridione con una concentrazione significativa nell'area napoletana. All'interno della galassia industriale della provincia di Napoli un ruolo preminente era detenuto dalle principali industrie metalmeccaniche, siderurgiche ed elettriche, che a partire dal 1917 costituirono un proprio organismo di rappresentanza capace negli anni dell'autarchia di diventare un «interlocutore privilegiato degli organismi statali chiamati a programmare gli assetti industriali della provincia»⁷⁷. L'area napoletana si presenta, dunque, per alcuni aspetti e per alcune attenzioni del regime distinta dal resto del Meridione⁷⁸. I fili che legano l'economia di Napoli ai processi descritti per l'economia nazionale sono molto stretti e ciò non solo per la scontata relazione tra una parte con il suo contesto, ma proprio per la natura dei fenomeni descritti in precedenza riprodotti *ex aequo* sul piano locale⁷⁹. Le stesse tare originarie del processo di industrializzazione dell'area napoletana crearono le condizioni favorevoli ad una svolta imperialistica facente perno su un'economia di guerra⁸⁰. È scontato ribadire come ciò non produsse

⁷⁷ Francesco Dandolo, *Interessi in gioco. L'unione degli industriali di Napoli tra le due guerre*, Napoli, Guida, 2005, p.102.

⁷⁸ Cfr. Michele Fatica, *Appunti per una storia di Napoli nell'età del fascismo* in «Rivista di Storia Contemporanea», Vol. 5 (3) 1976, pp.386-420; Giuseppe Galasso, *Intervista sulla storia di Napoli*, Roma-Bari, Laterza, 1978, pp.225-237; Paolo Varvaro, *Una città fascista. Potere e società a Napoli*, Palermo, Sellerio Editore, 1990; Pasquale Villani, *Gerarchi e fascismo a Napoli (1921-1943)*, Bologna, Il Mulino, 2013.

⁷⁹ La stretta relazione tra le aree industriali del Settentrione e quella dell'area napoletana dipendeva da un vizio d'origine del sistema industriale napoletano: la «filiazione», ovvero la condizione di succursale che accomunò le principali unità produttive locali. La relazione si strinse ulteriormente negli anni Venti, quando il sistema industriale napoletano entrò in profonda crisi per gli sconvolgimenti portati da una difficile riconversione postbellica. Ciò provocò una maggiore subordinazione, lì dove c'erano ancora i margini discrezionali di un'autonomia gestionale, oppure vendite e alienazioni che favorirono gruppi industriali, come Ansaldo e Falk. La tendenza generale che si riscontra prima dell'avvento dell'IRI è quella di una doppia politica di concentrazione: orizzontale con riguardo particolare al settore cantieristico (Officine e cantieri partenopei fu il nome della società di gestione che riunì le Officine e cantieri Pattinson, le Officine meccaniche e navali di Napoli, e l'esercizio dei Bacini e scali Napoli) e verticale dove ancora una volta il settore cantieristico è l'esempio più vistoso di questa tendenza (Officine e cantieri partenopei erano sotto il controllo delle Officine meccaniche di Milano controllate a loro volta dal Credito italiano). Cfr. Augusto De Benedetti, *Il tempo dell'industria in Napoli* in Augusto Vitale (a cura di), *Un destino industriale*, Napoli, CUEN, 1992.

⁸⁰ L'industrializzazione dell'area napoletana si era caratterizzata per una serie di cicli di industrializzazione addensati in un breve lasso di tempo e con uno svolgimento contratto. Il panorama industriale che ne derivò fu il risultato quindi di trapianti di unità tecnico-produttive avanzate ad alta intensità di capitale che risultarono nel breve tempo sovradimensionate rispetto ad una bassa domanda del contesto napoletano e meridionale. Perciò, se si considera come i maggiori complessi industriali dell'area erano emanazione dell'industria pesante (siderurgia, cantieristica, industria bellica) notoriamente legati al regime delle commesse statali, non sorprenderà come le insofferenze degli anni Venti e Trenta e le strozzature proprie del sistema industriale napoletano accentuarono la dipendenza dallo Stato. Cfr. Augusto De Benedetti, *La Campania industriale. Intervento pubblico e organizzazione produttiva tra età giolittiana e fascismo*, Napoli, Athena, 1990.

necessariamente un nesso di causa ed effetto tra Napoli e la scelta del regime di puntare su di essa come «porto dell'impero», ma attesta ad ogni modo un retroterra economico ipoteticamente orientabile in tal senso⁸¹.

Allargando il campo di ricerca e mettendo a sistema diversi studi compiuti si evince come la scelta di porre proprio Napoli e non altre città «sul piano dell'impero» sia dipesa anche da una certa tradizione della città. Una prima argomentazione in favore di questa scelta è di ordine storico-culturale. La città aveva infatti una lunga tradizione di studi dell'Oriente e dell'Africa rappresentata in maniera esemplare dall'Istituto Orientale. Proprio al fascismo si deve l'elevazione dell'Istituto al rango di istituto superiore con l'intento preciso di creare un luogo istituzionale rivolto alla formazione del personale inviato a gestire le colonie⁸². Ad affiancare l'Istituto Orientale in quest'opera c'era poi la Società Africana d'Italia. Nata nel 1880, la SAI si dimostrò una realtà capace di supportare l'espansionismo fascista attraverso una «sensibilizzazione generale degli italiani alla questione coloniale»⁸³, questo nonostante i tentativi in parte riusciti di subordinarla all'Istituto Coloniale di Roma. Alla tradizione culturale si accosta una di natura politico-economica. Fin dai tempi della prima guerra d'Africa le spinte espansionistiche provenienti dalla città partenopea si dimostrarono incisive⁸⁴. A premere per un Oltremare non fu solo la già menzionata Società Africana d'Italia, ma anche la Camera di Commercio di Napoli, che intravide nell'esperienza eritrea un utile strumento per foraggiare un potenziamento del porto di Napoli⁸⁵. Altro agente locale fu l'importante quotidiano «Il Mattino» di Edoardo Scarfoglio, tra i giorni più favorevoli all'espansione

⁸¹ Non bisogna dimenticare che l'IRI controllava la quasi totalità della cantieristica, dell'industria di guerra e della siderurgia italiana; tre settori portanti nel sistema industriale napoletano. Il meridionalismo autarchico dell'IRI si tradusse in un programma di potenziamento delle imprese controllate con speciale riguardo a quelle meccaniche. Vennero riorganizzati interi comparti afferenti all'aviazione, la navigazione e la produzione di motori e mezzi di guerra. La relazione con i Ministeri di Marina e Aeronautica portò alla costituzione di Navalmeccanica e dell'Alfa Avio di Pomigliano d'Arco. Cfr. Leandra D'Antone, *L'architettura di Beneduce e Menichella* in Valerio Castronovo (a cura di), *Storia dell'IRI. Dalle origini al dopoguerra*, Roma-Bari, Laterza, 2012, pp. 234-241.

⁸² Anche se proprio il fascismo accentuò i caratteri di fondo del sistema coloniale italiano con una preferenza nel reclutamento di personale proveniente da altre amministrazioni e con una marcata presenza del personale militare. Si veda Chiara Giorgi, *L'Africa come carriera. Funzioni e funzionari del colonialismo italiano*, Roma, Carocci, 2012, pp.65-76.

⁸³ Valeria Deplano, *Educare all'oltremare. La Società Africana d'Italia e il colonialismo fascista* in «Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea» n.9 (2012), pp. 81-111.

⁸⁴ Non va dimenticato come la storia coloniale italiana iniziò con i governi della Sinistra, che aveva tra le proprie fila una nutrita compagine di deputati meridionali.

⁸⁵ Giuseppe Russo, *La Camera di Commercio di Napoli dal 1808 al 1978* (a cura di) Giancarlo Alisio, Napoli, Prismi, 2006, p.228.

coloniale italiana, perché interpretata come un'opportunità di rivalse per il ceto dirigente napoletano dopo la perdita del ruolo di capitale⁸⁶. L'intreccio di queste spinte diverse, perseguite con strenua alacrità anche negli anni di sbandamento post Adua⁸⁷, resero Napoli a tutti gli effetti il centro di irradiazione del primo colonialismo italiano. Lo fu, inoltre, anche sotto l'aspetto logistico essendo la sede del deposito truppe coloniali e luogo di imbarco delle truppe in tutti i principali avvenimenti collegati all'esperienza coloniale italiana a partire da Massaua nel 1885. L'inizio del XX secolo segnò lo spostamento del baricentro della politica coloniale verso Roma in ragione del fatto che lì trovarono sede il nuovo ministero delle Colonie e l'Istituto Coloniale. La nuova situazione non soffocò del tutto gli interessi dell'area napoletana prima descritti e ciò spiega come la ritrovata importanza negli anni Trenta non sia causale⁸⁸.

II. Domande, metodo e prospettive

Partiamo dalla fine e per farlo affidiamoci alle parole di Bruno Spampanato⁸⁹ scritte all'indomani della proclamazione dell'impero fascista:

Napoli poteva verso la fine del 1935, XIII, considerarsi arrivata ad un'effettiva parità nella grande famiglia italiana. Fu la guerra d'Africa ad aprire il secondo tempo per Napoli, per la nuova Napoli fascista. Questa volta non è il problema di giustizia per Napoli, risolto interamente dal Regime fascista; ma è il problema della funzione di Napoli ai fini imperiali [...] stabilita ora dal Regime un'economia autarchica per ragioni

⁸⁶ Valerio Castronovo, *La stampa italiana nell'età liberale*, Roma-Bari, Laterza, 1979, pp. 89-97; Giuseppe Galasso, op.cit., p.210.

⁸⁷ Giancarlo Monina, *Il consenso coloniale – le società geografiche e l'istituto coloniale italiano (1896–1914)*, Roma, Carocci, 2002, pp.36-43.

⁸⁸ È interessante notare come la nostalgia delle colonie nel dopoguerra si intrecciava alla critica dell'Italia repubblicana e, nel caso specifico, alle misure adottate per lo sviluppo del Meridione attraverso l'attività della Cassa del Mezzogiorno. Si riaprì la discussione intorno all'espressione «colonie gabinetto» usata dagli antifascisti nell'immediato dopoguerra per indicare lo sperpero di denaro pubblico dovuto alla guerra in Africa, laddove un atteggiamento più lungimirante avrebbe indirizzato quei fondi – metaforicamente i «gabinetti» costruiti in colonia – per le infrastrutture nelle zone depresse del Paese. Di fronte alle difficoltà incontrate dalla Cassa del Mezzogiorno, riprese corpo un «meridionalismo imperialista» che evidenziò come i «gabinetti» costruiti dal nuovo istituto non avessero risolto i problemi centrali del Meridione, quali la disoccupazione, l'aumento della popolazione, la scarsità di sbocchi della manodopera. Si riproposero consciamente tutte quelle argomentazioni che avevano rappresentato le fondamenta del discorso imperiale propagandistico e quindi «ancora una volta, al sogno di grandezza coltivato durante il Ventennio – l'impero – era contrapposta la mediocrità dell'Italia presente, simbolicamente riassunta nei gabinetti». Cfr. Cristina Baldassini, op. cit., pp.130-132.

⁸⁹ Spampanato fu un giornalista e autore prolifico di saggi negli anni tra le due guerre. Vicino alle posizioni del fascismo di sinistra, Spampanato si occupò anche di problemi giuslavoristi e sindacali. Aderì alla RSI divenendone una delle personalità più note e con la caduta del fascismo entrò nelle fila del Movimento Sociale Italiano grazie al quale fu eletto deputato nel 1953.

indiscutibili d'indipendenza materiale e di libertà politica, e volta questa economia all'impero, tocca a Napoli la funzione economica [...] Tocca a Napoli, cioè, d'organizzare il suo porto e l'immediato interland commerciale, la sua attrezzatura industriale e agraria, la trasformazione parziale o completa delle materie prime in arrivo, l'avviamento rapido e razionale dal suo porto verso l'interno del Regno ed il traffico per il suo porto verso i lontani mercati etiopici, africani ed orientali⁹⁰

Quel secondo tempo propagandato come palingenesi della città terminò invece solo tre anni dopo, lontano dai clamori che lo avevano annunciato. Un tempo su cui ben presto cadde l'oblio di fronte ai rapidi cambiamenti e sviluppi che investirono la città e il Paese. Un tempo di cui rimangono tracce visibili nel tessuto urbano cittadino – la Mostra (delle terre) D'Oltremare – nelle raccolte fotografiche e nella memoria di chi ancora può testimoniarlo e, ciononostante, di cui si sa molto poco. L'attenzione riservata a questo tema, sia dalla storiografia nazionale e accademica, sia da quella produzione locale e amatoriale, è stata alquanto modesta. I pochi riferimenti esistenti nella letteratura scientifica si presentano alla stregua di singole osservazioni, spesso esposte *a latere* di ricerche mosse da finalità diverse e aventi un taglio diacronico e sincronico più ampio (esempi sono i lavori sulla storia dal fascismo o del fascismo in provincia), oppure di ricerche che condividono con questo progetto alcuni elementi come il luogo e il tempo (la Napoli del Ventennio). La condivisione di questi elementi determina sicuramente una vicinanza, ma a fare la differenza è la domanda che muove la ricerca e il taglio interpretativo e metodologico scelto per districarsi nell'indagine di un oggetto di studio tanto vasto quanto generico che va sotto il nome di «Napoli fascista». Non è sufficiente, infatti, avere come oggetto di studio Napoli *nel* ventennio fascista per avere *sic et simpliciter* sia la domanda sia gli strumenti di ricerca adeguati. «Napoli fascista» o «Napoli nel ventennio fascista» sono in fondo dei grandi contenitori tematici in cui ci può rientrare di tutto, purché siano rispettate le due funzioni di tempo e di spazio. Allora, il discriminante non può che essere la domanda storiografica: la Napoli porto dell'impero fu solo una grande scenografia per la propaganda del regime oppure una visione di sviluppo della città con ricadute pratiche nei circuiti economici della città? Una prima risposta ci viene offerta dallo stesso stato dell'arte che nel parlare – anche solo tangenzialmente – dei progetti mussoliniani di «porto dell'impero» si limita per lo più a rimarcare l'elemento retorico. Il primo e forse il più grande scoglio presente in questa

⁹⁰Bruno Spampanato, *Napoli dall'Unità all'Impero* in AA.VV., *L'economia di Napoli sul piano dell'impero*, Ed. Politica Nuova, Napoli 1938, p.19.

ricerca è proprio quello di superare un certo giudizio derivato dalla constatazione che «Regina del Mediterraneo» o «Porto dell'Impero» sono, appunto, degli slogan e quindi dei costrutti della propaganda fascista. Lungi dal voler negare l'artificiosità dei contenuti della propaganda del tempo, si ritiene tuttavia necessario in questa sede affrontare il tema in maniera più approfondita. Per farlo si è scelto di dare credito, da un certo punto di vista, agli slogan cercando di rintracciare dietro le parole una strategia di intervento pubblico.

La domanda a cui si cerca di dare risposta non è tanto capire quantitativamente parlando cosa venne realizzato, perché operazioni del genere le ha fatte lo stesso regime con pubblicazioni del tipo *Napoli. Le opere del regime dal settembre 1925 al giugno 1930*⁹¹. Questa ricerca si muove, invece, in direzione di uno studio della filosofia di intervento che guida la mano pubblica negli anni oggetto di studio. Capire, per esempio, se ci fu un disegno premeditato e coordinato dietro i lavori di ampliamento al porto, di costruzione di una nuova stazione marittima e, infine, della scelta di rendere la città sede di armamento della Tirrenia. In breve, verificare la progettualità dell'intervento pubblico. Tale indirizzo di ricerca ha lo scopo di saggiare la concretezza di un supposto modello di sviluppo pensato per la città di Napoli incentrato sull'economia del mare, che, secondo la propaganda dell'epoca, il fascismo avrebbe elaborato e messo in cantiere. Infatti, non è scontato dire che il fascismo nella sua ventennale storia costruì attraverso gli slogan un'immagine di Napoli coerente dall'inizio alla fine. Dal discorso di Mussolini al San Carlo del 1922, nel quale la città fu insignita del titolo di «Regina del Mediterraneo», fino ad arrivare all'altro discorso di Spampanato del 1938 e al nuovo titolo di «Porto dell'Impero», il fascismo indicò nel rapporto con il mare la leva per lo sviluppo della città.

Data la nota funzione strategica che i porti rivestono nell'economia di un Paese⁹² e vista la dimensione internazionale dei traffici che interessano lo scalo napoletano negli anni oggetto d'analisi, sarà importante tenere presente anche il contesto operativo. Infatti, se questa fosse una ricerca incentrata unicamente sulla storia del porto, probabilmente il

⁹¹ Alto Commissariato per la città e la provincia di Napoli, *Napoli. Le opere del regime dal settembre 1925 al giugno 1930*, Napoli, Francesco Giannini & Figli, 1930.

⁹² Cfr. Enrico Musso, *Città portuali: l'economia e il territorio*, Milano, FrancoAngeli, 1996; Fabio Carlucci e Andrea Cirà, *Economia e politica dei sistemi di trasporto*, Milano, FrancoAngeli, 2008; Stefano Soriani (a cura di) *Porti, trasporti marittimi, città portuali* in «GEOTEMA», vol.40, gennaio-aprile 2010, pp.3-144.

lavoro si presenterebbe come una scatola chiusa: da un lato i finanziamenti e dall'altro le opere realizzate. Invece, per meglio inquadrare l'intervento pubblico è necessario interrogarsi sugli obiettivi che lo Stato si prefigurò di raggiungere *attraverso* il potenziamento dello scalo napoletano. Capire, cioè, quanto e come Napoli fu funzionale ad un discorso di maggiore presenza economica e geopolitica dell'Italia nel Mediterraneo e nel Mar Rosso. Per tale ragione ognuna delle tre sezioni che compongono questo progetto è stata strutturata con un'introduzione contestuale, in cui si argomenta di quei cambiamenti avvenuti a livello locale, nazionale e perfino internazionale che hanno influenzato gli obiettivi del regime e gli strumenti adottati per conseguirli. Con quest'ultima affermazione si anticipa un'altra ipotesi interpretativa di questa ricerca, ovvero si considera gli slogan non solo come possibili immagini di città, ma anche come visioni mutabili e non precostituite dello sviluppo della città, che pur rimanendo uguali nella forma linguistica (il segno linguistico) possono mutare nel significante all'insorgere di eventi-soglia (si pensi alla crisi del 1929). Tali cambiamenti possono indurre un ripensamento degli obiettivi o portare al cambio della guardia di quelle personalità chiamate a interpretare e mettere in cantiere queste formule astratte.

Nel corso di un ventennio la città si trovò ad avere tre appellativi: Porto dell'Oriente, Regina del Mediterraneo e Porto dell'Impero. Due domande allora sorgono spontanee: pur ponendo tutti l'accento sul ruolo marittimo della città, questi titoli o slogan immaginavano la stessa città? E dietro questi titoli c'erano gli stessi gruppi di interesse e gli stessi obiettivi? Poste queste prime domande bisogna comprendere ora il perché sia importante offrire delle risposte e come poi farlo. Una motivazione è che il tema apre una riflessione più ampia sulla secolare *vexata quaestio* delle funzioni urbane di Napoli. Fin dalla perdita del ruolo di capitale del Regno delle Due Sicilie ci si interrogò sulle funzioni che la città avrebbe dovuto svolgere nel nuovo quadro nazionale. Fiumi di inchiostro furono scritti tra Ottocento e inizio Novecento per dare conto di uno stato di sbandamento e declino, più percepito che reale, della città. Molte furono le proposte avanzate nel corso dei decenni: città dei servizi, città commerciale con l'apertura del canale di Suez, città turistica durante la *Belle Époque*, città industriale con il progetto nittiano di inizio Novecento⁹³. Tante proposte, una sola città. Una volta salito al potere il fascismo volle

⁹³ Cfr. Giuseppe Galasso, *Tradizione, metamorfosi ed identità di un'antica capitale*, in Id., *Napoli*, Roma-Bari, Laterza, 1987, pp.XI-XLV.

presentarsi come una forza politica nuova e rivoluzionaria capace di risolvere definitivamente la questione, come attestano le parole di Spampanato citate all'inizio. Nel prosieguo di questo lavoro si cercherà di dimostrare che questa alternativa «marittima» indicata dal fascismo era molto meno scontata di quanto sembri, perché non basta essere una città portuale per cogliere spontaneamente dal mare le possibilità di sostentamento e crescita urbana. Inoltre, la proposta marittima fascista si basava su due punti fermi, il Mediterraneo e le colonie, con cui la città aveva anche in questo caso un rapporto meno scontato di quanto possa sembrare. La decantata centralità del porto napoletano nel bacino del Mediterraneo e il riscontro di un'importante tradizione orientalistica in città (L'Istituto Orientale e la Società Africana d'Italia) non sono, infatti, motivi sufficienti a spiegare, da soli, l'esistenza di relazioni economiche tra Napoli e queste aree oggetto di interesse geopolitico del fascismo.

Il trasformare Napoli nella «Marsiglia italiana» apre un altro tema di estremo interesse: la partecipazione della bandiera italiana nei traffici e nell'economia del bacino del Mediterraneo e del Mar Rosso e le forme di sostegno elargite dal potere pubblico per il potenziamento della flotta mercantile. Che il fascismo elaborò una politica mediterranea molto più matura dei precedenti governi liberali è un dato acquisito dalla storiografia⁹⁴, come altrettanto studiata è stata la politica di appropriazione culturale con la quale il fascismo ricodificò linguaggi e simboli della romanità per legittimare una politica di potenza nel *Mare Nostrum*⁹⁵. Ad essere meno indagata è stata però la dimensione economica di questa politica marittima fascista, sia nei suoi caratteri generali, sia nel caso più circoscritto dell'interscambio con le colonie. Rispetto a questi filoni di ricerca, il seguente contributo si presenta come un *case study* utile ad offrire elementi per la comprensione della politica marittima del fascismo e specialmente della politica marittima coloniale italiana. Ad oggi, infatti, manca – anche per la difficoltà di reperimento delle fonti – un sistematico studio sui collegamenti via mare tra metropoli e colonie con speciale riguardo al periodo fascista. Se il panorama storiografico italiano si è arricchito negli ultimi decenni di una serie di pregevoli ricerche che hanno permesso di approfondire la conoscenza della società coloniale d'oltremare (si pensi al recente libro

⁹⁴ Paolo Frascani, *Il mare*, Bologna, Il Mulino, 2008, pp.125-162.

⁹⁵ Sul tema si rinvia al recente numero monografico di «Cahiers de la Méditerranée», n.95, 2017, *La culture fasciste entre latinité et méditerranéité (1880-1940)*.

di Emanuele Ertola⁹⁶) e dei riflessi interni di una dominazione coloniale (si pensi alle ricerche di Valeria Deplano⁹⁷), ancora poco sappiamo sulle comunicazioni e sui traffici che si svolgevano all'interno dello spazio coloniale italiano. Informazioni circoscritte si possono ricavare da studi di area per altre città marittime interessate da questo traffico come Genova e Trieste, ma mancano lavori di ampio respiro. Anche rispetto a questo tema il progetto vuole offrire alcuni elementi utili a dare un quadro più dinamico delle forze in campo mostrando la lotta intrapresa da alcune città portuali per assicurarsi i collegamenti «per un posto al Sole».

Nel passo di Spampanato citato all'inizio la proclamazione dell'impero è presentata come il compimento di quella preconizzata visione mussoliniana del 1922 e, allo stesso tempo, come l'inizio di qualcosa di nuovo e più grande. I termini cronologici di questo studio rifletteranno questa periodizzazione fascista per vagliare criticamente quella sorta di visione teleologica dell'intervento pubblico che traspare dal passo. Fu davvero così evidente e coerente la mano che guidò la realizzazione di questo destino imperiale? Partendo da questo quesito si cercherà di capire dove, come e soprattutto quando si concretizzò questo «destino» e come poi venne messo in pratica, cioè come lo Stato nei fatti si impegnò nel rendere Napoli un importante scalo mediterraneo e principale scalo coloniale del Paese.

Definita la domanda bisogna ora soffermarsi su quella cassetta degli attrezzi che comporrà il bagaglio interpretativo e metodologico alla base di questo studio. Si è guardato con estremo interesse ai recenti sviluppi avuti dalla *New Maritime History*, la quale può contare oggi su una comunità scientifica in forte crescita e sempre più giovane. Tale risultato è stato possibile soprattutto grazie all'opera di coordinamento e indirizzo che l'*International Maritime History Association* (IMHA) ha saputo svolgere attraverso i suoi canali: la rivista *International Journal of Maritime History* (IJMH), la collana di saggi e monografie *Research in Maritime History* e, infine, attraverso il momento sociale rappresentato dal congresso internazionale di storia marittima che si svolge ogni quattro anni. Il successo in anni recenti di questo filone di studi è stato favorito dalla concordanza,

⁹⁶ Emanuele Ertola, *In terra d'Africa. Gli italiani che colonizzarono l'impero*, Roma-Bari, Laterza, 2017.

⁹⁷ A titolo d'esempio si rimanda al recente contributo *Dalle colonie all'impero: l'Africa e il progetto nazionale fascista* in Giulia Albanese (a cura di), *Il fascismo italiano. Storia e interpretazioni*, Roma, Carocci, 2021.

che non significa uguaglianza, con molti dei temi sviluppati dalla *world History*⁹⁸. Per offrire una definizione di cosa sia e di cosa si proponga di studiare la storiografia marittima ci si affida alle parole di Gelina Harlaftis, autorevole esponente di questo campo della ricerca:

La storia marittima insomma è la storia vista dal mare e non da terra; suoi soggetti d'elezione sono le relazioni tra uomini e ambiente liquido, le continuità e le rotture nell'intreccio tra società, economia e politica, attraverso lo studio degli uomini e delle navi nelle città portuali e dell'irradiarsi nell'entroterra dei loro influssi. Inoltre, e soprattutto, la storia marittima è "Storia", che deve attestarsi su alti livelli qualitativi⁹⁹.

Micheal B. Miller, anch'egli noto studioso della storiografia marittima, ha da tempo messo al centro dei suoi lavori l'interdipendenza economica, sociale e funzionale che esiste tra le varie branche dell'economia del mare (*Shipping, Ports, Trading Companies, Intermediaries*)¹⁰⁰. In questi lavori l'analisi «a pezzi» è vista non solo come limitativa, ma concettualmente sbagliata perché considerare il porto, l'armamento, l'economia del retroterra e le istituzioni come delle monadi porta alla sopravvalutazione di alcuni aspetti e alla sottovalutazione di altri, senza contare poi quel fiume carsico di fenomeni che così impostando il lavoro rischia di sfuggire all'occhio del ricercatore. Questo genere di sollecitazioni ha prodotto in chi scrive la volontà di mantenere un approccio quanto più olistico possibile cercando evidenziare le reciproche influenze tra i vari aspetti del problema marittimo napoletano in epoca fascista.

In Italia, gli sviluppi di questa nuova storiografia marittima hanno attardato ad affermarsi¹⁰¹, ciononostante alcuni autori come Paolo Frascani hanno offerto contributi

⁹⁸ Il dibattito storiografico si è rivelato molto attento a questo tema nell'ultimo decennio con una produzione ampia che non può essere ridotta ad una nota. Di seguito alcuni contributi soprattutto provenienti dall'«International Journal of Maritime History» (IJMH): Gelina Harlaftis, *Forum Introduction: What is maritime history?* In «The International Journal of Maritime History» 2020, Vol. 32, n.2, pp. 354-363; Stig Tenold, *Constantly crossing borders: The international nature of maritime history* in id., pp.403-413; Ingo Heidbrink, *Closing the 'blue hole': Maritime history as a core element of historical research* in «The International Journal of Maritime History», 2017, Vol. 29, n.2, pp 325-332; Maria Fusaro, *Maritime History as Global History? The Methodological Challenges and a Future Research Agenda* in Maria Fusaro & Amélia Polónia (a cura di), *Maritime History as Global History*, Liverpool University Press, 2010, pp. 267-282.

⁹⁹ Gelina Harlaftis, *Storia marittima e storia dei porti* in «Memoria e Ricerca», 11, 2002, pp.5-21, qui p.8.

¹⁰⁰ Micheal B. Miller, *Europe and the Maritime World. A Twentieth-Century History*, New York, Cambridge University Press, 2012.

¹⁰¹ Michela d'Angelo e Elisabetta Tonizzi, *Recent Maritime Historiography on Italy* in Gelina Harlaftis e Carmen Vassallo (a cura di), *New directions in mediterranean maritime history* in «Research in Maritime History», 2004, n.28, pp.52-82; Michela D'Angelo, *L'histoire maritime en Italie*, in «Revue d'histoire

importanti per la comprensione del rapporto tra l'Italia e il mare. Le ricerche del noto storico hanno in particolar modo affrontato il tema dei legami sociali e culturali che si formano all'interno delle «comunità marittime»¹⁰². In questa sede si preferirà il termine «società portuale» incontrato nelle letture del geografo André Vigarié, che meglio mette in risalto il tema dei legami deboli tra gruppi di varie estrazioni sociali. Alla geografia va riconosciuta il merito di essere stata un supporto prezioso nella costruzione delle ipotesi di ricerca. Autori moderni come Vigarié, Adalberto Vallega e Maria Giuseppina Lucia¹⁰³ e autori del passato come Ferdinando Milone hanno contribuito ad arricchire di sfumature metodologiche ed interpretative questo lavoro, in accordo con la lunga tradizione di cooperazione tra gli studi geografici e storico-marittimi¹⁰⁴. Per società portuale si indica un gruppo di estrazione socioprofessionale molto variegato (armatori, agenti marittimi, spedizionieri, *dockers*) unito da un minimo comune denominatore, il porto, e da un interesse implicitamente comune, ossia l'aumento del volume di transito delle merci. Muovendosi sulla semplicistica uguaglianza merci=ricchezza un porto che lavora di più è un porto che fa arricchire di più tutte queste figure, con i dovuti distinguo¹⁰⁵. Questa società si struttura come un vero e proprio microcosmo all'interno della città, che a partire dalla rivoluzione dei trasporti di fine Ottocento ha goduto di spazi sempre più distaccati dalle retrostanti città. La gestione secondo modelli più vicini all'impresa privata e la necessità di non arrecare perturbamenti alle operazioni di imbarco e sbarco hanno portato le autorità portuali alla decisione di costruire *gates* di accesso e mura di cinta, che sul lungo periodo hanno spogliato il porto della sua plurisecolare funzione di spazio di

marittime», 2010, n. 10-11, pp. 195-219; Andrea Cafarelli, *Navigare necesse est. La storia marittima dell'ultimo ventennio* in «Storia economica», 2017, n.2, pp.673-693.

¹⁰² Paolo Frascani (a cura di), *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Roma, Donzelli, 2001.

¹⁰³ André Vigarié, *Ports de Commerce et vie Littorale*, Paris, Hachette, 1979; Adalberto Vallega, *Per una geografia del mare. Trasporti marittimi e rivoluzioni economiche*, Milano, Mursia, 1980 Maria Giuseppina Lucia, *I trasporti marittimi nelle teorie geografiche*, Milano, FrancoAngeli, 1990.

¹⁰⁴ L'esempio più noto di tale cooperazione è rappresentato dalla monumentale opera di Fernand Braudel *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, nella quale geografia e storia non solo dialogano ma forniscono all'insigne storico gli strumenti metodologici e concettuali per coniare una nuova chiave interpretativa che è quella della «geostoria». Un termine che ebbe un'accoglienza tiepida nella scuola italiana dell'epoca, come testimonia la recensione di Giuseppe Martini, *Una «geostoria» del Mediterraneo* in «Belfagor», vol. 6, no. 1, 1951, pp. 70–80.

¹⁰⁵ Vigarié elaborò quello che chiamò «trittico portuale», uno modello di analisi dei porti delle città portuali che teneva insieme tre distinti aspetti. Questi fattori erano la dipendenza continentale, cioè quanto e quali fattori dell'hinterland produttivo condizionano l'attività di un porto, la dipendenza marittima, ovvero quei fattori provenienti dal mare – come le rotte marine – che influenzarono le attività del porto e, in ultimo, le strategie adottate dalla «società portuale».

sociabilità urbana. Per tutta questa serie di sollecitazioni al centro di questa ricerca è stata posta la comunità marittima napoletana, la quale poté storicamente disporre di un importante referente nella locale Camera di Commercio grazie alla presenza di una minoranza organizzata al suo interno appartenente a queste categorie socioprofessionali. Pur presentandosi come una minoranza, sia dal punto di vista numerico sia da quello degli interessi, questo gruppo seppe conquistare e mantenere il comando della Camera per un tempo sorprendentemente lungo influenzandone così gli obiettivi e le modalità di negoziazione con il potere centrale.

Il tema della negoziazione sarà altrettanto importante all'interno di questa ricerca perché cerniera tra la storiografia marittima e quella economica. Il fascismo si attribuì il merito di aver pensato, sponsorizzato e alla fine portato alla luce la «vocazione» marittima e coloniale della città, in un voluto discorso di discontinuità rispetto al passato liberale. Quella visione fu un dono che il fascismo, o meglio, Mussolini fece alla città e tale narrazione degli eventi non fece altro che corroborare una visione *top/down* dell'intervento pubblico. All'opposto, in questa ricerca si avvanzerà l'ipotesi che tale vocazione fu il risultato di una continua negoziazione tra centro e periferia ponendo in evidenza l'*agency* della comunità marittima napoletana che reinterpretò non poche volte le linee d'azione indicate dall'alto. Non si tratta solo di una questione di adesione delle forze economiche locali ai progetti mussoliniani, ma del contributo originale che tali forze seppero dare dal basso al sopraggiungere di stimoli esterni. Per l'analisi del comportamento delle *lobbies* economiche locali nei processi decisionali questo studio ha accolto alcune proposte interpretative provenienti dal campo di studi della storiografia economica, da cui comunque discende anche la *New Maritime History*¹⁰⁶, e della sociologia. Suggestive, per esempio, sono state le letture di Mancur Olson sull'azione collettiva dei gruppi «intermedi e privilegiati»¹⁰⁷ e quelle di Gloria Pirzio Ammassari sulle forme di *governance* dello sviluppo¹⁰⁸. Altrettanto importanti sono risultati gli studi di Alessandro Arrighetti e Gilberto Seravalli sulle cosiddette «istituzioni intermedie» o

¹⁰⁶ David M. Williams and Lars U. Scholl, *Lewis R. Fischer and the Progress of Maritime Economic History* in Gelina Harlaftis, Stig Tenold, and Jesús M. Valdaliso (edited by), *The World's key industry. History and Economics of International Shipping*, New York, Palgrave Macmillan, 2012.

¹⁰⁷ Mancur Olson, *La logica dell'azione collettiva. I beni pubblici e la teoria dei gruppi*, Milano, Feltrinelli, 1983.

¹⁰⁸ Gloria Pirzio Ammassari (a cura di), *Élites e processi decisionali tra politica ed economia. Analisi dei casi*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2008.

«mesoistituzioni», cioè quei corpi istituzionali a cui è demandata la funzione di coordinamento e mobilitazione di risorse collettive grazie al loro «stare nel mezzo» tra micro e macrolivello¹⁰⁹, come chiarito da Luca Lanzalaco:

le istituzioni intermedie sono, da un lato, in grado di realizzare forme di standardizzazione che consentono la realizzazione di economie di scala nella produzione di beni collettivi e, dall'altro, l'adattamento alle specificità locali e la valorizzazione delle risorse presenti al microlivello. Quindi sono sufficientemente distanti dal microlivello per generare tendenze neghentropiche e governare le interdipendenze esistenti tra diversi ordini regolativi locali, ma anche sufficientemente prossime ad esso per non erodere le relazioni personali e idiosincratiche che cementano ogni singolo ordine regolativo locale¹¹⁰.

Questa ricerca pone perciò al centro dell'analisi una serie di istituzioni intermedie come il Comune, la Camera di Commercio, l'Alto Commissariato per la città e la provincia di Napoli, la Banca meridionale e delle colonie, il Banco di Napoli e altre ancora che nel complesso formarono un'architettura istituzionale collocata nel mezzo tra i progetti fascisti e i napoletani. Questo arricchimento della domanda storiografica comporta inevitabilmente una complessità maggiore nell'articolare una risposta che dovrà tenere conto di una serie di questioni: 1) Capire quanto questi organismi contribuirono alla realizzazione di quella vocazione marittima e coloniale 2) Quanto efficace fu la loro azione di coordinamento e mobilitazione delle forze locali 3) Quanto riadattarono e reinterpretarono la visione di città sulla scorta del particolarismo locale.

Un'ultima osservazione metodologica va fatta ancora sull'aspetto istituzionale. L'introduzione del concetto di istituzioni intermedie ha dato prova dell'attenzione riservata all'indagine istituzionale, la quale, tuttavia, non sarà limitata alle sole funzioni di mediazione e regolamentazione. Parimenti importanza sarà riservata alle funzioni di programmazione e di «governo delle trasformazioni» che le istituzioni possono svolgere. L'attenzione data in questo studio agli aspetti della programmazione delle infrastrutture e delle istituzioni deputate a tale programmazione rivelano i debiti contratti con le letture dei lavori di economia dei trasporti di Epicarmo Corbino, al quale va un particolare

¹⁰⁹ Alessandro Arrighetti e Gilberto Seravalli (a cura di), *Istituzioni intermedie e sviluppo locale*, Roma, Donzelli, 1999.

¹¹⁰ Luca Lanzalaco, *Tra micro e macro. Il ruolo delle istituzioni intermedie negli ordini regolativi* in Alessandro Arrighetti e Gilberto Seravalli (a cura di), *Istituzioni intermedie e sviluppo locale*, cit, p.17.

riconoscimento¹¹¹. A conclusione di questa rassegna metodologica una menzione particolare va fatta per Douglass North e per i suoi lavori sull'«*institution framework*» come bisogno umano di ridurre l'incertezza e governare le trasformazioni¹¹². North si è occupato anche di economia del mare e nei suoi lavori ha messo in evidenza il nesso che c'è tra efficienza delle istituzioni e aumento della produttività e redditività del commercio marittimo. Per esempio, in *Sources of Productivity Change in Ocean Shipping, 1600-1850*¹¹³ mostra come l'andamento del *freight rate* nel corso dell'età moderna non sia dipeso solo ed esclusivamente dal fattore tecnologia (aumento del tonnellaggio e dei beni trasportabili, diminuzione di alcuni costi di gestione della nave, aumento della velocità), ma anche e soprattutto dalle trasformazioni istituzionali che hanno permesso una più efficace lotta alla pirateria, una migliore gestione degli spazi portuali con la conseguente diminuzione dei tempi di attesa per le navi, servizi di credito più attinenti alle specificità dell'economia del mare e altri aspetti che nel complesso hanno conferito stabilità al settore. L'importanza che North ha avuto e ha tutt'ora negli studi dell'economia del mare è confermata dalla recente pubblicazione dei risultati di un progetto interdisciplinare di ricerca sul sistema portuale italiano portato a termine dall'Università Parthenope, che a North esplicitamente si ispira sul piano logico e metodologico¹¹⁴.

¹¹¹ Epicarmo Corbino, *Economia dei trasporti marittimi*, Napoli, Istituto editoriale del Mezzogiorno, 1966. A ricordare la figura di Corbino è stato di recente Roberto Giulianelli, *A che serve la marina mercantile? Epicarmo Corbino e le due guerre mondiali* in «Il pensiero economico italiano», n.1, 2016, pp.71-89.

¹¹² Douglass C. North, *Institutions, institutional change and economic performance*, New York, Cambridge University Press, 1990.

¹¹³ Douglass C. North, *Sources of Productivity Change in Ocean Shipping, 1600-1850*, in «Journal of Political Economy», Vol.76, n.5 (Sep-Oct. 1968), pp. 953-970.

¹¹⁴ Alessandro Natalini e Sonia Scognamiglio (a cura di), *Porti. Storia, economia, amministrazione del sistema portuale italiano*, Bologna, Il Mulino, 2020.

I PARTE
Porto dell'Oriente
(1918-1922)

I CAPITOLO

LA CITTÀ E L'OLTREMARE: TRA STORIE E PROSPETTIVE

I.1 Il contesto postbellico: «la febbrile ricerca di nuovi mercati»

Prima di poter parlare di Napoli come «Porto dell'Oriente» nel primo dopoguerra, è utile dare una cornice non solo cronologica, ma anche geopolitica e per certi versi emotiva di questi anni. Tale cornice non ha una finalità introduttiva e descrittiva, ma è funzionale alla comprensione di quelle operazioni che si analizzeranno sul piano locale. È pacifico dire come la Grande Guerra abbia rappresentato una forte discontinuità nella storia europea, modificando non solo la geografia politica del continente, ma anche l'economia, la società e la cultura dei vari Stati che vi presero parte. La guerra fu un grande differenziale della contemporaneità con ripercussioni sulla tipologia e il tono dei traffici tra Napoli e il Mediterraneo. Si cercherà prima di tutto di descrivere il nuovo contesto euromediterraneo e le nuove direttrici geopolitiche italiane. Una volta fatto ciò si tenterà di capire se in che modo il Regno d'Italia puntò sulla città partenopea per la sua politica mediterranea e se i gruppi socioprofessionali della città furono coinvolti o addirittura furono protagonisti loro stessi di questa nuova spinta.

Come si è già in parte detto, il primo conflitto mondiale fu un evento globale e totale che incise profondamente nella società e nell'economia dei Paesi coinvolti¹. Lo sforzo che il conflitto richiese indusse una profonda trasformazione delle economie e delle società degli Stati belligeranti, fino ad arrivare in certi casi alla completa disgregazione statale come avvenuto con i grandi imperi multietnici. Con la scomparsa di queste grandi unità politiche l'Italia balzava al terzo posto come potenza europea, insignita ora più di prima del tanto agognato rango di grande potenza. Questo risvolto, per molti versi inaspettato, spinse la classe dirigente italiana dell'epoca a sfruttare uno scenario internazionale ancora in via di stabilizzazione per ottenere il riconoscimento di esclusive aree di influenza. Iniziarono così le occupazioni di isole nell'Adriatico e di alcune regioni balcaniche e si rafforzarono i presidi nel Dodecaneso in vista di future operazioni di sbarco in Anatolia per la spartizione delle regioni del defunto Impero Ottomano. La rapidità di queste

¹ Frediano Bof, *Grande Guerra e primo dopoguerra* in Paolo Pecorari (a cura di), *L'Italia economica. Tempi e fenomeni del cambiamento (1861-1963)*, Padova, CEDAM, 2003.

operazioni – specialmente nei Balcani – palesava l'intento dell'Italia di sostituirsi ai due ex-imperi prima che lo facessero altri. Tra la fine del 1918 e il 1919 le occupazioni italiane si dispiegarono su un ampio raggio geografico seguendo tre direttive di movimento: adriatica, balcanica, medio orientale².

I mesi successivi a Vittorio Veneto non solo decretarono la sconfitta del nemico storico austro-ungarico, ma addirittura la sua completa dissoluzione. L'Italia accarezzò così l'idea di rendere l'Adriatico il «mare interno» mediante un'indiscussa superiorità militare nell'area, anticamera di una penetrazione economica nei Balcani. In un'intervista rilasciata al «Il Mattino» di Napoli nel novembre 1919, l'allora ammiraglio Thaon de Revel difese il proprio operato esercitato nei mesi precedenti in qualità di Capo di Stato Maggiore della Marina e nel farlo tenne ferma la distinzione tra imperialismo e sicurezza nazionale. L'imperialismo era, nell'ottica di de Revel, un rischioso sopravanzamento dell'azione militare su quella economica, mentre la forza militare – e quindi l'azione compiuta in quei mesi – doveva essere intesa a «copertura» degli interessi economici già esistenti. Dirà infatti:

L'Italia, dopo la sua vittoria, ha bisogno di rifare, commercialmente ed economicamente, con una tranquilla operosità in pace sicura, le proprie forze: perciò è necessità assoluta dedicare al traffico mercantile ed all'incremento delle libere comunicazioni quelle somme, quel materiale e quelle cure che continuerebbero invece ad essere assorbite, in maggiore o minor misura, ma sempre con danno, da un adriatico non sistemato definitivamente in modo da garantire al paese quella sicurezza cui ha diritto³.

Per tale ragione la Regia Marina ebbe una certa autonomia nell'occupare isole e avamposti nel Mediterraneo arrivando alla cifra di 56 località tra porti, isole e posizioni nell'entroterra occupate dalle forze italiane già alla fine di giugno del 1919⁴. In queste azioni la Marina fu coadiuvata dal Regio Esercito che consolidò la propria presenza in Albania, considerata la vera testa di ponte per le future operazioni diplomatiche ed economiche nella regione balcanica. Da Zara si avanzò poi nella Dalmazia settentrionale nel tentativo di togliere lo sbocco a mare alla nascente formazione politica dell'area, il

² Eloquente il dato che mostra come al 1° luglio 1919, otto mesi dopo l'armistizio, sotto le armi ci fossero ancora un 1.578.000 uomini, di questi 10.000 nelle piazze marittime, 29.000 in Dalmazia, 7.500 in Francia, 54.000 in Albania, 27.500 in Macedonia, 9.000 in Asia Minore, 2.000 in Russia, 72.000 nelle colonie (67.000 tra Tripolitania e Cirenaica). Giorgio Rochat, *L'esercito italiano da Vittorio Veneto a Mussolini*, Roma-Bari, Laterza, 2006, p.26.

³ «Il Mattino», 3-4 novembre 1919, *Intervista con Thaon de Revel*.

⁴ Fabio De Ninno, *Fascisti sul mare. La Marina e gli ammiragli di Mussolini*, Roma-Bari, Laterza, 2017, p.18.

Regno dei Serbi, Croati e Sloveni. Contemporaneamente si agì per occupare tutti i porti strategici della Venezia-Giulia, mentre sul versante medio-orientale l'Italia sbarcò ad Adalia, nell'odierna Turchia meridionale, per rafforzare la propria presenza nel Mediterraneo orientale in vista della spartizione dei territori dell'ex impero Ottomano⁵.

La celerità con cui furono dispiegate tali forze e la facilità con cui furono realizzate le occupazioni durarono ben poco. A tenere aperta la finestra dell'opzione militare furono essenzialmente fattori congiunturali, come la confusione determinatasi alla fine dei combattimenti, il vuoto generato in molte aree dal tracollo degli imperi Ottomano e Austro-Ungarico e, in ultimo, da un uso pragmatico degli accordi con gli alleati sfruttando – per esempio in Turchia – la «impostazione wilsoniana» alle spedizioni militari che legittimava un intervento solo con la messa in sicurezza del territorio⁶. Come detto tutto ciò ebbe vita breve e non solo per l'inevitabile normalizzazione dei rapporti diplomatici e della sistemazione dei territori, ma soprattutto per l'incapacità dell'Italia nel sostenere un revisionismo geopolitico a cui essa stessa aveva dato inizio. La grave crisi economica⁷ e l'instabilità politica e sociali profilatasi nel 1920 portarono ad accelerare la smobilitazione dell'esercito⁸ con l'abbandono di molte delle aree occupate. A questi fattori si aggiunse, poi, l'isolamento diplomatico dalla delegazione italiana a Versailles, che precluse il raggiungimento degli obiettivi fissati⁹. L'iniziale frenetica fase espansiva del gabinetto Orlando-Sonnino lasciò il passo ad una politica ridimensionata nelle aspirazioni con il gabinetto Nitti-Tittoni (e poi Scialoja), intento ad accelerare la

⁵ Nella regione intorno ad Adalia si erano concentrati negli anni precedenti forti interessi italiani sanciti da un accordo con la Germania guglielmina a Kiel nel 1913 per la definizione delle rispettive «zone di lavoro» a cui seguì il tentativo di ottenere concessioni dal governo ottomano e lo scontro con l'Austria-Ungheria che aveva iniziato una speculare azione di penetrazione dell'area. Richard A. Webster, *L'imperialismo industriale italiano 1908-1915*, Torino, Einaudi, 1974, pp.475-538.

⁶ Giulia Caccamo, *Esserci a qualsiasi costo: Albania, Mediterraneo orientale e spedizioni minori* in Raoul Pupo (a cura di), *La vittoria senza pace. Le occupazioni militari italiane alla fine della Grande Guerra*, Roma-Bari, Laterza, 2014, p.186.

⁷ Paolo Frascani, *Politica e finanza pubblica in Italia nel primo dopoguerra (1918-1922)*, Napoli, Giannini editore, 1975; Peter Hertner e Giorgio Mori, *La transizione dall'economia di guerra all'economia di pace in Italia e Germania dopo la Prima guerra mondiale*, Bologna, Il mulino, 1983; Douglas J. Forsyth, *La crisi dell'Italia liberale. Politica economica e finanziaria (1914-1922)*, trad. it. Di A. Agresti, Napoli 1998.

⁸ Cfr. Giorgio Rochat, *L'esercito italiano da Vittorio Veneto a Mussolini*, cit.

⁹ L'isolamento diplomatico dipese anche dalla volontà anglo-francese di contenere le rivendicazioni italiane spingendo per una revisione delle clausole adriatiche e mediterranee contenute nel patto di Londra ritenute troppo favorevoli all'Italia. Cfr Luciano Monzali, *La politica estera italiana nel primo dopoguerra 1918-1922. Sfide e problemi* in «Italia contemporanea», 2009, n.256-257, pp. 379-406.

smobilitazione¹⁰, ma con il problema della crisi adriatica ancora aperta. Al gabinetto Nitti subentrò il gabinetto Giolitti-Sforza, che fu artefice di un cambio di paradigma nella conduzione della politica estera italiana. Furono abbandonate le occupazioni dirette in favore di un imperialismo informale che accettava la formazione di nuovi Stati nazionali, a patto che quest'ultimi stringessero successivamente rapporti asimmetrici con l'Italia. La celerità con la quale si verificarono i rimpasti governativi – specchio di una crescente instabilità del Paese e di una contrapposizione «tra politica di potenza e politica di raccoglimento»¹¹ – non permise però il perseguimento di tale politica. Inoltre, i continui cambi al vertice di governo influenzarono negativamente la condotta della diplomazia italiana sempre più oscillante in un gioco di rivendicazioni e concessioni che ebbe la conseguenza di isolare il Paese e incagliarlo su questioni geopolitiche via via sempre più periferiche rispetto ad un più oneroso e complesso compito di risistemazione dello scenario europeo, a cui l'Italia era chiamata a rispondere per il ruolo di grande potenza ottenuto e sbandierato ma che alla fine fu appannaggio prevalentemente dei britannici e francesi¹².

Per quanto brevi possano essere state le occupazioni italiane evidenziano alcuni elementi su cui è bene soffermarsi. La prima considerazione da fare riguarda le direttrici dell'azione geopolitica. Il fattore di novità è l'affermarsi di una spinta asiatica che per un certo periodo di tempo mise in penombra quella africana¹³ e che si incanalò su tre direttrici di movimento: adriatica, balcanica-danubiana e levantina. Una seconda considerazione riguarda la natura della spinta espansionistica. Come ha mostrato lucidamente Silvio

¹⁰ Cfr. Antonia Carparelli, *Uomini, idee, iniziative per una politica di riconversione industriale in Italia in Peter Hertner e Giorgio Mori (a cura di), La transizione dell'economia di guerra all'economia di pace in Italia e in Germania dopo la Prima guerra mondiale*, Bologna, Il Mulino, 1983, pp.207-247.

¹¹ Fabrizio Rossi, *Le crisi di governo dalla guerra al fascismo (1915-1922)* in «Amministrare» fascicolo 1, supplemento 2018, pp.209-276 qui p.244.

¹² L'abbandono della Conferenza da parte della delegazione italiana fu un grave errore strategico, in quanto nel periodo di assenza gli alleati acconsentirono allo sbarco greco su Smirne e portarono a termine la discussione sulle colonie tedesche e più in generale sui mandati. Luciano Monzali, *La politica estera italiana nel primo dopoguerra 1918-1922*, cit., p.4.

¹³ Una differenza qualitativa che si impose fin da subito tra la geopolitica dei governi liberali e quella fascista fu di considerare lo scacchiere africano saldato a quello europeo. Le rivendicazioni coloniali fasciste non furono perciò derubricate a questioni marginali della politica estera del regime, ponendosi, anzi, come elementi di sempre maggiore destabilizzazione dell'assetto europeo. Cfr. Nicola Labanca, *Politica e Amministrazione coloniali dal 1922 al 1934* in Enzo Collotti (a cura di), *Fascismo e politica di potenza. Politica estera 1922-1939*, Milano, La Nuova Italia, 2000, p.111.

Lanaro¹⁴, quel nazionalismo di inizio secolo che alimenta e foraggia il conflitto non è riducibile al solo irredentismo, ma compenetra aspetti «imperialisti, positivisti e popolari» che diventano «asse direzionale e il timone di comando della cultura borghese; non un arnese di ricambio della mediazione giolittiana ma il progetto di lungo periodo organico al ruolo che le classi dominanti [...] sono chiamate a svolgere in un concerto mondiale politicamente statico [...] eppure economicamente precario e per ciò stesso “disponibile”»¹⁵. Per tal motivo non vanno sottodimensionate quelle spinte economiche che si celano dietro la politica espansionistica e rivendicazionista che la classe dirigente liberale crede di interpretare e favorire. D'altronde, concetti come «spazio economico», «spazio vitale» e «zone di lavoro» figuravano nel dizionario di banche e capitani di industria italiani già prima dello scoppio del conflitto, come dimostrato lucidamente da Richard A. Webster¹⁶. Il quesito che allora si apre è quello di comprendere quanto stretto sia stato il rapporto tra capitale e bandiera e quanto le rivendicazioni avanzate dal Governo italiano nelle sedi diplomatiche rispecchiarono le istanze del mondo industriale. Il ragionare intorno a questi quesiti può aiutare a capire non solo se il mondo economico guardò favorevolmente ad una politica estera più aggressiva, ma soprattutto se ebbe un ruolo attivo nell'incoraggiare questa spinta espansionistica¹⁷.

I.2 L'Oriente come spazio di iniziativa economica

Effettivamente il gabinetto Orlando invocò anche motivazioni economiche nel legittimare la propria politica di potenza e nel farlo presentò le occupazioni come «febbrile ricerca di

¹⁴ Silvio Lanaro, *Nazione e Lavoro. Saggio sulla cultura borghese in Italia 1870-1925*, Venezia, Marsilio Editori, 1979, pp.19-87.

¹⁵ Ivi., p.85.

¹⁶ Cfr. Richard A. Webster, op. cit.; Angelo Tamborra, *The Rise of Italian Industry and the Balkans* in «Journal of of European Economic History», 1974 n.1, pp.87-120; Ludovica De Courten, *La marina mercantile italiana nella politica di espansione (1860-1914). Industria, finanza e trasporti marittimi*, Roma, Bulzoni Editore, 1989, pp.238-249.

¹⁷ Sulla questione coloniale va detto come i liberali si presentassero divisi all'inizio del dopoguerra. Da un lato, c'era un gruppo di liberali che considerava l'impegno africano ormai non più sostenibile e legittimo a fronte delle mutate condizioni del Paese dopo la Grande Guerra e per questo proponeva una forte riduzione delle spese e una politica più conciliatoria con i colonizzati. Tra questi si annovera la figura di Giovanni Amendola, il quale ricoprì anche la carica di ministro delle Colonie nel governo Facta. Da l'altro lato, invece, c'erano quei liberali più vicini alle posizioni dei nazionalisti e dei circoli coloniali. Cfr. Nicola Labanca, *Oltremare*, cit., pp.132-133.

altri mercati le cui condizioni possano offrire prezzi più remunerativi»¹⁸. Una ricerca che fu sicuramente assidua e che per certi versi rispecchiò concretamente una saldatura tra l'azione diplomatica-militare e la designazione di interessi economico-strategici. L'occupazione di tutti i maggiori porti della Venezia-Giulia e in modo particolare di quello di Fiume fu sostenuta e perorata dai gruppi della cantieristica e della navigazione adriatica al fine di sbarrare l'accesso al mare alla nuova formazione politica, il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, impedendo *in nuce* la costituzione di un *competitor* nell'area alto-adriatica. Un obiettivo simile guidò l'azione italiana nella sistemazione dei territori retrostanti Trieste, dove si concretizzò una corsa alle ferrovie con l'occupazione del maggior numero di linee ferroviarie che univano Trieste all'*hinterland* balcanico-danubiano. Lì dove non fu possibile prendere il controllo diretto si cercò di favorire l'Austria nelle ripartizioni territoriali, così da creare vicendevoli interessi economici tra i due ex nemici e impedire che il controllo della rete ferroviaria della regione cadesse in mano ai serbi, croati e sloveni. In Asia Minore la diplomazia italiana cercò di trovare un *modus vivendi* con francesi e inglesi da un lato e greci e nazionalisti turchi dall'altro per mantenere il controllo di Adalia e delle regioni circostanti¹⁹. Sempre in Asia Minore gli italiani videro poi con enorme favore l'invito britannico a presidiare il Caucaso in supporto all'armata bianca contro i bolscevichi. La presenza dei giacimenti petroliferi di Baku, l'oleodotto e la linea ferroviaria che collegava Baku a Batum furono allettanti motivazioni che portarono all'allestimento in poco tempo di un corpo di spedizione di tutto rispetto (il XII corpo d'armata con 32.000 uomini). I rovesci subiti dai bianchi, la mancanza di naviglio italiano sufficiente con l'impossibilità da parte britannica di concedere l'utilizzo del proprio e soprattutto il costituirsi di un ministero come quello di Nitti contrario all'operazione²⁰, decretarono la fine prematura del progetto caucasico²¹. Un altro scenario fu quello dell'Europa orientale, dove la presenza italiana in condominio

¹⁸ Massimo Legnani, *Espansione economica e politica estera nell'Italia del 1919-21* in «Il Movimento di Liberazione in Italia», luglio-settembre 1972, pp.3-51, qui p.7.

¹⁹ Cfr. Fabio L. Grassi, *L'Italia e la questione turca (1919-1923). Opinione pubblica e politica estera*, Torino, Silvio Zamorani editore, 1996.

²⁰ Francesco Barbagallo, *Francesco Saverio Nitti*, Torino, Unione Tipografico-Editrice Torinese, 1984, pp.316-318.

²¹ In verità, la finestra caucasica non può essere ridotta alla sola opzione militare. Come ha lucidamente mostrato Luigi De Matteo gli interessi economici italiani nacquero prima dell'invito britannico. L'azione di penetrazione economica orchestrata da personalità come Ettore Conti, Giuseppe Volpi e Bernardino Nogara si dispiegò su un raggio differenziato di attività commerciali, bancarie e industriali. Cfr. Luigi De Matteo, *Verso il Mar Nero nella crisi del primo dopoguerra. Programmi governativi, imprese e investimenti italiani in Transcaucasia* in «Storia economica» XII, (2009), 3, pp. 279-334.

con la Francia in Alta Slesia si caratterizzò a livello diplomatico da un'evidente politica filo-polacca, favorendo perciò la cessione alla Polonia dei distretti industriali della Germania orientale in cambio di accordi economici vantaggiosi²². Questa politica di frenetiche acquisizioni recava in sé un peccato d'origine di non marginale importanza, ovvero l'insufficiente peso nel calcolo politico delle esigenze di riconversione industriale e di approvvigionamento del mercato interno. «La sottovalutazione [...] di questi aspetti è totale e testimonia della profonda scissione tra momento politico e momento economico»²³. Nonostante ciò, i tentativi di impostare un dialogo tra prospettive politiche e ragioni economiche furono molteplici nel corso del dopoguerra²⁴. Di queste occasioni il Convegno Nazionale Coloniale tenutosi nel gennaio del 1919 rappresentò sicuramente una delle più importanti per le aspettative nutrite e l'ampia partecipazione. Fu proprio l'intervento dell'allora ministro degli Esteri Tommaso Tittoni a fornire una panoramica dei temi principalmente dibattuti durante il convegno. Il ministro pose infatti sullo stesso piano la vittoria nella guerra, l'espansione ad Est e lo sviluppo industriale:

Abbiamo chiuso le porte di casa nostra, ma questo non è tutto. Assicurarci l'unità nazionale, la sicurezza delle sue frontiere, l'Italia, paese eminentemente mediterraneo, ha diritto di vedersi resa possibile quella intensa politica coloniale che direttamente corrisponde alle sue esigenze e alla capacità interna di crescita demografica e di sviluppo industriale²⁵.

I richiami allo sviluppo industriale non furono solo affermazioni di contorno per giustificare una prospettiva espansionistica, ma furono il perno intorno al quale ruotò lo svolgimento del convegno, tanto è vero che quattro delle sei sezioni di lavoro del convegno furono di economia²⁶. In quel consesso gli aspetti economici furono posti ad architrave del discorso di promozione coloniale, nel quale, più che la concretezza e fattibilità delle relazioni, a risultare interessante era proprio la polarizzazione sul nesso espansione economica-espansione coloniale (o semicoloniale per le aree soggette a forme

²² Per un approfondimento si veda Raoul Pupo, *La vittoria senza pace. Le occupazioni militari italiane alla fine della Grande Guerra*, cit.

²³ Massimo Legnani, *Espansione economica e politica estera nell'Italia del 1919-1921*, cit., p.7.

²⁴ Cfr Gian Luca Podestà, *Il mito dell'impero. Economia, politica e lavoro nelle colonie italiane dell'Africa orientale 1848-1941*, Torino, Giappichelli, 2004, pp.143-156.

²⁵ Tommaso Tittoni, *L'equilibrio mediterraneo orientale, le questioni della Tripolitania, della Cirenaica, dell'Eritrea e della Somalia nei rapporti internazionale* in Atti del Convegno nazionale Coloniale di Roma 15-26 gennaio 1919, Roma, Tipografia dell'Unione Editrice, 1920, p.13.

²⁶ Due propriamente di economia, una sezione riunita (politica ed economica) ed un'altra su emigrazione e commercio.

di imperialismo informale) dando prova del clima politico e culturale a pochi mesi dagli armistizi²⁷.

A risultare centrale nell'agenda del mondo industriale era l'apertura di nuovi mercati e il reperimento di materie prime a basso costo²⁸. Come ha dimostrato Webster nel suo ormai noto – ma non per questo superato – studio sull'imperialismo industriale italiano, la «spinta verso Est» iniziò già nel primo decennio del Novecento. L'equilibrio precario tra industrializzazione del Paese e le ristrettezze del mercato interno portarono alcuni capitani d'industria come Giuseppe Volpi a vedere nel claudicante Impero Ottomano e nei Balcani uno «spazio economico»²⁹, viatico per successive rivendicazioni politiche³⁰. Un imperialismo economico che si presentava con il volto di un colonialismo delle piantagioni nel caso della valorizzazione di terreni nella Turchia meridionale, in Albania e Montenegro, con quello del colonialismo delle materie prime nel caso delle concessioni delle miniere di Eraclea nel Nord della Turchia e, in ultimo, con il volto di un colonialismo delle infrastrutture attraverso la piena concessione o partecipazione per la costruzione di linee ferroviarie nell'area balcanica-danubiana e nella regione di Adalia³¹. La ricerca di materie prime e di mercati era un duplice obiettivo sospinto sia dall'industria pesante per l'abbattimento dei costi di produzione, sia dall'industria leggera come nel caso del settore tessile votato ad un mercato d'esportazione. Fu proprio la Grande Guerra a mostrare come il reperimento delle materie prime rappresentasse un problema nevralgico. La palese dipendenza nei rifornimenti inglesi e successivamente americani aveva dimostrato quanto fosse vulnerabile il sistema industriale e quanto la vittoria

²⁷ Atti del Convegno nazionale Coloniale di Roma 15-26 gennaio 1919, Roma, Tipografia dell'Unione Editrice, 1920.

²⁸ Tra il 1918 e il 1919 «la tara» delle materie prime e il problema di assicurare un mercato alle industrie italiane uscite sovradimensionate dal conflitto furono presentati come problemi interdipendenti anche da alcuni quotidiani italiani. «Noi abbiamo bisogno del mare libero e per conseguenza di avere approdi sicuri sulle più lontane rive, abbiamo bisogno di materie prime e perciò dobbiamo avere gli sbocchi commerciali nei paesi dove è stata piantata la bandiera nostra e quella delle nazioni a noi alleate. Se quindi ad una superba flotta da guerra accoppieremo una grande marina mercantile prettamente italiana, e se faciliteremo con ogni mezzo le comunicazioni fra gli scali delle nostre colonie e l'interno dei rispettivi continenti, ogni sacrificio ci verrà presto e largamente compensato». Cfr. L'Idea Nazionale, *L'avvenire coloniale*, 28 agosto 1918.

²⁹ Una considerazione dei Balcani che all'epoca era condivisa da molti in Italia e nei Paesi dell'Intesa. Cfr. Egidio Ivetic, *La polveriera balcanica tra Europa e Mediterraneo* in Francesca Canale Cama (a cura di) *Una guerra mediterranea. Grande Guerra, Imperi e Nazioni nel Mediterraneo*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2018, p.133

³⁰ Richard A. Webster, op. cit., p.17 passim.

³¹ Richard A. Webster, op. cit., pp.358-359 passim; Marta Petricoli, *La resa dei conti: diplomazia e finanza di fronte alle aspirazioni italiane in Anatolia (1918-1923)* in «Storia delle relazioni internazionali», n.1, 1986, pp.63-93.

italiana fosse dipesa in modo considerevole da quegli aiuti necessari e insostituibili per la continuazione della produzione bellica. Una dipendenza resa più manifesta dal dover ricorrere al mercato inglese e americano anche per il trasporto data la penuria del naviglio mercantile italiano³². Il trauma provocato dal prendere coscienza di tale vulnerabilità³³ e la viva paura delle conseguenze del dopoguerra indussero industriali come Gino Olivetti a metter in chiaro che «era indubbiamente condizione fondamentale ed essenziale per la ricostituzione economica dell'Italia che essa fosse aiutata ed agevolata nei suoi rifornimenti di materie prime»³⁴. L'articolo di Gino Olivetti da cui sono riprese queste osservazioni offre in aggiunta un elenco sommario di alcune materie prime ritenute fondamentali in diversi processi produttivi con annessa lista delle regioni dove queste risorse erano presenti. Ciò che risulta interessante è la sovrapposizione che è possibile effettuare tra l'elenco di Olivetti e l'agenda politica e diplomatica del Regno d'Italia per alcune delle regioni indicate:

- *Carbone*. Anatolia settentrionale e specialmente la regione intorno alle miniere di Eraclea³⁵.
- *Olii minerali*. Si avanzava la proposta dell'assegnazione di qualcuna delle zone petrolifere della regione nel Caucaso meridionale.
- *Minerali ferrosi*. L'oggetto delle mire italiane erano le regioni ferrose del Marocco, Algeria e della Tunisia, in modo particolare le miniere dell'Ouenza al confine tra la Tunisia e l'Algeria. Vista la recente acquisizione della Lorena, ricca di giacimenti, «non sembrava eccessivo richiedere alla Francia la concessione – anche in affitto per lungo periodo di anni – di questi giacimenti»³⁶.

³² *Annuario Navale 1921 – Lega Navale italiana*, Roma, stab. Cromo-Lito-Tipografico Ditta Armani di Mario Courier, 1921, pp.462-464.

³³ Per un approfondimento sugli anni di economia di guerra in Italia si rinvia al lavoro di Luigi De Rosa, *L'economia italiana fra guerra e dopoguerra* in Luigi De Rosa (a cura di) *Storia dell'Industria elettrica in Italia – Il potenziamento tecnico finanziario 1914-1915*, Roma-Bari, Laterza, 1993, pp.1-103.

³⁴ Gino Olivetti, *L'approvvigionamento di materie prime alle industrie in riparazione dei danni di guerra* in «Rivista di Politica Economica», gennaio 1921, pp.2-21, qui p.3.

³⁵ Negli anni precedenti alla guerra il gruppo legato a Volpi riuscì a ottenere, grazie alla intermediazione della Banca Commerciale, un pacchetto azionario nelle imprese francesi che gestivano le miniere di Eraclea. Cfr. Fabio L. Grassi, *L'Italia e la questione Turca (1919-1923)*, cit., p.75.

³⁶ L'indicazione non sorprende se si tiene conto dei legami preesistenti. La grande siderurgia italiana dislocata lungo le coste della penisola e in modo particolare lo stabilimento di Piombino di Max Bondi aveva stretto forti legami con le compagnie minerarie francesi che agivano in Africa settentrionale. La Tunisia era importante anche per un altro aspetto: quello dei giacimenti di fosfati. In questo versante si segnala la Montecatini, che riuscì ad inserirsi nello sfruttamento di quei giacimenti grazie alla collaborazione intrapresa tra la Banca Commerciale e la Banque de Paris et des Pays Bas (Paribas). «Senza

- *Minerale di manganese e cromo.* Di grande interesse per la siderurgia, si segnalavano le miniere di manganese nel Caucaso e quelle di cromo a Rodi. «L'assegnazione di questi territori all'Italia varrebbe a soddisfare un'altra importante necessità dell'industria italiana»³⁷.
- *Sostanze oleose.* Vista la bassa produzione nelle colonie italiane e la forte dipendenza dal mercato coloniale inglese, «l'industria italiana potrebbe facilmente essere sottratta a questa dipendenza, che aggrava notevolmente i costi di fabbricazione del sapone» con la concessione di alcune regioni dell'Africa occidentale. Nello specifico l'assegnazione di ampie estensioni di piantagioni di olio di palma presenti nelle ex colonie tedesche del Togo e del Camerun avrebbe aperto, così si diceva, «nuove grandi possibilità di sviluppo».
- *Concimi chimici.* Si evidenziava la presenza di giacimenti di sali potassici in territorio abissino al confine con l'Eritrea, dove erano già sfruttate da aziende italiane che garantivano «la sola fonte, disgraziatamente ancora assai scarsa, di concimi potassici per l'Italia». Per tale ragione si avanzò l'ipotesi che la zona mineraria della Dancalia potesse essere condotta «completamente sotto l'influenza italiana con rettifiche di confine o con altro analogo provvedimento»³⁸
- *Cotone.* Per il cotone non si fecero richieste di particolari località, ma anzi si spese affinché la cotonicoltura fosse promossa in zone di diretto dominio italiano. Le colonie italiane del Benadir e dell'Eritrea furono dunque designate come luoghi ideali alla coltivazione del cotone³⁹, ma con la necessaria premessa che

le risorse finanziarie e coloniali francesi questa importante avventura industriale, uno dei più brillanti successi della Commerciale, sarebbe stato del tutto impensabile» (Webster, op. cit., p.192).

³⁷ L'indicazione di Rodi non è priva di implicazioni politiche. L'isola era sotto il controllo italiano dalla guerra italo-turca, quando un corpo di spedizione italiano la occupò insieme ad altre isole per mettere pressione all'impero Ottomano e costringerlo a chiedere la pace. Nel trattato di Losanna del 1912 fu stabilito il ritiro delle forze italiane e la restituzione dell'Isola agli ottomani una volta avvenuta il completo ritiro degli ufficiali della Sublime Porta dalla Libia. La Grande Guerra fece accantonare i progetti di evacuazione dell'isola, la quale vide anzi aumentare la presenza italiana. La conclusione del conflitto e la dissoluzione dell'Impero non decretarono automaticamente il passaggio di giurisdizione del Dodecaneso agli italiani, che fu sanzionato ufficialmente solo con il trattato di Losanna del 1923. Dunque, quando Gino Olivetti sottolineò le potenzialità economiche dell'isola, lo fece in un contesto diplomatico e giuridico ancora non ben definito, cosa che conferisce alla valutazione tecnica una sfumatura politica.

³⁸ Non sfuggirà la connessione che sussiste tra le nuove rivendicazioni economiche e quelle storiche sull'Etiopia. Non è un caso che nei programmi coloniali massimi e minimi, di cui si parlerà a breve, un punto fermo fosse la richiesta del riconoscimento da parte britannica e francese dell'esclusiva influenza politica italiana per l'Etiopia.

³⁹ Anche queste considerazioni non sono scevre di implicazioni. Solo due mesi prima della pubblicazione dell'articolo di Olivetti il Duca Amedeo d'Aosta aveva dato vita alla S.A.I.S. (società agricola italo somala) e il Villaggio Duca degli Abruzzi in Somalia.

qualunque iniziativa privata avrebbe potuto esserci solo se il Governo avesse prima «provveduto alla sistemazione idraulica necessaria per l'irrigazione delle zone da coltivare, ed alla sistemazione delle vie di comunicazione»⁴⁰.

Quanto detto fino ad ora mostra come il dopoguerra italiano non sia solo un periodo di crisi politica ed economica, ma rappresenti anche una fase di ridimensionamento delle prospettive continentali e mediterranee italiane. Ciò è riscontrabile non solo guardando una mappa delle spedizioni e delle occupazioni militari condotte in quel lasso di tempo, ma anche dai tentativi di penetrazione economica portata avanti da industriali e gruppi bancari sulle ceneri degli imperi centrali attraverso l'acquisto di partecipazioni in banche e imprese strategiche⁴¹. La combinazione tra questi vari aspetti dell'«avanzata dei produttori» è la testimonianza a sua volta di un radicale mutamento della fisionomia della bilancia commerciale dello Stato italiano. La sostituzione delle importazioni di prodotti finiti e semilavorati con una quantità maggiore di materie prime è la riprova di un'accelerazione dello sviluppo industriale del Paese.

Un'ultima considerazione riguarda i compensi coloniali. Da quanto emerso in precedenza, l'azione diplomatico-militare italiana si dispiegò in buona parte in territori che stentiamo a definire coloniali, eppure le rivendicazioni non mancarono e lo si è visto anche con le proposte degli industriali. Già durante la guerra si predisposero programmi minimi e massimi di rivendicazioni coloniali⁴², che rimasero in gran parte inevasi e furono ereditati dalla revisionista politica estera fascista⁴³, che a sua volta conseguì scarsi risultati. In questi programmi si comprende chiaramente come i margini di negoziazione fossero completamente diversi. Le richieste italiane peccavano di poco realismo non tenendo conto del poco peso avuto dall'Italia sul fronte africano della guerra. Anzi,

⁴⁰ Gino Olivetti, *L'approvvigionamento di materie prime alle industrie in riparazione dei danni di guerra*, cit.

⁴¹ Roberto Di Quirico, *Il sistema Comit. Le partecipazioni estere della Banca Commerciale Italiana tra il 1918 e il 1931* in «Rivista di Storia economica» n.2 1995, pp.175-217.

⁴² Cfr. René Albrecht-Carrié, *Italian Colonial Policy, 1914-1918*, in «The Journal of Modern History» 1946 n.2. pp.135-139; Robert L. Hess, *Italy and Africa. Colonial Ambitions in the First World War*, in «The Journal of African History» IV (1963), n.1, pp.105-126, qui pp. 108-112; Nicola Labanca, *Oltremare*, cit., pp.123-128.

⁴³ Le difficoltà incontrate dai governi liberali furono continuamente messe sotto accusa dall'allora sansepolcrista «Popolo d'Italia», che già nel 1919 rendeva palese per bocca dello stesso Mussolini la visione fascista dell'imperialismo come di una: «legge eterna e immutabile della vita [...] l'imperialismo è il fondamento della vita di ogni popolo che tende ad espandersi economicamente e spiritualmente». Giorgio Rumi, *Alle origini della politica estera fascista (1918-1923)*, Roma-Bari, Laterza, 1968, p.24; cfr. Nicola Labanca, *Politica e amministrazione coloniali dal 1922 al 1934*, cit., pp.102-112.

mentre Francia e Gran Bretagna consolidarono e accrebbero la loro presenza grazie all'occupazione delle colonie tedesche, la presenza italiana nella sua stessa colonia libica fu fortemente ridimensionata dalla rediviva guerriglia turco-araba. La richiesta del Gibuti e del Somaliland britannico era funzionale alla creazione di un'unità territoriale italiana lungo le coste del Mar Rosso, mentre le oasi al confine del Ciad e dell'Egitto avevano lo scopo di creare un'unità economica mediante il controllo delle principali arterie carovaniere che mettevano in comunicazione la Tripolitania e la Cirenaica con l'interno del continente africano⁴⁴. Alcune di queste richieste trovarono accoglimento solo molti anni dopo e solo grazie ad accordi di bilaterali⁴⁵ che ridimensionano in parte la radicalità del revisionismo fascista in politica estera.

I.3 Porto dell'Oriente: un orizzonte marittimo di *fin de siècle*

Con orizzonte marittimo si intende l'offerta di attività e servizi che un porto è in grado di offrire per attrarre rotte e beni provenienti dal mare. Un allargamento di questo orizzonte marittimo si traduce generalmente in un miglioramento della dotazione infrastrutturale che consente, per esempio, di far attraccare nuove tipologie di navi, oppure un miglioramento nella dotazione tecnologica del porto, che favorisce un'accelerazione nella fase di movimentazione merci. Questi miglioramenti hanno il risultato ultimo di attrarre vettori e rotte che scelgono quel porto e non altri a parità di merci richieste con la conseguenza di allargare il ventaglio di relazioni tra la città portuale e l'oltremare. Ma come si presentava Napoli alla fine del primo conflitto mondiale e quale era il suo orizzonte marittimo? Prima di poter parlare della proiezione verso oriente bisogna, infatti, compiere un'analisi retrospettiva dell'evoluzione e struttura dei traffici che interessano lo scalo napoletano all'epoca. Ciò al fine di comprendere a pieno i limiti e la portata delle proposte che saranno esaminate successivamente.

Dall'Unità il porto visse una storia fatta di luci ed ombre, non dissimile per certi versi da quella vissuta dalla retrostante città⁴⁶. Anzi, proprio le contraddizioni che

⁴⁴ Archivio storico ministero affari esteri (da ora in poi ASMAE), Ministero Africa Italiana vol.II, posizione 161-1, *Programma coloniale postbellico*.

⁴⁵ Tra il 1924 e il 1925 l'Italia ottenne dalla Gran Bretagna la regione dell'Oltregiuba annessa alla Somalia italiana e l'oasi di Giarabub fra Libia ed Egitto.

⁴⁶ Cfr. Luigi Musella, *Napoli dall'Unità ad Oggi*, Roma, Carocci, 2010.

accompagnarono le trasformazioni urbanistiche ed economiche di Napoli nella seconda metà dell'Ottocento influenzarono non secondariamente le *performance* dello scalo napoletano. Infatti, nell'insieme dei fattori che condizionano le attività di uno scalo, oltre ai cicli economici e l'andamento delle correnti di traffico, bisognerebbe tenere conto anche di altri cofattori, come la visione strategica che lo Stato ha della sua infrastruttura, il grado di relazione che il porto possiede con il proprio hinterland produttivo e la capacità dei gruppi socioprofessionali locali di valorizzarne i servizi e le esternalità⁴⁷. Provando a problematizzare l'immagine forse un po' troppo appiattente di porto degli emigranti in declino, si proverà di seguito ad argomentare in maniera disaggregata dei fattori prima esposti. Partendo dalla criticità più spesso messa in risalto dalla saggistica dell'epoca, cioè l'inadeguatezza cronica degli spazi e dei servizi portuali offerti dallo scalo napoletano⁴⁸, essa risulta in verità non così drammaticamente eccezionale se si allarga lo sguardo alle vicende occorse nello stesso periodo a porti anche del calibro di Genova⁴⁹. I porti italiani⁵⁰ – e non solo quelli⁵¹ – faticarono a tenere il passo delle profonde trasformazioni in atto nello *shipping business* nella seconda metà dell'Ottocento. Allargando ancora di più lo spettro comparativo si riscontra l'inesistenza per gli anni ora considerati di un modello unico di trasformazione degli scali, al contrario, ciò che emerge è una molteplicità di percorsi aventi velocità di adattamento diverse⁵². Questo sguardo ampio ci permette prima di tutto di smussare forse una severità di giudizio eccessiva per il porto di Napoli. In secondo luogo, ci permette di valutare quella lenta trasformazione non tanto come il mancato raggiungimento di uno standard europeo e mondiale, quanto il risultato di una serie di fattori endogeni ed esogeni che ebbero *specifiche* conseguenze

⁴⁷ G.S. Dwarakish and Akhil Muhammad Salima, *Review on the Role of Ports in the Development of a Nation* in «Aquatic Procedia», n.4 (2015), pp.295-301.

⁴⁸ Molti dei lavori riguardanti i moli e le banchine sanzionati per legge tra il 1868 e il 1878 furono portati a termine solo tra il 1890 e il 1896. Per una puntuale ricostruzione si rimanda a Silvio De Majo, *Il porto di Napoli: dall'Unità alla Seconda guerra mondiale. Storia di una lenta affermazione* in Gabriella Garzella, Roberto Giulianelli, Ida Simonella, Olimpia Vaccari (a cura di), *I porti della penisola italiana. Due mari a confronto tra storia e sviluppo futuro*, Pisa, Pacini Editore, 2011, in particolare le pp.179-184; Roberto Parisi, *Il patrimonio industriale del porto di Napoli* in «Patrimoine de l'industrie/industrial Patrimony», 14 (2005), pp.39-46, nello specifico pp.42-43.

⁴⁹ Maria Elisabetta Tonizzi, *Il porto di Genova 1861-1970* in «Memoria e ricerca», 11, 2002, pp.23-40 qui pp.31-39.

⁵⁰ Maria Elisabetta Tonizzi, *L'Italia e il mare. I porti e la politica portuale 1861-1913* in «Contemporanea», n.1 gennaio-marzo 2018, pp. 27-49.

⁵¹ John Darwin, *Unlocking the world. Port cities and globalization in the age of steam 1830-1930*, London, Allen Lane, 2020, pp.173 e sgg.

⁵² Brad Beaven, Karl Bell, and Robert James (edit by), *Port Towns and Urban Cultures International Histories of the Waterfront, c.1700—2000*, Palgrave Mcmillan, London, 2016.

nel processo di trasformazione del porto di Napoli. Per dare un riscontro pratico si pensi che Napoli subì in quegli anni, a differenza di altri porti italiani, la contemporanea azione di due distinti meccanismi di riallocazione dei fattori: la trasformazione del trasporto marittimo (azione *offshore* comune a tutti i porti di quel periodo) e la trasformazione delle relazioni intrattenute con le regioni che prima componevano il suo retroterra economico nel quadro politico del Regno delle Due Sicilie (azione *onshore* specifica del porto napoletano). Le sfide poste da una tecnologia in rapida evoluzione colsero impreparato uno scalo che già all'atto dell'Unità si presentava del tutto inadeguato al traffico che lo interessava. Schiacciata com'era dalla città retrostante e limitata dalla presenza del porto militare, l'area portuale si estendeva al momento dell'unificazione su una superficie di appena otto ettari⁵³. Sicuramente, poi, la mancanza da parte dello Stato unitario di una visione strategica *specifica* per lo scalo napoletano con interventi rivelatesi spesso isolati e insufficienti⁵⁴, unita a una *specifica* incapacità delle istituzioni locali nel guidare la trasformazione urbana di quegli anni⁵⁵, stabilizzarono quella condizione di sovraccarico di domanda⁵⁶ che pregiudicò il porto campano nel successivo mezzo secolo. Detto ciò, è pur sempre vero che nella sua lentezza relativa il porto di Napoli riuscì comunque a conseguire risultati apprezzabili negli anni postunitari rappresentando mediamente il 10% dell'intero movimento merci realizzato nei porti d'Italia tra il 1886 e il 1898, cioè nel pieno della crisi agraria e della Grande Deflazione. Il dato è indicativo perché colloca negli anni in questione Napoli al terzo posto della gerarchia portuale dopo Genova e Venezia⁵⁷, sebbene proprio gli anni Ottanta accentuarono su un altro versante il ritardo della piazza marittima napoletana come si vedrà a breve. Un altro aspetto da considerare

⁵³ Paolo Frascani, *Strutture e traffici del porto di Napoli:1860-1960* in M.E. Tonizzi (a cura di), *I porti dell'Europa mediterranea (secoli XIX e XX)*, numero monografico di «Memoria e ricerca», n.11, 2002, p.55.

⁵⁴ Anche se progetti e soprattutto finanziamenti per l'ampliamento del porto commerciale non mancarono. Dall'Unità alla legge speciale del 1904 lo Stato italiano spese per il porto di Napoli molto, ma male. Cfr. Giovanni Aliberti, *Economia e società a Napoli dal Settecento al Novecento*, Napoli, Editori Meridionali riuniti, 1974, pp.310-314; Vito Dante Flore, *Parte II. L'industria dei trasporti marittimi in Italia*, Roma, Aziende tipografiche eredi dott. G. Bardi, 1970, pp. 601-641; Serena Potito, *Lo sviluppo economico e infrastrutturale del porto di Napoli nei primi decenni post-unitari: limiti e opportunità* in «Rivista economica del Mezzogiorno», fascicolo 1-2, gennaio-giugno 2018, pp.221-237.

⁵⁵ Marcella Marmo, *Speculazione edilizia e credito mobiliare a Napoli nella congiuntura degli anni '80* in «Quaderni storici», vol.11, n.32 (2), pp.646-683.

⁵⁶ Con tale termine si indica una situazione in cui si verifica un eccessivo utilizzo delle strutture portuali a causa di un intenso traffico non supportato da una sufficiente offerta di servizi di terra.

⁵⁷ Andrea Cafarelli, *Il movimento della navigazione nei porti del Regno d'Italia (1861-1914)* in «storia economica», X (2007), n.3, pp.299-332.

è la crescita dei traffici che rimase costante per la seconda metà dell'Ottocento: le 600.000 tonnellate registrate ad inizio anni Ottanta divennero 900.000 sul finire del secolo per poi addirittura raddoppiare ad inizio Novecento⁵⁸, tutto ciò *nonostante* le deficienze poc'anzi esposte. L'ossimoro tra queste due tendenze (sofferenza portuale e crescita del movimento merci) testimonia sia l'importanza di altri fattori in gioco, sia quel rapporto di luci ed ombre di cui si è parlato prima.

Passando all'aspetto della relazione tra società portuale napoletana e porto si evidenzia anche in tal caso una storia complessa e articolata, che non può essere ridotta al semplicistico discorso di un cosciente e sistematico smembramento del polo marittimo dell'ex capitale borbonica perpetuato dai primi uomini delle istituzioni italiane come certa produzione neoborbonica propone. Sicuramente l'influenza di alcuni imprenditori-patrioti come Rubattino e Florio ebbe un peso⁵⁹ nel determinare gli assetti della neonata marina mercantile italiana con riflessi anche sulla fine della Compagnia di navigazione delle Due Sicilie⁶⁰. Ciò detto, quell'esito fu anche il risultato di una cattiva prova delle deputazioni napoletane e degli stessi armatori del golfo nel difendere gli interessi della provincia di fronte al consolidarsi del polo siciliano e all'emergere di quello barese. Proprio quest'ultimo aspetto richiama all'attenzione quei più ampi processi di ristrutturazione che investirono all'epoca diversi settori del mondo economico meridionale. Al riguardo, un fattore cruciale fu proprio la perdita di ruolo di capitale del regno borbonico, che causò un brusco riassetto dei settori produttivi del napoletano. La traumatica sterzata liberista dei primi governi italiani decretò la fine della politica protezionistica borbonica, che aveva permesso negli anni addietro a diversi settori di vivere e svilupparsi all'ombra dei dazi protettivi in entrata⁶¹. I vari privilegi di ordine fiscale e daziario resero attrattivi gli investimenti nella capitale, la quale divenne in questo modo una testa molto grande di un corpo molto piccolo, parafrasando una famosa metafora del regno borbonico. Alla città facevano capo le principali case commerciali, la

⁵⁸ Epicarmo Corbino, *Considerazioni generali sui porti italiani* in «Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica», Luglio 1924, serie quarta, vol. 65, n.7, pp.371-395.

⁵⁹ Simone Candela, *Rubattino i Florio e la nascita della Navigazione generale italiana* in Raffaele Rubattino. *Un armatore genovese e l'Unità d'Italia*, Cinisello Balsamo, Silvana, 2010.

⁶⁰ Per una puntuale ricostruzione degli eventi si rimanda a Luigi De Matteo, *Noi della meridionale Italia*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2002, pp.149-207.

⁶¹ Luigi De Matteo, *Politica doganale e industrializzazione nel Mezzogiorno (1845-1859)*, Napoli, Lucio Pironti, 1982.

principale società di navigazione, i più importanti servizi di intermediazione come la borsa valori di Napoli⁶². La fine del regno borbonico significò prima di tutto una lenta, ma significativa mutazione dei traffici del suo principale porto. L'insostenibile competizione con i manufatti europei che iniziarono a diffondersi con l'eliminazione dei dazi causò una contrazione del settore manifatturiero localizzato nella cintura urbana della città e in altre isole economiche della Campania. In questo modo materie prime e semilavorati incominciarono a scendere di incidenza nelle statistiche delle importazioni, mentre i prodotti agricoli scoprirono una sorprendente commercializzazione all'estero sostenuta proprio dalla forte politica liberoscambista inaugurata dalla Destra Storica. Gli accordi di libero scambio con la Francia, per esempio, resero il porto di Napoli nel ventennio successivo all'Unità un vero e proprio attrattore per le navi francesi che importavano grossi quantitativi di vino, filati di lino, frutta secca, corallo e paste. Allo stesso tempo, la caduta dei dazi in entrata portò l'importazione del grano da un 0,9% del 1862 ad un sorprendente 23% del 1879 aprendo nuove e salde piste commerciali con i porti granai del Mar Nero⁶³. Questi dati dimostrano come non ci fu una perdita secca di importanza del porto nel periodo postunitario, piuttosto mutò il «modello di sviluppo»⁶⁴ e con esso la fisionomia del porto.

Ai mutamenti di ordine provinciale si aggiunsero quelli macroregionali. Venuto meno il vantaggio fiscale e la necessità strategica di avere filiali e sedi a Napoli molte case commerciali, banche e le stesse imprese meridionali incominciarono a sfruttare altre direttrici di traffico e di capitali. Si accentuò notevolmente quel processo di disarticolazione delle ex-province dalla loro vecchia capitale⁶⁵, che da punto di vista commerciale era incominciato ancora prima⁶⁶. Si formarono nuove borghesie meridionali⁶⁷ che colsero l'opportunità fornita dal liberismo postunitario e dalla nuova

⁶² Luigi De Matteo, «La tolleranza della violazione». *Agenti di cambio e mediazione di borsa a Napoli tra età Borbonica e anni postunitari* in Alberto Guenzi, Paola Massa, Angelo Moioli (a cura di), *Corporazioni e Gruppi Professionali nell'Italia Moderna*, Milano, FrancoAngeli, 1999, pp.460-490.

⁶³ Paolo Frascani, *Mercato e Commercio a Napoli dopo l'Unità* in Paolo Macry e Pasquale Villani (a cura di), *La Campania*, Torino, Einaudi, 1990, pp.188-190.

⁶⁴ Luigi De Matteo, *Imprenditori a Napoli nell'Ottocento* in «storia economica», IX (2006), n.2-3, pp.305-337.

⁶⁵ Giuseppe Galasso, *Tradizione, metamorfosi ed identità di un'antica capitale*, in Id., *Napoli*, cit., pp.XXIII-XXV.

⁶⁶ Annastella Carrino e Biagio Salvemini, *Porti di campagna, porti di città. Traffici e insediamenti del regno di Napoli visti da Marsiglia (1710-1846)* in «Quaderni Storici» vol. 41, no. 121 (1), 2006, pp. 209-254.

⁶⁷ Giuseppe Barone, *Mezzogiorno ed egemonie urbane* in «Meridiana» n.5, 1989, pp.13-47, qui pp.18-23.

rete ferroviaria⁶⁸ per promuovere altre piazze marittime come Bari⁶⁹, Messina⁷⁰ e Palermo⁷¹ sostituendo il centrismo napoletano con un più accentuato policentrismo meridionale. Una migrazione di forze e capitali che si presentò non solo come transregionale ma anche intraregionale. Infatti, ad avvantaggiarsi della retrocessione della piazza napoletana furono anche i porti dello stesso golfo napoletano, i quali si specializzarono ancor di più in particolari correnti di traffico sottraendole in parte all'ex capitale⁷². Parallelamente anche il baricentro dell'armamento del golfo si spostò più marcatamente verso Torre del Greco e la penisola sorrentina⁷³. Ancora una volta, però, ad emergere non sono solo ombre ma anche luci. La così menomata società portuale napoletana riuscì, nonostante tutto, a mantenere un ruolo propulsivo nelle dinamiche economiche della città e ciò è riscontrabile nella vicenda che portò alla nascita dei Magazzini Generali nel 1874 – all'epoca tra i più grandi e meglio organizzati d'Italia – con il concorso di un'alleanza di forze locali come la Società Generale Napoletana di Credito e Costruzioni e la Banca Napoletana⁷⁴. Inoltre, il ramo napoletano delle assicurazioni marittime, particolarmente rappresentativo in tarda età borbonica⁷⁵, continuò ad avere una sua rilevanza anche nel nuovo scenario nazionale dove si integrò agilmente con i poli marittimi del Settentrione. Anzi, nelle lucide analisi del capitalismo napoletano compiute da Marcella Marmo si evince come uno dei settori più dinamici

⁶⁸ Nella costruzione di una rete nazionale fu data priorità a quei collegamenti ritenuti strategici al sistema-Paese, come la famosa linea adriatica realizzata per mettere in comunicazione Brindisi con il Nord Europa e tentare di intercettare così la valigia delle Indie britannica. Cfr. Stefano Maggi, *Le ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2003, pp. 43-52.

⁶⁹ Maria Ottolino, *Commercio e iniziativa marittima in Puglia 1876-1914: la Società di navigazione a vapore Puglia*, Napoli, Lucio Pironti editore, 1981.

⁷⁰ Rosario Battaglia, *Mercanti e imprenditori in una città marittima. Il caso di Messina (1850-1900)*, Milano, Giuffrè Editore, 1992.

⁷¹ Simone Candela, *I Florio*, Palermo, Sellerio editore, 1986, pp.125 e sgg.

⁷² Efficace risulta l'espressione «arco di portuosità» usata da Silvio De Majo per indicare quel sistema portuale che partiva dal porto di Baia specializzato nel commercio di pozzolana e arrivava al porto di Castellammare specializzato nell'approvvigionamento delle industrie cittadine, tra cui il cantiere navale e i mulini e pastifici di Gragnano. Cfr. Silvio De Majo, *Il porto di Napoli: dall'Unità alla Seconda guerra mondiale. Storia di una lenta affermazione* in Gabriella Garzella, Roberto Giulianelli, Ida Simonella, Olimpia Vaccari (a cura di), *I porti della penisola italiana. Due mari a confronto tra storia e sviluppo futuro*, cit., p.189. Sul tema si veda anche Giuseppe Moricola, *Il cabotaggio in età postunitaria* in Paolo Frascani (a cura di) *A vela e a vapore*, Roma, Donzelli editore, 2001, pp.58-67.

⁷³ Annunziata Berrino, *I sorrentini e il mare* in Paolo Frascani (a cura di), *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Roma, Donzelli, 2001, pp.29-53.

⁷⁴ Serena Potito, *Nuovi orizzonti commerciali nella Napoli postunitaria: la nascita nei Magazzini Generali* in «storia economica», XIV (2011), n.1, pp.131-153.

⁷⁵ Luigi De Matteo, *Una "economia alle strette" nel Mediterraneo. Modelli di sviluppo, imprese e imprenditori a Napoli e nel Mezzogiorno nell'Ottocento*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2013, pp.77-82.

rimase proprio quello marittimo gestito da una ristretta cerchia di «mercanti-banchieri» attivi in un ampio ventaglio di settori: assicurazioni marittime, gestione del commercio a lunga distanza, rappresentanza per case commerciali e società di navigazione italiane e straniere⁷⁶. L'Unità, quindi, non rappresentò anche da questo punto di vista un declino netto del porto e dei suoi operatori, ma una loro riallocazione – anche traumatica – in una nuova cornice politico-istituzionale (il Regno d'Italia) e in un contesto economico e geopolitico mondiale in forte mutamento⁷⁷.

Come già anticipato un banco di prova importante per la città e le sue forze economiche furono gli anni Ottanta dell'Ottocento. La Grande Deflazione, la crisi agraria, il varo di una politica protezionista, la rottura commerciale con la Francia determinarono una complessa ristrutturazione dei traffici e un'accelerazione nella rivoluzione dei trasporti. Il combinato disposto di questi due processi trovò le forze economiche napoletane impreparate. La miopia con la quale nel compartimento marittimo napoletano si rimase strettamente legati al trasporto a vela⁷⁸ e la diffidenza con la quale il ceto mercantile napoletano guardò le innovazioni nelle tecniche di scambio⁷⁹ condannarono la piazza napoletana a rivestire un ruolo sempre più marginale in un mondo in forte

⁷⁶ Un esempio è la Società di Assicurazioni Diverse che unì l'esercizio delle assicurazioni marittime all'attività di sconto, depositi e anticipazioni su titoli e merci possedendo, inoltre, azioni della Società Magazzini Generali di Napoli, della Società napoletana di navigazione a vapore e della Società commerciali italo-americana che gestiva il commercio del tabacco con l'America del Sud. Cfr. Marcella Marmo, *L'economia napoletana alla svolta dell'inchiesta Saredo e la legge dell'8 luglio 1904 per l'incremento industriale di Napoli* in «Rivista storica italiana», 1969 IV, pp.954-1023, qui p.968. Si veda anche Id., *Speculazione edilizia e credito mobiliare a Napoli nella congiuntura degli anni*, cit., pp.647-650. Si pensi che Biagio Borriello, una figura che sarà indiscutibilmente di primo piano in questa ricerca, proveniva da questo ambito avendo fondato nel 1919 il Lloyd Nazionale Italiano per i rischi marittimi, Cfr. Nicola De Ianni, *Biagio Borriello* in «Dizionario Biografico degli Italiani», vol. 34, 1988.

⁷⁷ Cfr. Jürgen Osterhammel, *The Transformation of the World. A Global History of the Nineteenth Century*, Princeton and Oxford, Princeton University Press, 2014.

⁷⁸ Nel 1905 i compartimenti marittimi di Napoli e Castellammare di Stabia radunavano quasi un quarto del tonnellaggio dei velieri italiani. L'attaccamento alla vela è riflesso anche della debolezza dei circuiti finanziari del golfo napoletano. L'armamento a vapore era infatti un settore *risk capital* per l'ingente quantità di capitali necessari ad armare una nave, ai quali andavano aggiunti i costi variabili dell'assoldamento e paga dell'equipaggio, bunkeraggio e della manipolazione delle merci (imbarco e sbarco, tasse portuali). Cfr. Crosbie Smith, *Coal, Steam and Ships. Engineering, Enterprise and Empire on the Nineteenth-Century Seas*, Cambridge, Cambridge University Press, 2018; Epicarmo Corbino, *Economia dei trasporti marittimi*, Napoli, Istituto editoriale del Mezzogiorno, 1966, pp.51-148. Uno storico problema dell'area napoletana, segnalato a suo tempo da De Rosa, era proprio la difficoltà nel reperimento di capitali di rischio per questo genere di operazioni e nella diffidenza dell'aristocrazia economica napoletana per queste forme di investimento. Cfr. Luigi De Rosa, *Iniziativa e capitale straniero nell'industria metalmeccanica del Mezzogiorno 1840-1904*, Napoli, Giannini Editore, 1968.

⁷⁹ Paolo Frascani, *Mercato e Commercio a Napoli dopo l'Unità* in Paolo Macry e Pasquale Villani (a cura di), *La Campania*, cit., pp.209-221.

trasformazione⁸⁰. Nei nuovi e mutevoli scenari di fine secolo uno dei principali fattori di crescita relativa del porto fu uno dei più deplorabili: l'emigrazione. Quel fenomeno che portò centinaia di migliaia di persone a partire da Napoli alla volta delle Americhe in cerca di una vita migliore certamente ingrossò le cifre del tonnellaggio del porto e creò un giro d'affari in città per molti operatori che si specializzarono nell'offerta di svariati servizi – non sempre legali e onesti – agli emigranti⁸¹. Eppure, la gestione di questo lucroso traffico fu nelle mani delle grandi compagnie di navigazione straniere e solo in parte di compagnie italiane, tra le quali neanche una locale. L'armamento napoletano risultò del tutto incapace di contrapporsi all'invasione di società straniere, a dimostrazione del ritardo tecnico e finanziario accumulato dalla piazza napoletana sul finire del secolo. Non solo, l'arrivo al porto di grandi transatlantici avrebbe dovuto rappresentare un forte incentivo all'ammodernamento dello scalo per accogliere la stazza dei nuovi vettori, ma i lavori furono incredibilmente lenti, tanto che parte del flusso migratorio dovette essere giocoforza reindirizzato verso altri porti come Genova e Palermo⁸². Un altro importante fenomeno che condizionò la vita del porto di Napoli negli ultimi scorcii dell'Ottocento fu l'intensificarsi dei traffici marittimi attraverso il canale di Suez⁸³. L'apertura del canale è forse il maggiore esempio di quella «dipendenza marittima» di cui parla Vigarié nei suoi studi⁸⁴, perché i piroscafi delle grandi compagnie di navigazione internazionali e la nuova composizione merceologica dei vettori imposero la necessità di ripensare l'offerta dei servizi portuali di molti scali per poter intercettare quel traffico⁸⁵. L'attesa mista alla speranza di una rinascita di Napoli derivata da questi traffici crearono il terreno fertile all'idea di una Napoli grande emporio commerciale e «porto dell'Oriente». Una visione di città che si saldò alle contemporanee vicende del

⁸⁰ Martin Stopford, *Maritime Economics (3rd edition)*, London and New York, Routledge, 2009, pp.23-35.

⁸¹ Giuseppe Barone, *Lo Stato a Mezzogiorno, Ferrovie, reti urbane, emigrazione* in Id., *Le vie del Mezzogiorno. Storia e scenari*, Donzelli, Roma, 2002, pp.142-145.

⁸² Per una puntuale ricostruzione di queste vicende si rimanda al saggio di Giuseppe Moricola, *Per Partire: il viaggio degli emigranti meridionali in età liberale tra rappresentazioni e realtà* in Paola Massa (a cura di), *Andar per Mare*, Genova, De Ferrari, 2009.

⁸³ Adalberto Vallega, *Per una geografia del mare. Trasporti marittimi e rivoluzioni economiche*, cit., pp.51-59.

⁸⁴ Cfr. André Vigarié, *Ports de Commerce et vie Littorale*, cit.

⁸⁵ Basti pensare alla fase di bunkeraggio di queste navi e quindi il dover costruire depositi per il carbone, l'esigenza di costruire magazzini per assicurare luoghi sicuri durante le operazioni di stivaggio. La costruzione, infine, di silos per le merci alla rinfusa e depositi frigoriferi per i beni che altrimenti non avrebbero potuto essere scaricati.

colonialismo crispino, che avevano elevato Napoli a piattaforma logistica del nascente imperialismo italiano.

Lo scenario mutò ad inizio Novecento quando lo scalo napoletano subì gli effetti di una congiuntura positiva rappresentata dal varo di un vasto programma di ammodernamento dei porti strategici inaugurato dallo Stato e la promulgazione della legge speciale per Napoli⁸⁶. Quasi paradossalmente fu proprio in quel clima di rinnovata fiducia che emersero maggiormente le criticità sedimentatesi nel corso del tempo. Nella relazione della Reale Commissione per l'incremento industriale di Napoli del 1902 fu descritta una situazione al limite dell'operatività:

[Il porto di Napoli] è racchiuso fra il molo San Vincenzo a ponente ed il molo orientale a levante, ed è diviso dal porto militare per mezzo del molo Angioino, che, col prolungamento a martello del molo San Gennaro, costituisce effettivamente la parte occidentale del porto. Il molo San Vincenzo, ultimato nello scorso anno, è una delle opere portuali più grandiose e meglio riuscite che si siano fatte in Italia. Esso determina la maggiore e forse l'unica difesa del porto nello stato attuale. Però, non essendo accessibile per via di terra perché una parte di esso, verso la sua radice, è compresa nell'arsenale militare marittimo, riesce assolutamente inutile per le operazioni di imbarco e sbarco delle merci e delle persone, e perciò i piroscafi, che ad esso si ormeggiano per mancanza di altro posto nel porto, non possono eseguire le operazioni di commercio che mediante trasbordi su galleggianti, che devono percorrere circa due chilometri per raggiungere le altre banchine. Il molo Angioino, che ha il solo lato di levante nel porto mercantile, non ha spazi disponibili per il traffico delle merci, ma solo una stretta banchina che serve all'unico binario di corsa in servizio dei Magazzini Generali. Le banchine utili al commercio sono quindi solo quelle del primo tratto del molo Orientale, con uno sviluppo di 200 metri, della Calata di Villa del Popolo di 400 metri, di Porta di Massa di 300 metri, del Piliero di 150 metri, del molo San Gennaro di metri 200 e dei magazzini Generali di metri 300. Quelle del ponte trapezoidale sono esclusivamente destinate al movimento passeggeri, né potranno mai servire per le merci; le altre del Piliero sono sprovviste di binari, di tettoie, di gru e quindi di qualunque mezzo per il carico, scarico e deposito delle merci, e sono fronteggiate da fondali che non permettono l'approdo né alle grandi navi, né a quelle di media portata: il solo binario esistente su quella banchina è il binario di corsa dei Magazzini Generali, già detto.⁸⁷

⁸⁶ Nel primo decennio del nuovo secolo si tentò di invertire il *trend* con un forte investimento di risorse: tra il 1904 e il 1911 furono investiti per il porto di Napoli 64 milioni di lire, soprattutto per rimediare agli errori commessi nella realizzazione di precedenti opere. Cfr. Vito Dante Flore, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia. Parte II*, cit., pp.638-639.

⁸⁷ *Relazione della Reale Commissione per l'incremento industriale di Napoli* in Francesco Barbagallo ed Ernesto Mazzetti (a cura di) *Il porto e la città di Napoli ai primi del '900*, Napoli, Sergio Civata Editore, 1984, pp.39-40.

Di certo il porto dell'Oriente immaginato e ostentato in vari pamphlet strideva con la realtà ora descritta. Una discrasia evidente anche al capitano del porto di Napoli, Augusto Witting, il quale non nascose i propri dubbi al riguardo: «Porto dell'Oriente? Ma come?»⁸⁸. Nella relazione si denunciava anche la sperequazione dei noli tra le diverse città portuali italiane⁸⁹, che minava la posizione di Napoli all'interno delle reti internazionali. Per fare un esempio, il nolo di filati a quintali da Venezia a Costantinopoli si pagava L. 2,50. Da Napoli, invece, il nolo era di L.3.50 o anche L.4.00. La risposta ad una così marcata differenza è insita nelle regole di composizione del nolo stesso, dove aspetti non secondari sono: i tempi di attesa nell'avamposto, le spese di esercizio, i rischi connessi alle operazioni di carico e sbarco. Come si può evincere l'efficienza della fase portuale è un fattore decisivo del costo unitario complessivo del trasporto via mare.

Al netto di questa condizione deficitaria il porto napoletano rimase comunque uno scalo strategico per molte linee di navigazione dirette in Asia e in Africa. Compagnie come le tedesche Deutsche Ost Afrika Linie con la linea Amburgo-Natal e il Nord Deutscher Lloyd con le linee Brema-Shanghai e Brema Sydney e le britanniche British India Steam Navigation Co., Ld e Orient Steam Navigation Co., con linee Londra-Calcutta e Londra-Sydney facevano tappa a Napoli. Il dato è significativo, ma deve essere considerato dalla giusta prospettiva. Bisogna essere cauti quando si usa l'espressione «centralità geografica» per riferirsi alla posizione di Napoli nel Mediterraneo, perché la distanza geografica esistente tra due punti non è sempre e necessariamente uguale alla loro distanza economica⁹⁰. Il pensare che la posizione geografica possa da sola essere volano di traffici è un errore e una semplificazione che si è talmente radicata nella visione comune della città da avere echi ancora oggi⁹¹. Se si osserva la composizione merceologica che interessa lo scalo nella seconda metà dell'Ottocento si nota come uno dei principali prodotti manipolato dai *dockers* napoletani fosse il carbone. L'oro nero è il

⁸⁸ «Il Pungolo», 5 ottobre 1901.

⁸⁹ *Relazione della Reale Commissione per l'incremento industriale di Napoli*, cit., p.31.

⁹⁰ Andrea Cafarelli, *Il leone ferito. Venezia, l'Adriatico e la navigazione sussidiata per le Indie e l'Estremo Oriente (1866-1914)*, Roma, Viella, 2014, pp.11-16. Masahisa Fujita Tomoya Mori, *The role of ports in the making of major cities: Self-agglomeration and hub-effect* in «Journal of Development Economics», Vol. 49 (1996), pp. 93-120.

⁹¹ Il riferimento è al recente entusiasmo di alcune testate e ambienti locali a seguito della presentazione del progetto della *Nuova via della seta* cinese e alla speranza di una ritrovata importanza dello scalo napoletano sulla presunzione che la centralità nel Mediterraneo sia ancora un differenziale rilevante nella determinazione del traffico marittimo globale.

simbolo della rivoluzione industriale e la sua presenza nelle polizze di carico può essere sicuramente spiegata attraverso i consumi della città (riscaldamento o illuminazione) e con i bisogni di un nascente tessuto industriale. Al dato del carbone in entrata deve essere aggiunto però quello in uscita, che risulta essere statisticamente di pari importanza. Dove va questo carbone? Gran parte rifornisce le navi in sosta. Il bunkeraggio, il nome con il quale si indica l'azione di rifornimento delle navi, è una delle principali voci di attività del porto a dimostrazione di come Napoli sia all'epoca soprattutto un importante porto di sosta o *di velocità* come si usava indicare all'epoca questa tipologia di porti. Il fatto che Napoli rimanga, nonostante tutti problemi evidenziati, un crocevia nelle rotte che attraversano Gibilterra e Suez dà quindi conto di una funzione primaria di «*coaling junction*» esercitata all'interno dei vari «*trunk routes*» che delineano la geografia marittima di fine Ottocento⁹². Quanto detto può sembrare un aspetto secondario, mentre invece non lo è. L'immagine – a tratti oleografica – di navi dell'Orient line alla rada nel porto può dare una falsa percezione delle attività e specialmente delle prospettive di sviluppo dello scalo e dell'economia del suo hinterland.

In conclusione, i diversi aspetti qui trattati hanno messo in evidenza come la storia marittima di Napoli postunitaria non vada unicamente osservata sotto la lente interpretativa del declino. Si è cercato di leggere questa storia attraverso più livelli d'analisi, perché diversi sono stati i fattori che hanno inciso e diversi sono stati gli esiti e le risposte del territorio. Sicuramente un dato però viene fuori ed è quello di un progressivo (auto)confinamento operativo della società portuale napoletana entro gli ormai stretti confini nazionali per non dire regionali del traffico marittimo.

I.4 Porto dell'Oriente e dopoguerra: un ritorno o un nuovo inizio?

La più recente storiografia sulla Grande Guerra ha ormai smussato quella rigida divisione che fino a poco tempo fa sussisteva tra fronte interno e fronte bellico dimostrando, invece, come quel conflitto fu «totale» per le varie privazioni e forme di mobilitazione a cui i civili furono sottoposti e Napoli in questo non fece eccezione. Con lo scoppio del conflitto fecero la loro comparsa le tessere annonarie, il contingentamento delle risorse, la

⁹² John Darwin, op. cit., pp.167-171.

conversione bellica delle industrie e, in ultimo, diverse forme di sostegno agli uomini partiti per la guerra⁹³. Le cosiddette «bardature di guerra» e alcune delle dinamiche appena descritte continuarono anche oltre la cessazione delle ostilità⁹⁴. Un primo rilevante dato è quello della quota di partecipazione allo sforzo industriale dell'area napoletana. Il Comitato regionale per la mobilitazione industriale ebbe a propria disposizione un esercito di 80.000 operai dislocati prevalentemente nell'area urbana. È significativo che nel 1917 in sole 8 industrie metalmeccaniche napoletane fosse impegnata quasi lo stesso numero di manodopera risultante dal censimento industriale del 1911 per l'intera area urbana⁹⁵. È significativo, infine, che questi dati riflettano la condizione di un'area industriale che solo un decennio prima era agli albori⁹⁶. Certo, nel computo delle cause di questa ipertrofia industriale vanno inserite le storture determinate dal regime di ausiliarità delle industrie. La possibilità di godere di rifornimenti di materie prime non a prezzi di mercato (la differenza la metteva lo Stato), ingenti e lucrose commesse di guerra con importanti anticipi e, infine, la militarizzazione delle maestranze erano motivi allettanti per molte imprese che chiesero di essere inserite nelle liste delle industrie ausiliare. La letteratura sul caso ha ampiamente dimostrato come gli anni della guerra segnarono un'accelerazione della crescita del comparto industriale napoletano, ma tale esito fu più il risultato di una fragile congiuntura che l'ispessimento di una solida base⁹⁷.

Il dopoguerra napoletano fu animato da quelle stesse dinamiche che si riscontrarono in altre parti del Paese: speranze per una nuova epoca delle relazioni internazionali, difficoltà nella riconversione ad uso civile di molte industrie, licenziamenti massicci e chiusure di stabilimenti, proteste organizzate dei lavoratori, occupazione delle fabbriche e serrate degli industriali, scontri tra socialisti e nascente gruppo fascista sotto la guida di Aurelio Padovani⁹⁸. Ma il dopoguerra napoletano si segnala anche per un altro aspetto,

⁹³ Cfr. Francesco Dandolo, *L'associazionismo industriale a Napoli nel primo dopoguerra*, cit., pp.78-113; Nicola De Ianni, *Operai e industriali a Napoli tra Grande guerra e crisi mondiale: 1919-1929*, Ginevra, Librairie Droz, 1984, pp.34-42.

⁹⁴ Cfr. Augusto De Benedetti, *La classe operaia a Napoli nel primo dopoguerra*, Napoli, Guida Editori, 1974, pp.98-119.

⁹⁵ Cfr. Augusto De Benedetti, *La Campania industriale*, cit., pp.85-86; Nicola De Ianni, *Operai e industriali a Napoli tra grande guerra e crisi mondiale: 1915-1929*, cit., pp.5-25.

⁹⁶ Augusto De Benedetti, *La Campania industriale*, cit., pp.107-151; Stefano Magagnoli, *Le aree industriali attrezzate: genealogia ed evoluzioni di un modello di sostegno allo sviluppo locale* in «Storia Urbana» Vol. 34 n.130, 2011, pp.11-46, qui pp.20-24.

⁹⁷ Un esempio comune nell'area napoletana e della provincia fu la conversione di molti pastifici alla produzione di proiettili.

⁹⁸ Cfr. Augusto De Benedetti, *La classe operaia a Napoli nel primo dopoguerra*, cit. pp.121-189.

che è passato sottotono in molti scritti dedicati a quel periodo, che è quello della «spinta verso Est». In coerenza con quanto detto nel primo capitolo, anche a Napoli la fine dei combattimenti diffuse la speranza di un nuovo protagonismo italiano in Europa e nel Mediterraneo, che declinato a livello locale si tradusse nella speranza di una ritrovata centralità del porto di Napoli. Un febbrile stato d'animo accompagnò i mesi ante-Versailles e i quotidiani locali ne danno traccia, specialmente il più importante di tutti: «Il Mattino». Fino alla sua morte avvenuta nel 1917 il fondatore del quotidiano Edoardo Scarfoglio coltivò il sogno di un'Italia mediterranea e «balkanica». Il suo atteggiamento filotedesco, che mantenne in maniera neanche tanto dissimulata durante la guerra, era motivato dall'idea che il destino della nazione non si giocasse sul Carso, ma nel Mediterraneo, lì dove l'Italia avrebbe dovuto realizzare una talassocrazia sospinta verso Oriente⁹⁹. Per il direttore del quotidiano a porsi come ostacolo a questi progetti non era l'Austria-Ungheria ma la Gran Bretagna, la perfida Albione, la quale impediva *in nuce* un protagonismo italiano con la sua massiccia presenza dei suoi interessi in quel mare¹⁰⁰.

Fin dai primi mesi del dopoguerra il giornale si imbarcò in una crociata in difesa della vittoria perorando la necessità da parte italiana di acquisire territori strategici per il reperimento delle materie prime e per la futura politica mediterranea¹⁰¹. Il quotidiano dimostrò di porre attenzione anche alle vicende in corso sulla Quarta sponda seguendo la vicenda che portò alla promulgazione degli Statuti libici¹⁰². Oltre gli Statuti, però, la presenza di corrispondenti come Aldo Chierici diede modo al giornale di creare una sezione dal nome *Lettere cirenaiche* con la quale raccontare la vita in colonia e l'opera di stabilizzazione e penetrazione compiuta dagli italiani:

⁹⁹ Francesco Barbagallo, *Il Mattino degli Scarfoglio (1892-1928)*, Milano, Guanda, 1979, pp.151-160.

¹⁰⁰ In verità, come hanno dimostrato recenti studi, nel primo decennio del Novecento la Gran Bretagna optò per il riequilibrio delle proprie forze teso a privilegiare l'area del Mare del Nord rispetto al Mediterraneo. Infatti, all'apertura del conflitto il comando delle operazioni navali nel Mediterraneo fu concesso alla Francia. Fu proprio l'anno di morte di Scarfoglio, il 1917, che vide un ritorno in forze della Gran Bretagna nello scenario mediterraneo e ciò non solo a causa dell'andamento della guerra, ma anche per garantire il mantenimento di un equilibrio di interessi con la Francia in Medio-Oriente. Cfr. Robert Holland, *Gran Bretagna, il Mediterraneo/Levante e la Grande Guerra del 1914-1918* in Francesca Canale Cama (a cura di) *Una guerra mediterranea*, cit.

¹⁰¹ «Il Mattino», 30-31 gennaio 1919, *Le aspirazioni italiane in Africa*; 31-1° gennaio-febbraio 1919, *Damasco spetta all'Italia*; 21-22 aprile, *L'opera Coloniale*; 17-18 maggio, *Le richieste coloniali*; 20-21 maggio, *Il dibattito per la sistemazione coloniale italiana*; 21-22 maggio, *Il Mediterraneo*; 28-29 settembre 1919, *Questioni coloniali*.

¹⁰² «Il Mattino», 8-9 gennaio, 11-12 gennaio, 1-2 maggio, 2-3 giugno, 9-10 ottobre, 14-15 ottobre, 19-20 ottobre, 30-31 ottobre 1919.

Qui a Bengasi il pastificio di Girolamo Galeca, impiantato con sistemi moderni, si sta arricchendo di nuovo macchinario; Antonio Bombarda mantiene in esercizio uno stabilimento per l'industria del vestiario, dotato di sistemi moderni mossi dall'elettricità; De Rossi e Lastrucci hanno impiantato al Feuihat una bellissima conceria di pelli; De Montel ha impiantato delle centrali elettriche e dà luce alla città e agli stabilimenti; il cav. Vaudetto ha eretto un mulino che fu di grande utilità durante la guerra, macinando il grano e l'orzo prodotto sul posto; Metauro Tonini, nella vicina Driana, ha creato un'azienda pastorizia e agricola con ottimi risultati¹⁰³ [...].

Ma le colonne del «Il Mattino» sono soprattutto la testimonianza di quello stato di attesa e di eccitazioni diffuso in una parte della borghesia napoletana di quegli anni. L'idea, per molti aspetti illusoria, che quel nuovo e più grande comparto industriale napoletano uscito dalla guerra potesse proiettarsi interamente alla ricerca di nuovi mercati, riportò in auge l'ottocentesco slogan «Porto dell'Oriente»:

Come potrà la nostra Napoli attingere la potenza di una vita nuova basata sulle esigenze febbrili del suo commercio, sul forte piedistallo delle industrie, sul ripristinamento e l'aumento e la creazione dei suoi rapporti con le più remote e possenti vie di ricchezza e di produzione? Per quali cammini potrà Napoli, catafratta di lavoro e di iperproduzioni, sicuramente avventurarsi, se questi cammini non esistono, se non sviluppandosi e rendendosi capaci all'incanalamento delle nuove forze, anche i pochi esistenti saranno abbandonati? [...] Poiché, se divino è l'incantesimo di sogno che creano, nelle ore di fuoco, il mare e il cielo che nell'estremo limite si confondono e le albe di madreperlacea e la purità turchina delle onde serene che, talvolta, sembra abbiano uno sguardo carezzevolmente umano, le navi che fossero asservite e schiave di una febbre di movimento dovizioso, possenti navi che salperanno dal porto munito, la cui potenza sarebbe la gioia e la ricchezza di tutta la città nostra [...]¹⁰⁴.

Qui echeggia con viva forza retorica proprio quella tensione nei confronti di un futuro che appare incerto¹⁰⁵ e per certi versi onirico («l'incantesimo di sogno che creano»), ma verso cui ci si muove su nuove solide basi («forte piedistallo delle industrie») ad una velocità sostenuta (le «esigenze febbrili» che riprende pedissequamente le parole già

¹⁰³ Il lungo elenco delle attività economiche italiane condotte in Cirenaica è preceduta da un'importante osservazione che ne definisce la cornice, ossia quella della «completa tranquillità dell'Interno» la quale «ha portato come conseguenza naturale lo sviluppo dei paesi e dei centri lungo la costa». In realtà l'Italia non aveva affatto il controllo dell'entroterra come dimostrarono i fatti di lì a pochi anni. Quel clima di coesistenza si dimostrò non solo fragile, ma anche fittizio. Cfr. «Il Mattino», 11-12 novembre 1919, *Lo sviluppo di Bengasi*.

¹⁰⁴ «Il Mattino», 7-8 maggio 1919, *Napoli e il suo Porto. Dal mare la città nostra vedrà nascere la sua nuova fortuna*.

¹⁰⁵ Non bisogna dimenticare come la città avesse sofferto e stesse ancora soffrendo nel dopoguerra di una grave crisi dei rifornimenti di ogni genere costringendo all'adozione di un calmierino sui prezzi, del contingentamento delle risorse e della creazione di consorzi per garantire una regolare distribuzione dei beni di prima necessità. Si veda Raffaele Colapietra, *Napoli tra le due guerre*, cit.

ricordate di Orlando di una «ricerca febbrile di nuovi mercati», che aiuta a connotare ulteriormente quel clima di attesa nei mesi del primo dopoguerra). Le fascinazioni e i sogni di grandezza non potevano celare però alcune criticità che lo stesso quotidiano non si esime dall'illustrare:

Questo l'equivoco maggiore. La posizione centrale di Napoli nel Mediterraneo e sulla rotta per l'Oriente e per l'estremo Oriente [...] collocano Napoli nella necessità assoluta di essere centro di questo movimento di uomini, che, nella sua vastità e complessità, anche se le condizioni del nostro porto rimanessero statiche, non potrebbe essere spostato altro centro; i miglioramenti, quindi, che sagge norme di costruzione e disciplinamento di ciurme ed accordi di Ferrovie dello Stato varranno ad apportarvi, potranno accrescere il movimento, che la stasi, invece, non potrà assolutamente distruggere¹⁰⁶.

Alla rendita rappresentata dalla posizione strategica del porto, elemento costante dei discorsi di proiezione mediterranea della città nell'Ottocento come nel Novecento, si affianca sul finire dell'articolo l'occasione unica che il dopoguerra sembrava aver schiuso per l'Italia e Napoli in particolare, ossia il crollo dei *competitors* come «una Russia disorganizzata, una Germania in preda all'incendio repubblicano, di una Turchia che muore sotto il peso del suo danaro». Uno scacchiere, quello mediterraneo, in cui consolidati interessi erano saltati e alcuni attori erano addirittura scomparsi dalla scena. Una situazione che apriva, perciò, nuovi e inaspettati scenari d'azione per i *late comers* come il Regno d'Italia:

che, per noi, il crearci uno sbocco marino è una *necessità*¹⁰⁷ e non un lusso, che anzi il bivio a cui siamo posti è tra ricchezza e povertà, che se non abbiamo navi non saremo mai veri padroni della nostra merce, e, pur con l'aumento di essa, finiremo per essere affogati da quell'aumento a cui non avremo saputo dare uno sbocco¹⁰⁸.

In verità, la battaglia condotta dal periodico nascondeva una strategia dei gruppi imprenditoriali intenzionati ad orientare favorevolmente l'opinione pubblica verso i temi dello «spazio economico» e della «spinta mediterranea». Va ricordato che la proprietà del quotidiano napoletano era passata nel 1918 sotto il controllo dell'Ilva di Max Bondi che in quegli anni stava realizzando il progetto della «grande Ilva»¹⁰⁹. Allo stesso tempo, «il Mezzogiorno» il giornale di riferimento del Partito Economico, nacque per esplicita

¹⁰⁶ «Il Mattino», *Napoli e il suo Porto*...cit.

¹⁰⁷ Il corsivo è dell'autore.

¹⁰⁸ «Il Mattino», *Napoli e il suo Porto*...cit.

¹⁰⁹ Francesco Barbagallo, *Il Mattino degli Scarfoglio*, cit., pp.164-65.

volontà di Bruno Canzio Canto, amministratore delegato delle Manifatture Cotoniere Meridionale. Entrambe le imprese, come si vedrà nelle pagine successive, furono le principali protagoniste dei progetti di espansione industriale nel dopoguerra. Dunque, il controllo dei giornali si configurò come un'importante attività collaterale alle strategie perseguite dagli industriali locali. Un termometro per misurare l'incidenza di questi temi furono le elezioni politiche nazionali del 1919, in cui si tornò prepotentemente a parlare di porto dell'Oriente caricando il discorso di una spinta non solo maggiormente nazionalistica, ma anche e soprattutto industriale. Un ritorno sulla scena politica che attraversò in maniera trasversale buona parte dei programmi e dei discorsi delle forze politiche presentatesi al voto. Ne parlarono gli esponenti del Partito Economico, tra le cui fila sedevano molti volti noti del mondo industriale napoletano, tra questi Teodoro Cutolo futuro presidente dell'Unione industriale napoletana¹¹⁰:

La politica dei traffici attraverso la ricostruzione del naviglio nazionale e la sistemazione moderna dei porti – primo quello di Napoli – deve essere affrontata con precisione delle sue supreme necessità, perché il mare sia campo fecondo d'italiana attività, come la situazione geografica addita, l'avvenire impone, la storia ricorda!¹¹¹.

Una prospettiva simile si ritrova nelle parole di Carlo Cucca, capolista dell'Unione democratica, il quale dichiarò:

dobbiamo cercare di accrescere i frutti della vittoria, che ha dato alla patria nostra i suoi naturali confini, una più grande forza ed una superiore dignità nel mondo¹¹².

i «frutti della vittoria» sono un punto nel programma anche dei Popolari napoletani:

stringe veramente il cuore [...] vederci ostacolata un'aspirazione che ormai è diventata questione di dignità nazionale, mentre poi sembra quasi naturale che alla ricca mensa a cui assidono i nostri alleati, nessun ghiotto boccone debba essere a noi riservato¹¹³.

¹¹⁰ L'unione nasce negli ultimi anni del conflitto con il proposito di riunire il maggior numero di imprenditori dell'area napoletana. Le ragioni di questo associazionismo vanno trovate nella necessità di creare un interlocutore capace di difendere gli interessi di categoria negli scenari postbellici che incominciano a delinearli. Oltre la difesa degli interessi di categoria va annoverato tra gli scopi anche il tentativo di creare un'organizzazione capace di essere da raccordo con le esperienze imprenditoriali del Settentrione garantendo una circolarità e trasmissione di modelli d'impresa tra il Nord e il Sud del Paese. Cfr. Francesco Dandolo, *L'associazionismo industriale a Napoli nel primo dopoguerra*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2003.

¹¹¹ «Il Mezzogiorno», novembre 1919, *Programma del partito*.

¹¹² «Roma», 20 ottobre 1919.

¹¹³ «Il Mattino», 26-27 ottobre 1919.

Ad avvicinare le diverse liste politiche c'era poi il *background* di alcuni candidati, che condividevano l'attività di armatore o un passato nella Marina, come nel caso di Giorgio Pierce¹¹⁴ e dell'ammiraglio Arturo Cerbino¹¹⁵. Infine, non va dimenticato che, in quanto seggio, al porto si svolsero diversi comizi elettorali¹¹⁶ in molti dei quali lo scalo divenne con i suoi lavori incompiuti un simbolo di riscatto atteso e promesso¹¹⁷. Non appare inconsueto che nella campagna elettorale uno spazio significativo fosse conferito al porto, visto come *trait d'union* tra un'area industriale in crescita e bisognosa di ingenti materie prime e semilavorati¹¹⁸ e il nuovo *statu quo* raggiunto dall'Italia foriero di un ampliamento dei traffici commerciali e di un rinnovato ruolo della marina mercantile nazionale. A tal riguardo è interessante notare come il Partito Economico, che fece propri i temi rivendicazionisti ed espansionistici, ottenne al seggio del porto 336 voti, anche più del Partito Popolare uscito vincitore dalle urne a Napoli che in quel seggio ne raccolse 275¹¹⁹.

Quanto detto finora dimostra come all'indomani del dopoguerra la ripresa dello slogan ottocentesco di porto dell'Oriente non seguì un'uguale ripresa della visione che lo slogan recava in sé. Ad un porto visto come emporio commerciale per le nuove rotte verso Oriente, si passò ad un porto polarizzato intorno alle nuove attività industriali e testa di ponte nella penetrazione dei mercati medio-orientali. Da una dipendenza più marcatamente marittima dell'attività del porto, usando le chiavi di lettura di André

¹¹⁴ «Il Mattino», 16-17 novembre 1919: comizio dell'Unione Democratica.

¹¹⁵ «Il Mattino», 2-3 novembre 1919: comizio del Partito Democratico Liberale a Torre del Greco.

¹¹⁶ «Il Mattino», 24-25 ottobre: comizio dell'Unione Democratica con Giorgio Pierce; «Il Mattino» 28-29 ottobre: comizio del Partito dei combattenti; «Il Mezzogiorno», 25 ottobre 1919: comizio dei partiti d'Avanguardia.

¹¹⁷ Una vicenda intimamente connessa al porto era quella dell'Arsenale. La distinzione tra un'area ad uso militare ed una ad uso commerciale fu nel corso dell'Ottocento uno dei fattori limitanti alla crescita del porto. Nel primo decennio del Novecento l'opzione di cessione ai privati o addirittura di completa dismissione acquisì maggior credito e le ragioni si trovavano nella conclamata obsolescenza dell'Arsenale di Napoli rispetto ai nuovi Arsenali di Taranto e La Spezia. La guerra e le attività connesse riaccessero le speranze per una nuova sistemazione e un nuovo ruolo nel dopoguerra. Ma c'era anche chi – e alla fine sarà espressione del partito vincitore – riteneva l'Arsenale superato non solo dal punto di vista tecnico, ma anche in configurazione dei nuovi impegni e scenari postbellici. Cfr. «Giornale della Sera», 18-19 gennaio 1918, *L'eterna questione dell'Arsenale*; 30-31 gennaio, *Per l'Arsenale di marina di Napoli*; Catello Vanacore, *L'industria navalmecanica in Campania dal 1919 al 1960* in Arturo Fratta (a cura di), *La fabbrica delle navi. Storia della cantieristica nel Mezzogiorno d'Italia*, Napoli, Electa, 1990, pp.195-197.

¹¹⁸ Dal 1918 al 1919 il tonnellaggio netto delle navi arrivate a Napoli per operazioni commerciali passa da 509.394 tonnellate a 2.042.082 tonnellate. Cfr. *Sulle condizioni della Marina Mercantile Italiana dal 1915 a tutto il 1925. Relazione del Direttore Generale della Marina Mercantile a S. E. il Ministro delle Comunicazioni*, Roma, Stab. Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato, 1926, pp.540-543.

¹¹⁹ Dati presi dal «Roma», 18 novembre 1919.

Vigarié, si passò ad una maggiore incidenza della «dipendenza continentale», ossia un condizionamento maggiore dell'hinterland portuale rispetto alle rotte che interessavano lo scalo. Un processo in linea con quanto avvenuto già nel corso della seconda metà dell'Ottocento in molti porti dell'Europa settentrionale e che aveva testimoniato la trasformazione in senso industriale dell'economia di quegli Stati¹²⁰. La peculiarità del caso napoletano fu il ruolo avuto dalla guerra nell'imprimere una forte accelerazione a tal processo.

Come si può notare lo slogan è lo stesso sia nell'Ottocento che Novecento, ma dietro ci sono due visioni di città diverse che sottintendono due orizzonti marittimi diversi. Da un lato, un porto di transito crocevia di prodotti provenienti da ogni angolo del mondo pronti ad essere redistribuiti su ferro e su nave per altri mercati. Dall'altro, un porto industriale terminale di una rete produttiva che guardava al mare come ad un luogo dove cercare mercati e reperire materie prime.

¹²⁰ André Vigarié, op. cit., pp.103-104.

CAPITOLO II

AVVICINARSI ALL'OLTREMARE

II.1 Una nuova dotazione istituzionale

Come si è già detto, i porti – e più generalmente le città costiere – non sono semplici e impersonali ponti tra le relazioni economiche, politiche e sociali del retroterra e quelle dell'oltremare. Bisogna riportare ora al centro il ruolo delle istituzioni intermedie che in questa fase storica svolsero un duplice tentativo di razionalizzazione delle febbrili spinte dal basso poc'anzi osservate e di governo delle trasformazioni. Questi aspetti si inserirono in quella breve stagione riformistica avente l'obiettivo di riallineare il Paese reale, lacerato dalla guerra e dalle sue conseguenze, con quello formale. Le sperimentazioni istituzionali interessarono dall'alto anche la città di Napoli, oggetto di una serie di interventi volti sia a intensificare le relazioni tra città e mare sia a localizzare alcuni servizi funzionali a quella politica e geopolitica da grande potenza che l'Italia di Vittorio Veneto ambiva a fare.

II.1.1 Un nuovo modello di gestione: l'Ente Autonomo del Porto

Due elementi di criticità hanno contraddistinto per buona parte della storia dell'Italia unita il sistema portuale della penisola: una sovrabbondanza di porti, eredità degli antichi Stati italiani e una forte centralizzazione non sorretta allo stesso tempo da una vera pianificazione nazionale. In linea con processi analoghi in altri settori all'indomani della formazione dello Stato unitario si optò per un modello di gestione centralizzato dei porti con la concentrazione in un ministero tecnico – Lavori pubblici – della responsabilità quasi esclusiva della concezione e realizzazione delle opere, tagliando fuori così enti ed organismi locali. Una prima apertura a forme di gestione diverse si ebbe nel 1903 con la costituzione del Consorzio autonomo del porto di Genova. Il nuovo organismo introdusse un meccanismo di gestione partecipata dello scalo con la presenza nel consiglio direttivo di rappresentanti dei ministeri, degli enti locali e di gruppi socioprofessionali.

Il primo conflitto mondiale ebbe ricadute notevoli sul sistema portuale italiano e ciò non tanto per i danni di guerra – limitati e registrabili per lo più al solo settore adriatico – ma perché produsse la sospensione quasi completa dei programmi di ammodernamento e la sospensione della manutenzione aggravando, così, le precarie condizioni degli scali a più alto tasso di traffico. Un'ulteriore conseguenza del conflitto fu l'inserimento dei porti giuliani nel sistema portuale italiano, che ne aggravò lo stato di eccedenza. Il dopoguerra rappresentò però anche l'inizio di una sperimentazione su più vasta scala di nuove forme di *governance* portuale. Nel volgere di un brevissimo lasso di tempo sorsero numerosi enti portuali, di cui l'apripista fu proprio l'Ente autonomo del porto di Napoli costituito nel marzo del 1918¹²¹. La peculiarità dell'Ente napoletano non stava tanto nel grado di autonomia amministrativa, quanto nel comprendere tra le proprie competenze anche la gestione della «zona industriale aperta»¹²² istituita con la legge del 1904. L'ampiezza giurisdizionale dell'Ente rispecchia proprio uno dei capisaldi della visione nittiana di Napoli: la creazione di un asse integrato tra zona industriale e bacino portuale¹²³. L'esperienza delle autonomie portuali però finì con la stessa velocità con cui era iniziata, in quanto la proliferazione disordinata di questi organismi aveva determinato evidenti problemi di coordinamento con lo Stato. Emersero, inoltre, limiti alla operatività di questi enti, che si dimostrarono del tutto inadeguati e sorprendentemente costosi nella razionalizzazione e accelerazione delle procedure costruttive; scopi per cui erano sorti¹²⁴. Per questa serie di motivi nell'ottobre del 1922 il Governo arrivò a sopprimere quasi tutti questi enti con alcune eccezioni: il Consorzio autonomo del porto di Genova, il Provveditorato al porto di Venezia, il Consorzio Portuale di Palermo e l'Ente Autonomo del porto di Napoli.

¹²¹ R.D.L. 10 marzo 1918 n.448.

¹²² Aperta perché fuori dalla cinta daziaria del Comune, un aspetto che richiamava uno dei dettami del pensiero di Nitti per l'instaurazione della legislazione speciale a Napoli.

¹²³ Una limitazione continuamente segnalata era il ridotto allacciamento ferroviario con la stazione e la zona industriale. Per far fronte a ciò furono elaborate nel corso degli anni diverse soluzioni che andarono dall'impiantare una stazione all'interno del porto stesso, all'eliminazione della separazione fisica tra porto e zona industriale con una modifica sensibile del tracciato cittadino. Il progetto per l'area industriale di San Giovanni a Teduccio prevedeva anche la costruzione di un canale navigabile che avrebbe decongestionato il porto permettendo una più rapida fase di carico/scarico merci. Il progetto rimase a lungo sulla carta a causa degli alti costi e del subentrare della guerra, fino a quando con l'avvento del fascismo il progetto fu definitivamente accantonato. Cfr. Archivio Centrale dello Stato (da ora in poi ACS), Ministero Lavori pubblici, Direzione viabilità e porti, Porto di Napoli, busta 26.

¹²⁴ Vito Dante Flore, *L'azione dello Stato tra il 1860 e il 1965*, cit., pp.643-653.

Nel caso di Napoli, però, la scure governativa risparmiò il modello di gestione separata dello scalo, ma non l'Ente, che venne riorganizzato prima in Commissariato provvisorio, poi permanente con uno dei primi provvedimenti del governo fascista¹²⁵. È proprio nel percorso che condusse dall'Ente al Commissariato e nelle ragioni che portarono ad abbandonare un modello di gestione in favore di un altro che emergono dei punti di contatto con il più generale discorso intrattenuto in questo capitolo. A fronte di un importante incendio scoppiato nel porto nel 1918, la Marina avviò un'indagine che constatò lo stato di incuria e la mancanza di sorveglianza per cose e persone presenti nei magazzini e sulle banchine. La relazione evidenziò specialmente la disorganizzazione delle attività portuali, dove le commissioni presenti nel porto agivano in buona sostanza in totale autonomia generando confusione e interferenze reciproche. Ad essere poste sul banco degli imputati furono la Commissione dei trasporti militari Libia e Eritrea e la Commissione di Linea dell'Esercito che scavalcavano continuamente le autorità portuali¹²⁶. In risposta a questi problemi fu nominato un Regio Commissario straordinario nella persona del viceammiraglio Vittorio Emanuele Cutinelli per un periodo conforme alle esigenze belliche e non superiore a 6 mesi dalla fine del conflitto. Un Commissario straordinario con il compito di dare «una unicità di indirizzo, che renda più intensa e più rapida l'utilizzazione dei mezzi portuali in rapporto al traffico militare e civile» riassumendo tutti i poteri e le attribuzioni spettanti alle Commissioni che avevano ingerenza sul servizio del porto (Art.1) e perfino quelle del neonato Ente autonomo del porto di Napoli (Art.6)¹²⁷. Una volta soppresso il Regio Commissario nel 1919¹²⁸, l'Ente Autonomo tornò ad una piena – e per la prima volta – effettiva funzionalità. I poteri e la giurisdizione di cui godeva l'ente portuale riflettevano un modello di gestione nuovo basato sull'idea di una città dei traffici, dove la movimentazione delle merci nel porto veniva messa in correlazione alla capacità produttiva dell'hinterland. Una visione quasi organicistica che guardava al porto come ad un'estensione del tessuto manifatturiero. In questo approccio si rivela la principale novità rispetto al passato modello di gestione.

¹²⁵ Un primo provvedimento fu il R.D. 31 dicembre 1922 n°1783 che soppresse l'Ente portuale seguito dal R.D. del 25 marzo 1923 n.1018 che sanzionò la gestione Commissariale.

¹²⁶ ACS, Presidenza del Consiglio dei Ministri (da ora in poi PCM), Gabinetto, 1918, fasc. 7/2 n°358.

¹²⁷ R.D.Lgt. 2 luglio 1918 n.839.

¹²⁸ R.D. 27 novembre 1919 n.2320.

Malgrado gli obiettivi ambiziosi il cammino dell'Ente si presentò subito tortuoso con l'annoso problema di dover traghettare il porto fuori dalle dinamiche di guerra che ne avevano condizionato la vita e la stessa gestione. A peggiorare la situazione si aggiunsero le insinuazioni rivolte agli esponenti del Consiglio d'Amministrazione dell'Ente portuale, accusati di una conduzione personalistica fatta di favori nella gestione dei lotti dei lavori e di un più generale inadempimento degli obiettivi prefissati¹²⁹. Per questi motivi il Governò nel 1922 decretò la soppressione definitiva dell'Ente Autonomo del Porto riproponendo in via provvisoria la formula commissariale¹³⁰. Con l'avvento del fascismo la gestione straordinaria fu normalizzata e le competenze furono fissate con il R.D. del 25 marzo 1923 n.1018. Da una lettura degli articoli si riscontra una continuità per quanto riguarda le competenze tra la fase provvisoria e quella successiva, cioè tra il commissario liberale e quello fascista. Ciononostante, un punto di divergenza c'era e non era di poco conto rispetto a quanto detto in precedenza. Al nuovo Commissario, infatti, sarebbero spettate le competenze del Commissariato dei servizi della marina mercantile, ma non quelle degli organismi militari:

Resta esclusa dalla competenza del Regio Commissario tutto quanto concerne le opere, le servitù ed i servizi militari di terra e di mare [...] ¹³¹.

È quindi evidente una distinzione tra le funzioni militari e quelle civili che segna il passo rispetto alla prima fase emergenziale¹³². La scelta commissariale si dimostrò in linea con la filosofia d'intervento del fascismo che vedeva nella concentrazione dei poteri e nella loro gerarchizzazione un utile metodo di *governance* e di controllo. Il modello adottato per il porto fece da apripista a sperimentazioni istituzionali più ampie, che nel giro di un anno coinvolsero il Comune e la Camera di Commercio, entrambi commissariati. All'indomani del 1925, prima della svolta a livello nazionale rappresentata dal discorso del 3 gennaio, Napoli si presenta come una città commissariata. Il modello di gestione autoritario adottato nel porto permise effettivamente una più facile riorganizzazione e

¹²⁹ Archivio di Stato di Napoli (da ora in poi ASN), fondo Prefettura, Gabinetto, II vers., b.660, fasc.1.

¹³⁰ La gestione provvisoria dei servizi portuali fu affidata all'Ammiraglio Enrico Millo che aveva condotto le indagini della Marina durante la guerra.

¹³¹ R.D.L. del 25 marzo 1923 n.1018, art.1.

¹³² Un altro aspetto è la tendenza all'accentramento di competenze che sarà propria del fascismo. Nella gestione degli affari civili connessi al porto il Regio Commissario Millo fu nominato nel 1923 anche presidente di una commissione incaricata di regolare l'assunzione degli operai impiegati nei Magazzini Generali per le operazioni di scarico nel vicino porto di Torre Annunziata. ACS, Ministero dell'Interno, *Sottosegretariato Aldo Finzi*, Ordine pubblico, b.7.

razionalizzazione dei servizi portuali come meglio si vedrà nel prosieguo della ricerca; tuttavia, quel modello a lungo andare determinò un allentamento dei legami con i settori produttivi della città e alla fine di quella visione produttivistica e industrialista dello sviluppo dello scalo. L'Ente portuale, infatti, era stato concepito come lo strumento di propulsione, regolazione e coordinamento del processo di industrializzazione partito nel 1904¹³³. Un modello di gestione che al netto delle ambizioni pagava una serie di limitazioni. Primo, la sovrapposizione di competenze tra organismi diversi e l'insufficiente coordinamento delle commissioni civili e militari deputate a regolare il traffico nel porto. Secondo, l'inadeguatezza nella gestione del traffico portuale sia negli anni di guerra sia successivamente. Terzo, – e non di poca importanza – l'incapacità degli esponenti della società portuale napoletana nel farsi registi della trasformazione del porto attraverso il nuovo ente.

II.1.2 Il deposito truppe coloniali

La fine del conflitto fu l'occasione non solo per cercare di ottenere nuovi possedimenti coloniali, ma anche per ridefinire l'amministrazione di quelli già in possesso. La guerra italo-turca e il successivo conflitto mondiale avevano mostrato criticità nell'apparato militare italiano che ne avevano limitato l'efficienza¹³⁴. Una delle più evidenti era la sovrapposizione di competenze e ruoli che in più di un'occasione si venne a creare tra il ministero della Guerra e il nuovo ministero delle Colonie istituito nel 1912. Tra i vari progetti di riforma si annovera anche quello riguardante il Regio Deposito truppe coloniali di Napoli. Il progetto di riforma del Deposito si inserì all'interno di un quadro più generale di risistemazione delle competenze tra i due ministeri prima menzionati. Obiettivo dichiarato di questi progetti era quello di porre sotto un'unica autorità e responsabilità finanziaria – quella del neonato ministero delle Colonie – sia le truppe metropolitane che quelle coloniali. In questo scenario si prospettò la trasformazione del deposito coloniale ubicato a Napoli in un «organo di decentramento amministrativo per truppe, materiali e rifornimenti» con il compito di provvedere:

¹³³ Augusto De Benedetti, *La Campania industriale*, cit., pp.366-368.

¹³⁴ Nicola Labanca, *La guerra italiana per la Libia. 1911-1931*, Bologna, Il Mulino, 2012, pp.151-158.

- 1) Ai servizi matricolari di tutto il personale militare bianco che presta servizio nelle colonie ed in Italia, alle dipendenze del Ministero delle Colonie o che presta servizio al deposito stesso;
- 2) Al movimento di tutto il personale militare da e per le colonie;
- 3) All'amministrazione di detto personale durante la permanenza in Italia;
- 4) Al movimento materiale da e per le colonie quando nei contratti di provviste non sia stabilito che i materiali debbono esser consegnati dal fornitore ai porti coloniali:
- 5) A quegli altri incarichi che gli possono esser affidati o dal Ministero o direttamente dai governi coloniali¹³⁵.

Come si nota l'ultimo punto apriva alla possibilità di affidare incarichi per il trattamento delle merci, trasformando il deposito da semplice luogo di stoccaggio e deposito ad un ente responsabile della circolazione delle merci – soprattutto quelle militari – per conto del ministero o dei governatori coloniali.

[...] provvedere alla vendita ed all'invio a destinazione del materiale che le colonie inviano in Italia. L'ente in parola potrà essere altresì incaricato dal Ministero o dai governi coloniali a provvedere alla stipulazione dei contratti per loro conto o al collaudo delle forniture la cui consegna fosse stabilita a Napoli presso l'ente stesso, nonché della costruzione del materiale di vestiario e di equipaggiamento occorrente per mantenere a numero le proprie dotazioni¹³⁶.

Dai punti del programma si intuisce la volontà di rendere il deposito un referente obbligato per il trasporto merci/uomini da e per le colonie. In aggiunta si prospettò la possibilità di trasformare il Deposito anche in un centro di reclutamento ampliando non solo le competenze, ma anche il raggio d'azione delle stesse:

Assumere in forza i contingenti di leva che vengono arruolati per le colonie sia in Patria sia in Tunisia, Algeria, Egitto, Palestina e Marocco e sia nelle stesse colonie [...] Raccogliere il personale isolato in viaggio da e per le colonie, fornirgli informazioni, provvedere al suo imbarco, al ricovero durante le soste in Napoli ed all'avviamento ai luoghi di destinazione per quelli che rimpatriano definitivamente per congedo, per ritorno al corpo di provenienza, per internamento nei luoghi di cura¹³⁷.

La riforma si strutturava su una doppia operazione: accentramento nel ministero delle Colonie di quelle competenze in comunione con il ministero della Guerra e successivamente un decentramento al deposito di parte di queste competenze. L'esito auspicato era quello di sfrondare i vari passaggi giurisdizionali che le merci subivano dal

¹³⁵ ASMAE, Ministero Africa Italiana vol.II, posizione 161-1, *Brevi note sulla sistemazione militare pe dopo guerra delle Colonie*, pp.2-4.

¹³⁶ *Ivi.* p.34.

¹³⁷ *Ivi.* p.31.

fornitore al destinatario con un conseguente aggravio per l'erario. Ridurre, insomma, le «molte lungaggini nella sistemazione delle contabilità del materiale», come si dichiara nel progetto di riforma. Un discorso che valse in modo particolare per le amministrazioni facenti capo al ministero della Guerra, che «come quelle coloniali, sarebbero scaricate delle loro responsabilità col giungere o con la consegna dei materiali a Napoli»¹³⁸. Questa operazione si inseriva nel più vasto quadro del riformismo postbellico, che nel caso dell'amministrazione coloniale vide il tentativo di un ritorno ai principi fondativi del ministero del 1912: un ministero snello di personale con funzioni più di controllo che di gestione che garantisse, come nel caso del Deposito, un decentramento piuttosto che una loro centralizzazione burocratica¹³⁹. Nel più generale progetto di risistemazione dell'ordinamento coloniale nel dopoguerra rientra anche la riforma del Comando di Tappa coloniale di Siracusa. Nato come deposito logistico e base per l'invio delle truppe in Africa settentrionale durante le fasi del conflitto italo-turco, il Comando di Tappa fu alle dirette dipendenze del ministero della Guerra durante quel conflitto e quello successivo. Il dopoguerra pose gli stessi dilemmi amministrativi incontrati poc'anzi per il deposito di Napoli e in effetti la risposta si rifece alla stessa logica di accorpamento. Nell'intento di garantire una «sincerità di bilancio» e un'uniformità amministrativa, il Comando di Tappa dal 1° luglio del 1922 passò alle dirette dipendenze del ministero delle Colonie e da questo posto come distaccamento del deposito coloniale di Napoli¹⁴⁰.

Come visto negli anni successivi al primo conflitto mondiale gli ultimi governi liberali posero le basi per una rimodulazione del dispositivo coloniale nel tentativo di razionalizzarne la gestione e di predisporlo alle esigenze del nuovo scenario internazionale. In questa evoluzione si è visto anche come il deposito di Napoli fu oggetto di una serie di riforme tese ad accrescerne le competenze e l'autorità. Questo progetto di riforma arrivò sul tavolo del primo governo fascista, che lo portò a termine con il decreto n.3092 del 1923 in cui si stabilì che oltre al comando di Napoli e alla tappa di Siracusa «appartiene al deposito centrale per le truppe coloniali anche il personale [...] addetto all'ufficio militare del Ministero delle Colonie» (art.1). Per le attribuzioni, invece, si decise che i Ministeri di Colonie e Guerra avrebbero dovuto fissare «con apposite

¹³⁸ *Ivi.* p.45.

¹³⁹ Nicola Labanca, *L'amministrazione coloniale* in Angelo Del Boca, Massimo Legnani e Mario G. Rossi (a cura di), *Il regime fascista*, Roma-Bari, Laterza, 1995, pp.352-366.

¹⁴⁰ ACS, PCM, Atti sottoposti al Consiglio dei Ministri, Colonie, 1922, fasc.94.

disposizioni le attribuzioni del deposito centrale e le sue relazioni con corpi e servizi del Regio esercito per quanto si riferisce ai rifornimenti dei Regi corpi truppe coloniali dell’Africa orientale e settentrionale»¹⁴¹. L’esito di questo *iter* riformistico fu un accrescimento della giurisdizione del deposito che con la nuova appendice di Siracusa estese e rafforzò la propria competenza anche per il settore del Mediterraneo centrale (Libia). Tuttavia, è altrettanto vero che il nodo intorno al quale ruotava la *ratio* della riforma, cioè il conferimento di maggiori competenze e di una maggiore autonomia gestionale, non fu sciolto da quel decreto che lasciava aperto il campo a future disposizioni dei due ministeri coinvolti. Da un certo punto di vista, il mantenimento di una vischiosità ministeriale e quindi dell’incompletezza della riforma, rifletteva il più generale insuccesso di razionalizzazione del ministero delle Colonie tentato nel dopoguerra¹⁴².

II.1.3 L’Istituto Orientale di Napoli

Nato come Collegio dei Cinesi nel 1727 l’istituto subì un’importante trasformazione nel 1888 con il primo governo Crispi, che lo trasformò nel Regio Istituto Orientale¹⁴³. Furono però i mutamenti prodotti dal primo quarto di secolo del Novecento – guerra italo-turca, Grande Guerra e il passaggio dall’Italia liberale a quella fascista – ad aprire una fase di intense trasformazioni dell’istituto. Una prima modifica all’ordinamento dell’Orientale fu conseguita nel 1913 con la legge del 18 giugno n.800, che comportò il passaggio di dipendenza dal ministero dell’Istruzione a quello delle Colonie. La disposizione di legge richiama la volontà del legislatore di trasformare l’Orientale in un centro di formazione e preparazione del personale coloniale¹⁴⁴. La fine della Grande Guerra aprì una nuova

¹⁴¹ R.D. 23 dicembre 1923 n.3092, art.2

¹⁴² Nicola Labanca, *L’amministrazione coloniale*, cit., p.366.

¹⁴³ L. 27 dicembre n.5873.

¹⁴⁴ La decisione non deve collegarsi unicamente all’occupazione della Libia – con tutte le conseguenze di ordine amministrativo che ne seguirono – ma anche alla recente istituzione del ministero delle Colonie stesso. Infatti, la Commissione nominata nel 1913 per il riordino dell’Istituto Orientale consigliò di riservare la metà dei posti per interpreti e funzionari messi a concorso dal ministero delle Colonie e da quello degli Esteri. Una proposta ripresa dalla nuova Commissione nominata nel 1918. ASMAE, Ministero Africa Italiana vol.II, posizione 163/1, fasc. *Istituto Orientale di Napoli. Progetto di nuova riforma*. Sulla storia amministrativa del ministero delle Colonie di questi anni si rimanda a Guido Melis, *I funzionari coloniali (1919-1924)* in *Fonti e problemi della politica coloniale italiana. Atti del convegno, Taormina-Messina, ottobre 1989*, Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, Ufficio centrale per i beni archivistici, Roma 1996, 2 voll., pp. 413-437.

fase di risistemazione in linea anche questa con il più generale clima di quei mesi ed anni¹⁴⁵. Già nel corso della guerra, tuttavia, furono condotti studi comparativi sugli ordinamenti, le modalità di insegnamento e i corsi di istituti simili all'Orientale presenti in altri Paesi europei¹⁴⁶.

Lo scopo di questo paragrafo non è quello di indagare le vicende che interessarono l'Orientale visto come fucina dell'amministrazione coloniale, perché prima di tutto ciò è già stata largamente discusso da altri lavori come quello di Chiara Giorgi¹⁴⁷, in secondo luogo non è funzionale al discorso sinora portato avanti. L'Orientale rientra in questa ricerca perché con la fine del conflitto fu discussa la possibilità di renderlo anche un istituto professionale abilitato alla formazione di rappresentanti commerciali. In quest'ottica, pur essendo una diramazione di un potere centrale – il ministero delle Colonie – l'Orientale figura ancora di più come una istituzione intermedia perché canalizza e indirizza gli stimoli e le propensioni dal basso verso una specifica idea di città. Quello che l'Orientale avrebbe dato alla città era il capitale umano, ossia un *know-how* specializzato, un «bene pubblico categoriale» per usare una formula di Arrighetti e Seravalli, destinato cioè «a specifici soggetti o categorie di soggetti economici»¹⁴⁸. La localizzazione di questo servizio a Napoli e non altrove rappresentava un incentivo a indirizzare la formazione e gli interessi delle classi economiche della città verso specifici settori con la possibilità di generare effetti di scala qualora ci fosse stata una speculare politica di specializzazione in altri settori locali come il credito e i servizi. Si aggiunga che il progetto dell'Orientale si presentava come una istituzionalizzazione di una pratica già in essere, dato che l'istituto forniva già da tempo assistenza specializzata per la preparazione di traduttori e consulenti alle società commerciali che ne facevano richiesta:

Case di commerciali si rivolgono all'istituto per la designazione di rappresentati all'estero. La società di esportazione commerciali di Milano prenota l'Istituto Orientale per [...] materiale scientifico per l'Albania,

¹⁴⁵ Nell'ambito della Commissione reale del dopoguerra Carlo Schanzer stese una relazione sui problemi dell'amministrazione coloniale, evidenziando il necessario perfezionamento dell'Istituto Orientale. Cfr. Chiara Giorgi, *L'africa come carriera*, cit., pp.70-73.

¹⁴⁶ ASMAE, Ministero Africa Italiana vol.II, posizione 163/1, fasc. *Istituto Orientale di Napoli. Progetto di nuova riforma*.

¹⁴⁷ Chiara Giorgi, *L'africa come carriera. Funzioni e Funzionari del colonialismo italiano*, Roma, Carocci, 2012.

¹⁴⁸ Alessandro Arrighetti e Gilberto Seravalli, *Istituzioni intermedie e sviluppo locale*, Roma, Donzelli, 1999, p.27.

per i dialetti turchi di Adana sui linguaggi e l'etnografia dei Galla e dei Somali e sui dialetti e la etnografia berbera¹⁴⁹.

Non sfuggiranno i riferimenti all'Albania e ad Adana, due aree sulle quali l'Italia già prima del conflitto aveva investito risorse per costituire una propria zona d'influenza. Con i decreti reali dell'8 settembre 1913 nn.1165 e 1166 fu attuato un nuovo riordino dell'Istituto che portò alla formazione di due sezioni distinte: una linguistica e una coloniale. La seconda era dedicata allo studio della storia dei paesi dell'Africa e dell'Asia e allo studio delle economie locali. La presenza di uno percorso tipicamente linguistico e di uno storico-economico dimostra ancora una volta come in questa fase il legislatore fosse mosso dalla volontà di trasformare l'Orientale in un Istituto Superiore Coloniale¹⁵⁰. Sull'onda del dopoguerra e degli spazi di manovra che sembravano aprirsi per l'Italia, si rafforzò l'idea di un Orientale a sostegno di quelle imprese dedite all'espansione economica italiana:

L'Istituto Orientale di Napoli non deve essere ristretto ai soli funzionari coloniali, ma deve ospitare ed educare tutti coloro che per nascita, carriera ed opzione dovranno vivere in Oriente: i rappresentanti coloniali delle nostre industrie, i commessi viaggiatori che debbono collocare i nostri prodotti sui mercati d'Oriente [...] Ci vorranno milioni? Sì; ma milioni capitalizzati al cento per cento, che trasformati in energie produttrici di perenne ricchezza saranno restituiti alla nazione, ne accresceranno il prestigio, ne favoriranno l'espansione commerciale in Oriente, ne svilupperanno i traffici, li avvieranno risolutamente verso quell'avvenire economico dal quale dipende la nostra futura grandezza nell'Europa rinnovata¹⁵¹.

I progetti per la trasformazione in Istituto superiore Coloniale si arenarono presto e quando il fascismo prese il potere la spinta verso quella specializzazione si era già sostanzialmente esaurita¹⁵², anche se la questione rimase formalmente aperta. La riorganizzazione di epoca fascista segnò un'altra svolta che non fu scevra di

¹⁴⁹ ASMAE, Ministero Africa Italiana vol.II, posizione 163/1, fasc. *Istituto Orientale di Napoli. Progetto di nuova riforma*.

¹⁵⁰ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.671, fasc.6.

¹⁵¹ «Messaggero egiziano» 30 agosto 1918, *La trasformazione dell'Istituto Orientale di Napoli*.

¹⁵² A rimanere oggetto di dibattito erano le questioni collaterali come la dotazione di strutture per quello che sarebbe dovuto diventare il «Nuovo Orientale». Un esempio è dato dalla richiesta di conversione in legge avanzata nell'aprile del 1922 del decreto luogotenenziale n.79 del 6 gennaio 1918, che autorizzava lo stanziamento di un milione di lire per «costruzione ed acquisto, adattamento ed arredamento di un immobile ad uso del Regio Istituto di Napoli» ACS, PCM, Atti sottoposti al Consiglio dei Ministri, Colonie, 1922, fasc.83.

contraddizioni rispetto ai propositi esposti¹⁵³, ma questo sarà oggetto d'analisi nei prossimi capitoli.

A fianco ai programmi di modifica integrale se ne elaborarono anche di più circoscritti. Da segnalare è la proposta di costituire delle «scuole coloniali», ossia dei veri e propri istituti tecnici dove «possibile creare nelle dette classi [la classe media italiana] quello stesso spirito che ha fatto della borghesia inglese la maggiore forza colonizzatrice del mondo». L'idea alla base ed esposta nelle linee generali del progetto richiamava il *topos* di una gioventù britannica capace di sfruttare a pieno le possibilità che l'impero offriva. Grazie alla buona formazione avuta in patria e alla possibilità di servirsi di una rete di servizi e strutture nelle colonie inglesi (banche, società commerciali, pubblici impieghi) i giovani potevano svolgere un periodo di gavetta, da cui apprendere il *know-how* necessario per aprire successivamente delle proprie attività una volta ottenuti i capitali necessari in patria¹⁵⁴. È un'immagine che riporta alla mente l'idea del *self-made man*, che per ragioni che già allora apparivano evidenti, era del tutto improponibile per il caso italiano. A mancare oltre i capitali erano principalmente le strutture e i servizi. Per tali motivi, sempre seguendo l'esempio di alcune scuole inglesi, si propose la costituzione di scuole adibite alla formazione di «uomini d'azione», in cui l'apporto teorico sarebbe stato ridotto al minimo, sostituito dal lavoro pratico in campi e officine rispecchianti le attività presenti in colonia affiancando a ciò lo studio delle lingue¹⁵⁵:

uomini di iniziativa e capaci di conquistare da soli in paesi stranieri senza appoggi e relazioni di famiglia la propria fortuna¹⁵⁶.

¹⁵³ «Il Popolo d'Italia», 1° settembre 1923, *Uno strumento dell'espansione italiana in Oriente*.

¹⁵⁴ In verità, come ha mostrato Chiara Giorgi i giovani dell'*upper-middle class* erano più interessati alle prospettive offerte dall'accesso diretto alla carriera coloniale: alti guadagni e possibilità di avanzamento professionale. Tendenzialmente il *gentlemanly mode* si esprimeva attraverso un percorso formativo abbastanza lineare e consolidato: una prima istruzione nelle *public schools* e successivamente un perfezionamento nelle università di Oxford e Cambridge dove ad essere impartite non erano solo materie tecniche ma anche norme e valori codificativi di uno spirito di corpo proprio di una «élite amministrativa». Cfr. Chiara Giorgi, *L'Africa come carriera. Funzioni e Funzionari del colonialismo italiano*, cit., pp.49-55.

¹⁵⁵ A differenza di quanto si possa aspettare, le prime lingue da impartire dovevano essere l'inglese e il francese e successivamente una terza lingua a scelta. Questo perché l'obiettivo, a detta dei fautori di queste scuole, doveva essere quello di formare delle persone perfettamente capaci di integrarsi anche nel tessuto coloniale britannico e francese, dove le opportunità di lavoro erano sicuramente più evidenti ed allettanti rispetto a quelle prospettate dalle colonie italiane e dove la manodopera straniera bianca era ben vista dalle autorità coloniali locali.

¹⁵⁶ ASMAE, Ministero Africa Italiana vol.II, 163/1, fasc. *Istituto Orientale di Napoli. Progetto di nuova riforma*.

Dunque, non un semplice emigrante ma una persona che avrebbe acquisito conoscenze tecniche spendibili in Africa, in Sud America e in Asia. A questo punto entravano in gioco sia l'Orientale, che poteva offrire le competenze necessarie per ciò che concerneva l'apprendimento delle lingue, sia più in generale Napoli e il Meridione, che potevano offrire un congruo luogo per le fattorie e officine, data la similitudine tra i terreni dell'Italia meridionale e quelli presumibilmente oggetto di colonizzazione:

Per lo studio delle lingue orientali la nostra Scuola Coloniale dovrebbe necessariamente sorgere nelle vicinanze di Napoli onde utilizzare l'Istituto Orientale che ora il Ministero delle Colonie sta con saggi provvedimenti ampliando e migliorando, e nel quale tutte le principali lingue dell'Asia e dell'Africa sono insegnate. La scelta di una località prossima a Napoli è poi consigliata, oltre che dalla grande fertilità delle terre di tutta quella regione, anche dalla opportunità di poter fare dell'Italia Meridionale, come non si potrebbe nel settentrione, coltivazioni meglio rispondenti a quelle dell'Africa e degli altri paesi caldi verso i quali dovranno migrare la maggior parte degli alunni della scuola.¹⁵⁷

Anche questo progetto non troverà compimento. Quanto detto finora può sembrare solo un lungo elenco di insuccessi o di mezzi risultati, in verità dietro i pochi risultati pragmaticamente ottenuti c'è da segnalare comunque un impegno a potenziare una rete di servizi e strutture preesistenti (Deposito Centrale coloniale, Istituto Orientale) nell'area napoletana al fine di rendere la città un importante polo marittimo dal punto di vista logistico in grado di sostenere le aspirazioni italiane nello scacchiere del Mediterraneo. Al riguardo va detto che non tutti i progetti rimasero tali. Nel 1920 prese vita l'Istituto superiore Navale di Napoli per lo studio delle discipline nautiche (oceanografi, meteorologi, esperti di idrografia e arte nautica) e la formazione degli addetti al traffico marittimo (armatori, direttori di società di navigazione, delegati commerciali presso le ambasciate e Consolati)¹⁵⁸. La fondazione dell'istituto navale si iscrive compiutamente in quella più ampia azione riformistica di potenziamento della dotazione istituzionale spinta dallo Stato per incentivare e intensificare le relazioni tra gli ambienti socioeconomici della città e il mare.

¹⁵⁷ Ibid.

¹⁵⁸ Cfr. Pasquale Leonardi Cattolica, *Sul funzionamento del Regio Istituto superiore Navale* in Atti del Reale Istituto di Incoraggiamento di Napoli Serie VI volume LXXIII degli atti, Napoli, Cooperativa Tipografica, 1922. Si veda anche ACS, PCM, Gab., 1919 fasc. 5/1 n°1635.

II.2 Una promozione dal basso

Nelle pagine precedenti si è tentato di ricostruire un quadro dei principali interventi centrali a sostegno direttamente o indirettamente di quella visione di Napoli come porto dell'Oriente. Nelle successive pagine si farà un'operazione speculare ma dal basso, ossia dopo aver ricostruito il contesto politico, sociale e culturale di quegli anni si cercherà di far luce sulle forme di mobilitazione organizzata partite dal basso. Andare al di là del piano emozionale di «febbrile eccitazione» e cercare azioni e progetti concreti promossi e attuati dagli attori locali per quella visione di Napoli. Ancora una volta lo studio sarà condotto su alcune mesoistituzioni questa volta a trazione locale, cioè molto più prossime per interessi e legami personali agli ambienti locali. Le istituzioni intermedie oggetto d'analisi sono quelle che storicamente cercarono di disciplinare le variegata spinte dal basso per darle una fattibilità e soprattutto un peso in sede di contrattazione con le istituzioni centrali. Nel farsi interpreti di quelle spinte, queste istituzioni perseguirono in verità soprattutto interessi di gruppi organizzati che nel volgere di breve tempo acquisirono posizioni dominanti all'interno di quelle stesse istituzioni.

II.2.1 La Camera di Commercio di Napoli

Nella definizione di nuove funzioni urbane un ruolo particolare lo hanno i gruppi socioprofessionali della città. Questi ultimi possono rendersi protagonisti e catalizzatori di un'idea di sviluppo urbano grazie e all'opera di pressione esercitata nei confronti dei poteri pubblici e all'attività di promozione e sensibilizzazione esercitata sul terreno. La principale istituzione locale che si incaricò di tramutare in realtà l'idea di Napoli «porto dell'Oriente» fu la Camera di Commercio di Napoli, la quale poteva annoverare nel suo *management* molti di quegli esponenti dell'economia del mare (armatori, spedizionieri, case commerciali) sensibili alle possibili ricadute economiche di quell'idea di città. In questo modo la Camera di Commercio fu chiamata a farsi garante delle aspirazioni italiane nel Mediterraneo nel primo dopoguerra e promotrice dei rinnovati interessi delle deputazioni economiche locali.

Un primo atto fu quello di costituire una commissione generale per lo studio dei problemi economici del dopoguerra, sull'esempio portato da altre Camere di Commercio. La commissione generale fu organizzata al suo interno in diverse commissioni minori per lo

studio di singoli aspetti. Nei suoi voti finali la commissione esplicitò che «il fulcro dello sviluppo del sistema industriale napoletano doveva essere l'espansione della industria navale, che in molti Paesi aveva determinato l'avanzata degli altri settori»¹⁵⁹. In linea con questi propositi la Camera fondò nel 1919 il *Museo Commerciale e Coloniale di Napoli* dotato di un bollettino commerciale chiamato «Hermes»¹⁶⁰. Lo scopo di tale museo era quello di «dare incremento agli scambi con le Colonie Italiane e con l'Estero; e in particolar modo di promuovere l'esportazione dei prodotti nazionali, specialmente in corrispondenza con la produzione delle Regioni meridionali»¹⁶¹. Il museo doveva «ricevere e trasmettere notizie, campioni, indirizzi, informazioni, proposte d'affari»¹⁶², al fine di rendere gli operatori locali più consapevoli di questi mercati e maggiormente predisposti a cogliere le opportunità che avrebbero potuto presentarsi. L'attività informativa esercitata dal museo era pensata di supporto all'attività commerciale, sia perché forniva uno strumento – il bollettino – utile a ridurre le asimmetrie informative presenti nelle contrattazioni commerciali, sia perché influenzava un fattore non marginale nello svolgimento di un'attività economica che è proprio il costo dell'informazione¹⁶³. In ultimo, l'iniziativa si saldava alla lunga tradizione del commercio a distanza napoletano esercitato da una ristretta «oligarchia commerciale»¹⁶⁴. Una compagine commerciale che per l'anno 1923/1924 registra 56 agenti marittimi, 13 fornitori navali e 3 fornitori militari¹⁶⁵. Il bollettino del museo, che si riprometteva anche di essere uno strumento per dare maggiore coscienza coloniale ad un vasto pubblico, nel suo primo numero riportò otto articoli, due dei quali logicamente legati¹⁶⁶. Il primo articolo dal titolo *Il porto di*

¹⁵⁹ Giuseppe Russo, *La Camera di Commercio di Napoli*, cit., p.344.

¹⁶⁰ L'operazione si inseriva in quadro più ampio. Nel 1918 l'Istituto Coloniale di concerto con il ministero delle Colonie, dell'Industria e Commercio, dell'Agricoltura e degli Esteri costituì un *Ufficio Informazioni Commerciali e Coloniali* che servendosi delle stesse Camere di commercio e dei consolati all'estero diede vita ad una rete informativa poi trascritta in appositi schedari consultabili dalle ditte interessate. Cfr. ASMAE, Ministero Africa Italiana vol.II, 163/2, fasc. *Corrispondenza Agnesa con l'Istituto Coloniale Italiano*.

¹⁶¹ «Hermes. Bollettino Ufficiale del Museo Commerciale e Coloniale di Napoli» anno I, giugno 1919 n.1, p.3.

¹⁶² Ibid.

¹⁶³ Cfr. Douglass C. North, *Institutions, institutional change and economic performance*, cit.

¹⁶⁴ Paolo Frascari, *La città e la congiuntura. L'economia napoletana nella prima metà del Novecento* in «Meridiana» gennaio-maggio 1995, n.22/23, pp.223-247 qui pp.229-230.

¹⁶⁵ Annuario Generale della Marina Mercantile Italiana. Anno II, *Elenco dei Raccomandatori, Spedizionieri, Agenti, Vettori e Fornitori nel Regno e all'Estero*, Torino, C.U. Trani Editore, 1923, pp.521-522.

¹⁶⁶ I numeri della rivista erano organizzati quanto segue: I primi due articoli a tema libero. Seguivano poi sezioni fisse: Mercati Esteri, Articoli richiesti, Articoli offerti, Richieste di Rappresentanze, Offerte di Rappresentanze e Commercio Estero di Napoli.

Napoli nella sistemazione e nel nuovo ordinamento è un resoconto dello stato dei lavori del porto e delle prospettive di sviluppo dopo la costituzione dell'Ente autonomo del porto di Napoli nel 1918. I lavori infrastrutturali erano considerati la *conditio sine qua non* per il potenziamento delle relazioni commerciali ed economiche della città:

Che Napoli abbia un gran porto, modernamente arredato e servito da una perfetta rete ferroviaria, non è interesse del Mezzogiorno soltanto, ma di tutta la Nazione. Tutte le direttive della espansione coloniale e della politica estera italiana attraversano il Mezzogiorno: verso l'Africa, verso i Balcani, verso il Mediterraneo orientale, verso i paesi transoceanici¹⁶⁷.

Risulta chiaro alla Camera come non potesse esserci alcuna espansione commerciale o politica senza che alle spalle si fosse raggiunto un adeguato livello infrastrutturale, specialmente nel Mezzogiorno d'Italia dove quelle direttive geopolitiche trovavano un naturale «ponte»¹⁶⁸. Ciò fu implicitamente ribadito nel successivo articolo *L'Africa occidentale e le possibilità coloniali italiane* dove si legano le «possibilità coloniali» alla concreta capacità di farle fruttare; ossia avere gli strumenti adeguati. Per tale motivo veniva rinnovato l'invito a considerare il porto di Napoli non solo «interesse del Mezzogiorno soltanto, ma di tutta la Nazione» non lasciando indietro la città nel clima di cambiamenti del postguerra¹⁶⁹.

In quegli stessi anni si fece un ulteriore passo verso la costruzione di una rete di servizi e attività volte a stimolare l'interesse dei gruppi economici napoletani per i mercati dell'Africa e del Medio Oriente. Ad «Hermes», visto come collettore e dispensatore di informazioni sull'Oriente e le colonie, si affiancò l'azione diretta nel Mediterraneo orientale. Nel 1922 l'Unione delle Camere di Commercio promosse una crociera per i porti del Levante d'accordo con l'Istituto Coloniale Italiano. La Camera di Napoli diede mandato allora a Corrado Moschitti di compiere il viaggio in nome della suddetta Camera.

¹⁶⁷ «Hermes», anno I, giugno 1919, n.1, p.10.

¹⁶⁸ A riprova di questa consapevolezza nel febbraio 1919 si tenne nelle sale della Camera una riunione della Federazione delle Camere di Commercio e Industrie del Mezzogiorno, che fece voti al Governo affinché intercedesse con francesi e inglesi per richiedere un trattamento di favore per le merci italiane nei loro mercati. In aggiunta, la Federazione chiese al Governo un impegno effettivo nel facilitare le esportazioni di prodotti italiani verso i Balcani e «verso Oriente». ACS, PCM, Gab., 1919, fasc. 7/1, n°189.

¹⁶⁹ L'anno successivo su iniziativa del presidente Vincenzo Bruno si svolse a Napoli il convegno delle Camere di commercio marittime organizzato dall'Unione delle Camere di commercio. L'evento fu un importante palcoscenico fortemente voluto dalla Camera di Commercio di Napoli per mantenere alta l'attenzione sul «tema sempre aperto della modernizzazione del porto di Napoli e della sua ricollocazione nel sistema degli scambi internazionali». Paolo Frascani, *Tra l'età giolittiana e la Seconda guerra mondiale: appunti di ricerca in Guida all'archivio storico della Camera di Commercio di Napoli (1808-1944)*, Giannini Napoli, Napoli, 2008, p.72.

Alla fine della crociera – che toccò i porti di Patrasso, Pireo, Salonicco, Costantinopoli, Smirne, Rodi, Beirut, Caifa, Giaffa e Alessandria D'Egitto – il Moschitti diede alle stampe il resoconto del proprio viaggio¹⁷⁰ con l'intento di «mettere in valore la possibilità propizie alla nostra espansione, favorita da quella naturale disposizione di cose e di animi per cui non è vana ambizione sognare un più grande slancio alla nostra economia»¹⁷¹. Il testo dell'opera di Moschitti è costituito da vari capitoli, ognuno riguardante una determinata città o regione. Per ogni capitolo è presente una piccola descrizione storica (molto spesso riguardante avvenimenti molto recenti), a cui segue una descrizione dei beni generalmente esportati ed importati e una descrizione di come il mercato italiano si collocasse in quelle aree. Infine, c'è il riferimento a Napoli, alle merci di quelle regioni che transitano per il suo porto e, viceversa, alle esportazioni di prodotti napoletani e campani in quelle zone. Da una visione complessiva il testo appare come una mappatura del mercato del Levante in relazione all'economia napoletana. La narrazione acquista maggiormente sfumature politiche lì dove si è visto l'Italia ambiva ad avere un ruolo di particolare influenza. Le regioni dell'Anatolia meridionale e di Rodi sono perciò oggetto di un particolare interesse per «la conquista delle materie prime»¹⁷². Un'ultima considerazione riguarda le rotte di navigazione su cui la fonte si sofferma per denunciare l'isolamento del porto napoletano a causa di una preferenza delle compagnie italiane per i porti di Trieste e Genova¹⁷³. Quest'ultima osservazione rivela il principale motivo che muove l'azione di *lobbying* della Camera di Commercio: rendere di nuovo Napoli sede di armamento di importanti compagnie di navigazione nazionali per il Mediterraneo e l'Oriente, o meglio ancora, favorire la costituzione di una nuova compagnia di bandiera che si assicurasse queste rotte. Le varie iniziative intraprese dalla Camera avevano l'obiettivo di dimostrare l'esistenza di interessi economici da salvaguardare e potenziare in sede di contrattazione con le istituzioni centrali, per esempio all'atto del rinnovo delle sovvenzioni statali alle compagnie marittime.

L'ultima strada perseguita dalla Camera di Commercio per la promozione dell'area napoletana fu quella delle fiere campionarie che organizzò dal 1921¹⁷⁴. Sull'esempio

¹⁷⁰ Corrado Moschitti, *Mercati d'Oriente*, Napoli, Editrice La Camera di Commercio e Industria di Napoli, 1923. Vedi anche «Hermes», anno IV n.12, *Mercati d'Oriente*.

¹⁷¹ Corrado Moschitti, *Mercati d'Oriente*, cit., p.X.

¹⁷² Ivi., p.85.

¹⁷³ Ivi. pp.131-135.

¹⁷⁴ R.D. 23 giugno 1921 n.1113.

portato dalla Fiera Campionaria di Milano, l'organismo camerale decise di dar vita ad un proprio evento espositivo, che negli intenti degli organizzatori avrebbe dovuto raccogliere le diverse realtà commerciali ed industriali del Meridione e della nazione:

radunare su un territorio breve di estensione il maggior numero possibile di produttori insieme ai loro prodotti e far durare questa adunanza per un tempo limitato e possibilmente il più breve; provocare da tutte le parti del mondo il maggior numero di visitatori interessati, perché sorga l'occasione di concludere affari¹⁷⁵.

Per gli organizzatori l'evento non si configurava in opposizione a quello di Milano¹⁷⁶ e ciò perché la fiera napoletana si svolgeva in una città che:

può aspirare al vanto di costituire una meravigliosa «testa di ponte»: oggi lanciata verso questo divino mare tirreno: domani verso un mare più vasto¹⁷⁷.

All'avvicinarsi della prima edizione aumentarono gli articoli di «Hermes» dedicati alle fasi preparatorie e all'attività di promozione. Una pubblicità che via via sfumò sempre più in propaganda fino ad arrivare ai giorni stessi della fiera nei quali l'istituto di Piazza Borsa poté celebrare i propri sforzi organizzativi e guardare con fiducia il futuro che attendeva la città:

Vi sono nuovi mercati da penetrare verso i quali la produzione italiana tende con inesorabile fatalità, vi sono popoli che sentono uguale attrazione verso questi stessi scali. Ho nominato scali dell'oriente balcanico e dell'Asia Minore nei quali soltanto è l'avvenire del nostro commercio. [...] Consentite che chi vi parla, quale rappresentante del commercio e dell'industria napoletana, ribadisca questo concetto che è massima aspirazione di questa città, che è la scelta avanzata dell'esercito di pace che ha iniziato la sua marcia conquistatrice verso l'Oriente: dei produttori italiani¹⁷⁸.

Nonostante le premesse e gli obiettivi, la realtà si dimostrò subito ben diversa. Quella che doveva essere un'avanzata, divenne ben presto una rotta. Si apprende da una relazione del Comitato organizzativo della terza fiera redatta per la Presidenza del Consiglio dei Ministri – quindi ad uso interno – come la seconda edizione fu «disastrosa» per una

¹⁷⁵ Corrado Moschitti, cit., p.35.

¹⁷⁶ La prima edizione del 1921 fu organizzata con l'ausilio del Comitato della Fiera Campionaria di Milano e nei mesi precedenti l'evento fu allestita a Milano una manifestazione di propaganda per la fiera napoletana. «Hermes», anno III n.2, *La cerimonia inaugurale nel Gran Salone della Borsa*, pp.35-43.; ivi. anno III n.5, *Fiera campionaria di Napoli a Milano*, pp.131-132.

¹⁷⁷ «Hermes», anno III n.5, p.40.

¹⁷⁸ Queste le parole di Vincenzo Bruno allora Presidente della Camera di Commercio di Napoli in «Hermes», anno III n.9, p. 257.

pessima gestione della propaganda dell'evento ed una pari gestione degli *stands*. La deprecabile *performance* pose una pericolosa ipoteca sul neonato Ente fiera campionaria¹⁷⁹, dimostrando pubblicamente la distanza esistente all'epoca tra intenzioni, prospettive e possibilità. In ogni caso, la riflessione sulle deficienze manifestate e la volontà di scacciare la macchia testimoniano ancora una volta un certo dinamismo e una buona capacità di ripresa¹⁸⁰, che furono forieri di un radicale cambiamento della gestione espositiva. In occasione della terza edizione si sperimentò una nuova strategia avocando a sé, da un lato, la piena rappresentatività del Meridione con un più stretto legame con la filiera agroalimentare, dall'altro, aggiungendo due nuovi nuclei tematici con i quali specializzare l'evento e renderlo del tutto unico nel panorama italiano dell'epoca. Il primo nuovo nucleo immaginato fu proprio quello delle colonie:

Napoli è il centro meglio qualificato per una mostra delle Colonie, non solo italiane ma degli altri Stati europei [...] Una mostra periodica di prodotti coloniali è da considerarsi come un mercato trapiantato nella Madrepatria, necessaria conseguenza dei generosi ed intelligenti sforzi che si vanno compiendo, laggiù, per la valorizzazione di quelle terre. La Fiera di Napoli dovrà essere la funzione commerciale di tanto lavoro e di tanta intelligenza [...]»¹⁸¹.

A supporto di questa ridefinizione venne in aiuto la Società Africana d'Italia con sede a Napoli, che contemporaneamente allo svolgersi della terza edizione e di concerto con gli stessi organizzatori della Fiera organizzò la «settimana coloniale», vale a dire una serie di eventi e di convegni aventi come tema «quei problemi coloniali e della nostra attività economica nel Mediterraneo»¹⁸².

Il secondo nucleo immaginato riguardò i traffici marittimi:

Napoli è situata quasi al centro del Mediterraneo e pressochè su tutte le rotte che lo attraversano; una situazione eccezionalmente favorevole per rispetto alle industrie ed ai traffici marittimi e che dà conto della importanza che sempre ha avuto questo mare. [...] La Fiera Campionaria dovrà comprendere, dunque, una sezione navale nella quale abbiano a figurare modelli di costruzione navale e di tutti i macchinari e di

¹⁷⁹ ACS, PCM, Gab., 1922, fasc. 14/1, n°1882.

¹⁸⁰ Nonostante il conclamato fallimento, la seconda edizione mostrò una certa prospettiva e capacità di dialogo tra istituzioni locali ed Ente Fiera Campionaria. Prova ne è la mozione del Consiglio provinciale di Napoli per l'istituzione di una borsa merci «per assicurare alla nostra regione un'Esposizione campionaria permanente, in punto centrale commerciale della città ed in prossimità del porto». ACS, PCM, Gab., 1922, fasc. 14/1, n°1882.

¹⁸¹ «Hermes», anno V n.8, *Carattere e avvenire della Fiera di Napoli*, pp.172-173.

¹⁸² Ivi., anno V n.7, *Una settimana coloniale a Napoli*, p.157.

attrezzi portuali. Questa mostra sarà un altro lato specialissimo della nostra Fiera, una novità assoluta, nel genere, alla quale non potrà non mancare l'interessamento e la partecipazione di tutti i paesi marinari¹⁸³.

Come si vede il *refresh* della Fiera campionaria puntò su una duplice tematizzazione dell'evento: coloniale e marittima. Anche se non esplicitato, uno dei motivi di questo cambiamento era dipeso dalla necessità per la Fiera campionaria di Napoli di trovare una propria identità che le permettesse di non vivere all'ombra della sorella maggiore milanese. Per questa ragione si cercò di delimitare un campo di esistenza attraverso un'appropriazione prima di tutto storica (il legame della città con il mare, il suo storico ruolo nelle vicende dell'Oltremare) e successivamente economica.

II.2.2 La Stazione Sperimentale Pelli

Un ruolo per certi versi collaterale a quello della Camera fu svolto dal Reale Istituto di sperimentazione pelli¹⁸⁴. Nato nel 1885 con l'intento di migliorare e modernizzare le tecniche e l'organizzazione del lavoro nel settore della concia a Napoli, la Stazione si dotò all'inizio del Novecento anche di laboratori per lo studio dei materiali e per l'addestramento delle maestranze. Data la natura di stazione sperimentale, l'istituto pelli si poneva a metà strada tra la produzione e il mercato cercando di legare maggiormente il primo aspetto al secondo e di stimolare innovazioni tali da influenzare l'offerta dei prodotti legati a questo settore¹⁸⁵. L'attività di ricerca si svolgeva soprattutto nel campo dei processi produttivi innovativi e di nuovi materiali conciati capaci di abbassare il costo unitario dei prodotti.

Analisi sui materiali provenienti dalle colonie italiane furono condotti già ad inizio secolo, come dimostrano gli studi eseguiti tra il 1913 e il 1915 sulle pelli grezze

¹⁸³ Ivi., anno V n.8, cit., p.173.

¹⁸⁴ Il nome completo del moderno istituto è *Stazione Sperimentale per l'industria Pelli e delle Materie Concianti*. Parte della documentazione in possesso è tuttavia andata perduta a causa dei danni subiti durante i bombardamenti nel secondo conflitto mondiale.

¹⁸⁵ L'Istituto trovò sul suo percorso numerose opposizioni da parte dei privati per l'adozione di tecniche di produzione più efficienti e una maggiore professionalizzazione delle maestranze. I motivi andavano ricondotti alla gelosia delle pratiche tramandate da generazioni, ma soprattutto al timore di una lievitazione del costo del lavoro e di maggiori rivendicazioni salariali. Marcella Marmo, *L'economia napoletana alla svolta dell'inchiesta Saredo e la legge dell'8 luglio 1904 per l'incremento industriale di Napoli*, cit., pp.956-959.

provenienti dalla Tripolitania e dalla Cirenaica per conto del ministero delle Colonie¹⁸⁶. Per questi studi la Stazione ottenne dall'ufficio economico di Tripoli uno stock di circa 142 chilogrammi di pelli bovine, 10 dozzine di pelli di capra e più altro materiale di montone e cammello. Su queste pelli la Stazione eseguì diversi processi di conciatura (concia col pelo all'allume, concia a puro cromo, concia a semi-cromo, concia a marocchino) e diverse modalità di trattamento del prodotto. Il giudizio fu generalmente positivo, anche se furono evidenziate difficoltà imputabili principalmente ad una affrettata scuoiatura avvenuta in Africa e alla presenza di intacchi sulle carni; problemi ritenuti comunque risolvibili. Nello stesso periodo la Stazione eseguì ricerche anche sulle cosiddette «pelli del Sudan», cioè su quelle pelli che arrivavano in Libia dal Sudan, ma che in verità provenivano a loro volta dalla Nigeria grazie alle vie carovaniere che attraversavano l'Africa. Pelli molto apprezzate per gli interni di carrozze, sedili di automobili, portafogli e la rilegatura dei libri e il cui commercio era in mano a famiglie arabe tripolitane¹⁸⁷.

Nel primo dopoguerra fu rafforzata l'attività di ricerca di nuove materie prime attraverso una istituzionalizzazione di queste attività. Dal solo insegnamento teorico e pratico (R.D. del 25 marzo 1885 n.70), il nuovo assetto dell'Istituto (R.D.L. del 27 ottobre 1918 n.1905) esplicitò la funzione di «studiare l'impiego di nuovi materiali» (art.3), e «ricercare e proporre nuove fonti di approvvigionamento per il più economico acquisto e trasporto di materie prime» (art.4). In questa rinnovata veste l'Istituto iniziò una serie di ricerche tra il 1918 al 1922 su possibili materiali conciati provenienti dalla Libia e dalla Somalia, non ottenendo da quest'ultima riscontri favorevoli¹⁸⁸. Spostando l'attenzione dalle tipologie di sfruttamento alle strategie di integrazione si riscontrano una serie di nessi che consentono di contestualizzare e, allo stesso tempo, dare un indirizzo a quelle sperimentazioni. Un primo sguardo al *management* della Stazione rivela quanto fosse legata alla Camera di Commercio¹⁸⁹. Ne sono prova le biografie di molti esponenti della

¹⁸⁶ Ministero delle Colonie, *Primi studi sulle pelli grezze compiuti presso la R. Stazione sperimentale per l'industria delle pelli di Napoli. Relazione tecnica del prof. Vittorio Casaburi direttore della stazione*, Roma, Tipografia Nazionale G. Bertero e C., 1915.

¹⁸⁷ Ministero delle Colonie, *Le pelli del Sudan. Relazione del Prof. Vittorio Casaburi*, Roma, Tipografia Nazionale Bertero, 1917.

¹⁸⁸ *Bollettino ufficiale della R. Stazione Sperimentale per l'industria delle pelli e delle materie conciati*, anno I, agosto 1923 n.1, p.5.

¹⁸⁹ Nel primo Consiglio direttivo figurano volti noti della Camera e dell'economia napoletana del secondo Ottocento come Luigi Petriccione e Alessandro Betocchi. Per le spese occorrenti il funzionamento della

Camera che figurarono in diversi periodi all'interno dell'organigramma dell'Istituto. Un esempio eloquente è quello di Vincenzo Bruno – personaggio già incontrato per le fiere campionarie – che oltre ad essere stato presidente della Camera e presidente direttivo di «Hermes» fu per lungo tempo anche presidente del suddetto Istituto¹⁹⁰. Questa presenza negli organismi direttivi della Stazione permette di vedere quelle sperimentazioni come un'estensione della più generale azione condotta dalla Camera di promozione e mobilitazione del tessuto economico cittadino verso quell'idea di sviluppo locale in chiave marittima e coloniale. Tuttavia, la qualità delle sperimentazioni condotte si misura anche dalla capacità di metterle a valore, cioè dalla capacità dell'Istituto di influenzare le modalità di lavorazione delle pelli e del guanto a Napoli. La portata di questa considerazione non è secondaria se si tiene conto dell'utenza a cui l'Istituto si rivolgeva.

Negli anni in questione il settore delle pelli – in relazione ai calzaturifici locali e soprattutto all'industria del guanto napoletano – può essere infatti considerato uno dei motori economici della città¹⁹¹. Anzi, per l'equilibrio ottenuto tra i tre rami di lavorazione del guanto (concia, taglio, tintura) ci si trova a dover parlare a tutti gli effetti di un'industria cittadina. La concia delle pelli si concentrava nella zona del Ponte della Maddalena, ove risiedeva la quasi totalità degli opifici (30 delle 31 piccole concerie), mentre il taglio, confezionamento e tintura avvenivano in un raggio cittadino più ampio, pur privilegiando la concentrazione in alcuni rioni come la Sanità e il Mercato. Come si vede il settore si caratterizzava dalla mancanza di un ciclo completo con la convivenza di opifici e lavoratori a domicilio, che rappresentavano un vero esercito sommerso con una quota maggioritaria di maestranze femminile. Un settore contraddistinto da una lavorazione semi-artigianale a bassa intensità di capitali e ridotta meccanizzazione del

Stazione Sperimentale oltre alla Camera di Commercio contributi provenivano dal Comune, dalla Provincia e dallo Stato.

¹⁹⁰ Vincenzo Bruno fu presidente della Stazione Sperimentale dal 1926 al 1937.

¹⁹¹ Nel solo secondo semestre del 1922 si importarono 1.800 tonnellate di pelli e pellicce di diversa varietà. «Hermes», anno V n.4, *Il commercio estero di Napoli*.

processo produttivo,¹⁹² che ciononostante riuscì ad imporsi sul mercato internazionale ottenendo una buona fama di sé¹⁹³.

Brevemente si vuol accennare ad un altro istituto simile per struttura e funzioni a quello Pelli che è la Regia Scuola d'Incisione del corallo di Torre del Greco. Anch'essa, infatti, era legata alla Camera di commercio di Napoli e anch'essa serviva un settore che rappresentava, per fisionomia e distribuzione, l'industria cittadina di Torre del Greco e di parte della provincia di Napoli¹⁹⁴. In maniera analoga all'istituto pelli anche la Regia scuola fu oggetto di riforma che potenziò la sezione di ricerca e applicazione di materiali provenienti dalle colonie nelle produzioni locali. Con i due ordinamenti del 1908 e del 1920 la scuola fu parificata alle reali scuole artistico-industriali vedendosi così aumentare le disponibilità finanziarie e ampliare lo spettro di materiali sul quale impartire l'insegnamento pratico e teorico dell'incisione¹⁹⁵. Nell'offerta formativa rientrarono: Conchiglie, tartarughe, madreperle, avorio e corna di animali, tutti beni tipicamente provenienti dalle colonie¹⁹⁶.

Gli studi condotti per l'introduzione del corallo eritreo e somalo nella produzione locale avevano lo scopo principalmente di ovviare o quantomeno fornire un'alternativa concreta ai consolidati canali di rifornimento della materia prima che mostravano da tempo segni di cedimento. L'esaurimento dei banchi di corallo nel Tirreno aveva indotto infatti all'abbandono della lavorazione sul posto del corallo pescato in favore della lavorazione corallo importato dall'estero, principalmente dal Giappone. Il tentativo di integrare nel processo produttivo il corallo proveniente dalle colonie acquista quindi dei tratti quasi

¹⁹² Cfr. Augusto De Benedetti, *Il sistema debole. Il profilo storico della piccola impresa napoletana: la Manifattura dei guanti (1804-1975)* in Franco Amatori e Andrea Colli (a cura di), *Comunità di imprese. Sistemi locali in Italia tra Ottocento e Novecento*, Bologna, Il Mulino, 2001; Daniela Luigia Caglioti, *Il guadagno difficile, commercianti napoletani nella seconda metà dell'Ottocento*, Bologna, Il Mulino, 1994; Libera d'Alessandro, *Commercio e dinamiche urbane: il centro storico di Napoli*, in «Storia urbana» Vol. 29 n.113, 2006, pp.77-97, qui pp.82-83.

¹⁹³ Una fama che arriva a toccare anche la grande letteratura americana con i riferimenti presenti in *Pastorale americana* di Philip Roth.

¹⁹⁴ Cfr. Nicola De Ianni, *Per la storia dell'industria a Napoli*, Napoli, Istituto Italiano per la storia delle imprese, 1990, pp. 97-109.

¹⁹⁵ Cfr. *Real Scuola d'incisione sul corallo e di arti decorativi e affini. Torre del Greco, Relazione del Commissario Governativo Avv. Gr. Uff. Domenico Beneduce sull'avvenuto riordinamento della Scuola. Letta nella prima adunanza del nuovo Consiglio d'amministrazione il 16 giugno 1921*, Torre del Greco, Stab. Tip. Palomba e Mazza, s.a.

¹⁹⁶ Nel 1914 l'Istituto ottenne diverse onorificenze all'esposizione internazionale di Marina e delle Colonie tenuta a Genova. Nello specifico, nella mostra collettiva delle industrie marittime ed artistiche ottenne due medaglie d'oro, rispettivamente nella sezione «pesca» e in quella «colonie». Cfr. ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.693, fasc.6.

autarchici con un processo di *import-substitution* volto a proteggere il settore dalle inevitabili fluttuazioni del prezzo di mercato del corallo giapponese.

II.2.3 Reale Istituto di Incoraggiamento di Napoli

Nato nel 1806 durante il decennio francese, il Reale Istituto per l'Incoraggiamento di Napoli si era fin da subito distinto dalle Accademie settecentesche per il suo spiccato senso di interventismo nella società col fine di ricercare il «benessere sociale» spaziando nei vari campi della scienza, tecnica, economia e politica¹⁹⁷. Non solo, la scelta fatta dal governo Murat di affidare all'istituto il controllo delle privative, cioè dei brevetti industriali, rese l'organismo un agente importante nel processo di industrializzazione del regno napoleonico e successivamente borbonico favorendo la formazione di una borghesia commerciale e industriale meridionale¹⁹⁸. L'Istituto mantenne ferma questa vocazione operativa ritrovando la possibilità di esprimerla di nuovo a grande respiro all'inizio del Novecento grazie al felice incontro con il nuovo meridionalismo¹⁹⁹.

Effettivamente negli ultimi anni della *belle époque* l'Istituto fu un luogo importante da cui passarono gran parte dei provvedimenti del riformismo giolittiano che interessarono il capoluogo campano e il Meridione. Un luogo anche di incontro e di confronto per una cerchia di nomi importanti della società napoletana come Nicola Miraglia, Francesco Giordano, Augusto Witting, Francesco Saverio Nitti, l'Ammiraglio Leonardi Cattolica, mentre gli atti date alle stampe annualmente condensavano gli studi condotti, promossi o più semplicemente mostrati all'Istituto da scienziati e tecnici. L'oggetto dei contributi spaziava notevolmente, pur rimanendo fedelmente ancorato a disquisizioni scientifiche, come nuovi procedimenti industriali, nuove formule chimiche o matematiche per il trattamento di determinati materiali e indagini scientifiche.

Il dopoguerra e il contesto che si è descritto fecero sentire la loro influenza non tanto sulla qualità dei prodotti scientifici, quanto sull'indirizzo preso da questi lavori. Negli atti del

¹⁹⁷ Francesco Di Battista, *Origini e involuzione dell'istituto d'Incoraggiamento di Napoli* in Massimo M. Augello e Marco E.L. Guidi (a cura di), *Associazionismo economico e diffusione dell'economia politica nell'Italia dell'Ottocento*, volume I, Milano, Franco Angeli, 2000 pp.261-274.

¹⁹⁸ Anna dell'Orefice, *Il Reale Istituto d'incoraggiamento di Napoli e l'opera sua. La propulsione allo sviluppo commerciale e industriale del Regno delle Due Sicilie*, Ginevra, Librairie Droz, 1973.

¹⁹⁹ Francesco Barbagallo, *Nitti e il Mezzogiorno tra politica ed economia* in Sabino Cassese (a cura di), *Lezioni sul meridionalismo*, Bologna, Il Mulino, 2016, pp.103-114.

1920 si può trovare, per esempio, una relazione dell'ingegnere Paolo Boubée sul già menzionato progetto di linea ferroviaria transbalcanica o «adriatica-danubiana» che avrebbe dovuto collegare i porti della sponda orientale dell'adriatico (specialmente l'area del Montenegro e dell'Albania dove più forte era l'influenza italiana) con le regioni danubiane (principalmente Romania e Bulgaria con le quali l'Italia stava cercando di costruire una rete di interessi economici e diplomatici), così da affiancare e «neutralizzarne gli effetti» del tracciato Nord-Sud costruito dagli austro-ungarici. Una riproposizione quasi pedissequa degli schemi e ragionamenti dell'imperialismo delle ferrovie messi in atto dalle grandi potenze a fine Ottocento in Asia e in Africa. Tuttavia, le note di Boubée destano interesse non solo perché mostrano una sensibilità dell'Istituto verso questi argomenti, ma anche perché quelle note connettono un progetto di respiro geopolitico internazionale al più ristretto contesto locale. Infatti, nel parlare di Giacomo Buonomo, padre del progetto e «studioso di tutto ciò che interessa le nostre colonie africane e la nostra espansione verso Oriente», Boubée rimarcò come il progetto fosse stato pensato per assicurare all'Italia:

e più in particolare al suo Mezzogiorno, tutti quei benefici che furono sognati ed in piccolissima parte realizzati due secoli fa, sotto Carlo III di Borbone, ma che erano anche intraveduti diciotto secoli prima dai Romani, come attestano i ruderi che si vedono sulla via Egnatia che mena a Brindisi²⁰⁰.

I benefici di cui parla Boubée riguardano la continuazione della linea ferroviaria attraverso un servizio di *ferry-boats*, che da Valona avrebbe trasportato i vagoni per mare fino ad Otranto o Brindisi per agganciarsi alla rete nazionale ferroviaria. Un trasporto della merce da nave a treno senza rottura di carico, che trasformava di fatto le linee di navigazione in una sorta di prolungamento delle ferrovie e che trovava recente precedente nel servizio costituito nella Manica durante la guerra dai britannici. Certamente però l'Adriatico non era la Manica e le difficoltà e i costi non erano altrettanto ammortizzabili²⁰¹. La realizzazione di un progetto di queste proporzioni implicava, poi, l'eliminazione di qualunque pericolo commerciale e militare portato ai nuovi collegamenti. Per questo il progetto si giovò indirettamente dell'idea molto viva e

²⁰⁰ Paolo Bouée, *Il progetto di Buonomo per la transbalcanica italiana* in Atti del Reale Istituto di Incoraggiamento di Napoli, serie VI volume LXXII degli atti fascicolo I, Napoli, Cooperativa Tipografica, p.3.

²⁰¹ Si parla di una spesa di 95 milioni. *Ivi*. p.11.

discussa nel dopoguerra di trasformare l'Adriatico nel «mare interno»²⁰². Infine, il progetto si agganciò ad un altro tema altrettanto sentito in quel periodo, cioè quello dell'hinterland economico della città napoletana. Superando per un momento il problema della fattibilità dell'opera, l'idea del collegamento ferroviario accese la fantasia di chi credeva che in quel modo Napoli avrebbe potuto estendere notevolmente il raggio del proprio hinterland sull'esempio portato da Trieste divenuta il principale porto dell'impero austro-ungarico grazie proprio ai collegamenti assicurati da una capillare rete ferroviaria²⁰³.

Altri lavori permettono di avere notizie di alcuni esperimenti condotti da centri di ricerca del napoletano per la valorizzazione di alcuni prodotti coloniali. La relazione del professore Fridiano Cavara, presente negli atti del 1918²⁰⁴ è una chiara testimonianza di quanto appena accennato e di quel clima politico di fine guerra su cui tanto si è detto:

[...] sperare nella vera vittoria, che sarà pure quella del riscatto del nostro paese dal monopolio industriale, non meno opprimente della forza guerresca degli implacabili nostri nemici [...] è d'uopo produrre e produrre anzitutto le materie prime che alimentano le industrie²⁰⁵.

Lo studio condotto da Cavara riguardò quelle che lui stesso definì «piante industriali», ovvero quelle piante che, a seconda delle proprietà, erano utilizzate nei più svariati rami d'industria (tessile, serico, chimico, oleario, saccarifico). Di queste piante industriali Cavara ne fece una lista dividendole per il settore industriale di riferimento descrivendone poi il luogo d'origine, le proprietà, i tempi e gli elementi necessari alla produzione e, infine, le possibilità di una loro coltivazione e impiego in Italia. Avendo fatto parte anche

²⁰² Idea che è espressione parziale di quella più vasta operazione di riconfigurazione dello spazio d'azione dell'Italia nel Mediterraneo in quegli anni. Il progetto dei *ferry-boats* è una chiara testimonianza di come il concetto di *sea power* non sia riducibile alla mera proiezione militare espressa in numero di navi da guerra, ma rappresenti il potenziale economico, finanziario e industriale di uno Stato incarnato nel binomio tra marina militare e marina mercantile e nella possibilità di quest'ultima di transitare liberamente per i mari. Cfr. Andrea Filippo Saba, *L'imperialismo opportunistica*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2001.

²⁰³ Echi del dibattito sul progetto di collegamento ferro-navale tra Napoli e i Balcani si trovano anche altrove. Cfr. «Hermes», anno V n.4, *Dal Mezzogiorno d'Italia, nell'Europa Nord Orientale e nei Balcani*; Id., anno V n. 5, *Dal Mezzogiorno d'Italia nei Balcani.*; Id., anno V n.6, *Dal Mezzogiorno d'Italia nei Balcani*; Id., anno V n. 6, *Napoli-Balcani*; Id., anno V n. 9, *La polemica per la direttissima Napoli-Belgrado*. «La Rivista Economica. Bollettino ufficiale della Camera di Commercio e Industria e del Museo Commerciale e coloniale di Napoli», anno XLVII (Serie II), Ottobre 1924 n.10, *La transbalcanica centrale Italiana. Via direttissima Europa orientale-Sud Adriatico – Da Belgrado a Napoli in un giorno*.

²⁰⁴ Fridiano Cavara, *Le piante industriali che si potrebbero coltivare od utilizzare nell'ora presente* in Atti del Reale Istituto di Incoraggiamento di Napoli Serie VI volume LXX degli atti, Napoli, Cooperativa Tipografica, 1918.

²⁰⁵ *Ivi.*, p.4.

della commissione governativa per lo studio fisico-agrario della nuova colonia libica, lo studioso sottolineò l'alto potenziale della «Halfa» (*Stipa tenacissima*) che cresceva nel Gebel tripolitino per la realizzazione di paste cellulosiche usate per le confezioni di carta fina e per usi litografici. Il suggerimento non cadeva nel vuoto dato che il settore cartario aveva avuto un suo peso nella provincia napoletana²⁰⁶. Negli anni successivi, in modo particolare negli anni Trenta, l'esportazione dell'alfa e di altre materie grezze incominciò ad avere una certa consistenza nell'interscambio coloniale, seppur non decisiva dal punto di vista quantitativo²⁰⁷.

Oltre all'alfa si evidenziò le possibilità di cultura dell'*Acacia horrida*, da cui ottenere gomma arabica per fini industriali. La gomma era una tipica merce coloniale, coltivata nelle aree tropicali del mondo e imprescindibile in molti processi industriali. Tentativi di coltivazione di piante da gomma erano stati condotti in passato dal governo italiano nel Benadir in Somalia con scarso successo. I vantaggi offerti dell'*Acacia horrida*, a detta di Cavara, erano rappresentati dalla presenza di un precedente storico con i tedeschi che avevano ottenuto buoni risultati dalla coltivazione nelle proprie colonie e dalla sua facile acclimatazione in Italia meridionale. Un ulteriore – e non piccolo – vantaggio segnalato era il suo possibile sfruttamento nella lavorazione delle pelli. Attraverso il Cavara si scopre, infatti, che la Stazione Pelli di Napoli all'epoca della relazione stava conducendo esperimenti su questa pianta per testarne l'applicazione nella concia delle pelli con buoni risultati²⁰⁸. Questo dimostra non solo l'esistenza di diverse istituzioni intermedie che cercarono di orientare la produzione locale, ma anche una certa capacità di fare sistema tra loro.

II.2.4 La Banca Meridionale e delle Colonie

Il ruolo del credito in questa storia di sviluppo di una vocazione marittima e coloniale di una città non è assolutamente secondario. L'importanza delle banche locali non si riduce

²⁰⁶ Cfr. Anna Dell'Orefice, *L'industria della carta nel Mezzogiorno d'Italia 1800-1870*, Ginevra, Librairie Droz, 1979.

²⁰⁷ Nicola Labanca, *Oltremare*, cit., p.281.

²⁰⁸ Fridiano Cavara, op. cit., pp. 349-350. In verità già in età borbonica l'Istituto d'Incoraggiamento aveva dato un proprio contributo alla questione dei dazi di esportazione delle pelli conciate. Cfr. Anna dell'Orefice, *Il Reale Istituto d'incoraggiamento di Napoli e l'opera sua. La propulsione allo sviluppo commerciale e industriale del Regno delle Due Sicilie*, cit., pp.89-90.

alla sola funzione di intermediazione delle risorse e di trasformazione del rischio, ma, come ha chiarito molte bene Giuseppe Conti «esse hanno una doppia veste di operatori finanziari e di elementi (spesso non secondari o irrilevanti) di quell'architettura delle istituzioni locali che sostiene, condiziona e talvolta forma regole, incentivi e beni pubblici che coordinano e indirizzano l'azione dei soggetti economici»²⁰⁹. Le banche locali hanno, dunque, un delicato e quanto mai cruciale ruolo nella formazione di un capitale sociale fatto di legami, fiducia e reputazione propedeutico ad un'efficace azione di allocazione dei capitali locali in attività da reddito generatrici di esternalità positive per tutto il territorio. Proprio per tale ragione una cattiva gestione bancaria non rischia solo di portare al fallimento l'istituto bancario, ma di deteriorare irreparabilmente quel capitale sociale fatto di fiducia, mettendo inoltre a rischio le capacità di crescita di un territorio. Scopo di questo paragrafo è studiare le vicende di una banca locale che cercò di farsi l'interprete finanziario di quella febbrile eccitazione per il Mediterraneo e l'Africa negli anni del primo dopoguerra.

Negli anni del conflitto la crescita di alcuni settori dell'industria italiana fu stimolata e agevolata dall'altrettanto importante crescita del settore bancario sia sotto il punto di vista quantitativo (la «fungaia bancaria» come si suole indicarla), sia dal punto di vista di transizioni bancarie²¹⁰. Il legame che la grande industria italiana aveva costruito con le cosiddette banche miste, prima di tutto il Credito Italiano e la Commerciale, fu ulteriormente rafforzato in quegli anni. Sospinti da considerevoli profitti di guerra alcuni gruppi industriali, come l'Ilva e l'Ansaldo, incominciarono programmi di ampliamento sia verticale (a monte e a valle della produzione), sia orizzontale (partecipazioni in settori collaterali per assicurare una diversificazione produttiva). Nel sovvenzionare tali operazioni le banche legate a questi gruppi entrarono ben presto in sofferenza subendo addirittura in alcuni casi delle vere scalate bancarie da parte di quelle stesse imprese

²⁰⁹ Giuseppe Conti, *Circoli virtuosi e viziosi nei rapporti tra credito e istituzioni locali dall'età giolittiana alla Seconda guerra mondiale* in Alessandro Arrighetti e Gilberto Seravalli (a cura di), *Istituzioni intermedie e sviluppo locale*, cit., p.146.

²¹⁰ Come riportato da Francesco Dandolo dallo scoppio della guerra fino al luglio del 1921 si ebbero in Italia 153 nuove società bancarie con un capitale versato di 215,8 milioni. Dal secondo semestre del 1914 al primo semestre del 1921 si concretizzarono 196 aumenti di capitale con un incremento complessivo di 1.520 milioni. Cfr. Francesco Dandolo, *Le banche dall'autocrazia al controllo politico (1915-1945)* in Leandro Conte (a cura di), *Le banche e l'Italia. Crescita economica e società civile 1861-2011*, Roma, Bancaria editrice, 2011, p.105.

interessate ad avere libero accesso ai finanziamenti²¹¹. La forte esposizione di alcune di esse e il finanziamento dei programmi industriali, poco confacenti con le incertezze di quegli anni, portarono al fallimento sia degli istituti bancari, come la Banca italiana di Sconto, sia all'estromissione dei gruppi industriali, come l'Ansaldo a guida Perrone²¹² e l'Ilva a guida Bondi. Questo doppio crollo ebbe ripercussioni nella provincia di Napoli, dove non poche imprese durante la guerra erano state finanziate dalla Sconto²¹³ e dove maggiormente si erano concentrati gli sforzi di Max Bondi nella realizzazione del progetto della «grande Ilva»²¹⁴.

Il *credit crunch* determinato dal fallimento della Sconto e dalle sofferenze di altri grandi istituti bancari aprì la strada ad una schiera di nuovi piccoli istituti favoriti dall'euforia inflazionistica di quegli anni. Queste banche locali furono accomunate, oltre che da un'origine comune, anche da un simile modello di gestione. L'abbondanza relativa di mezzi e la carenza di impieghi produttivi sicuri e redditizi nelle province meridionali portò presto questi istituti privi di esperienza e di fiducia a rivolgere le proprie attenzioni e liquidità ad operazioni speculative. La diffusione di questi istituti attirò l'attenzione del «Il Mattino» con un'inchiesta che dimostrò la natura fortemente speculativa di gran parte delle operazioni e la spregiudicatezza con la quale tali istituti rastrellavano i risparmi dei correntisti; per queste caratteristiche «Il Mattino» non esitò a soprannominarle «banche

²¹¹ È il caso, per esempio, dei due tentativi di scalata bancaria attuati dal gruppo Ansaldo-Sconto ai danni della Commerciale tra il 1919 e il 1920.

²¹² Per la vicenda Ansaldo-Sconto si guardi Anna Maria Falchero, *La Banca italiana di sconto (1914-1921)*, Milano, FrancoAngeli, 1990.

²¹³ Sicuramente l'investimento maggiore e più visibile all'opinione pubblica della Sconto fu la «nazionalizzazione» delle Manifatture Cotoniere Meridionali, cioè l'estromissione del capitale svizzero e la creazione di un nuovo gruppo dirigente «italianissimo» sotto la guida di Bruno Canto. Altre operazioni da segnalare furono la trasformazione in anonima delle Officine Ferroviarie Meridionali e la costituzione della S.I.A.M., Società Industrie Aviatorie Meridionali. Cfr. Anna Maria Falchero, *op.cit.*, pp.112-114.

²¹⁴ Il nucleo dell'Ilva in Campania era rappresentato dagli stabilimenti di Bagnoli e Torre Annunziata. Intorno a questi due e in modo particolare intorno a quello di Bagnoli, si iniziò la costruzione di una rete di attività collaterali. L'Ilva riuscì ad entrare e ottenere il controllo dei pacchetti di maggioranza della società Officine meccaniche e navali di Napoli erede delle famose officine Guppy e delle Officine e cantieri napoletani C.& T.T. Pattinson, le due principali industrie navalmeccaniche della città. Parallelamente, si diede vita ad un cantiere navale nello stabilimento di Bagnoli e ci si dotò di una propria flotta, il «Lloyd Mediterraneo» per il rifornimento degli stabilimenti. Sempre per Bagnoli fu decisa l'installazione di un altro treno sbozzatore per grandi lamiere e l'avvio di alcune linee elettrochimiche con l'introduzione di forni elettrici. Proprio l'elettricità segna l'altro campo di intervento del gruppo siderurgico. Tra l'Ilva e la Sme (Società Meridionale di Elettricità) fu sottoscritta una convenzione il 9 dicembre del 1917 con la quale l'Ilva si impegnava a costruire impianti per la Sme, in cambio la Sme avrebbe concesso metà della corrente prodotta da quegli impianti. In ultimo, si ricorda il già menzionato acquisto del pacchetto di maggioranza del «Il Mattino». Cfr. Augusto De Benedetti, *La Campania industriale*, cit., pp.351-378.

pompa-denaro»²¹⁵. Tra le varie banche oggetto dell'inchiesta, il quotidiano napoletano si soffermò maggiormente su una: la Banca Meridionale e delle Colonie.

La banca nacque il 9 agosto 1922 con un capitale sociale fissato a 300.000 Lire e con originaria ragione sociale di Banca meridionale di credito con sede a Napoli a Piazza della Borsa²¹⁶. Ancora non pienamente operativa – con assunzioni ancora in corso e sportelli non ancora aperti – il Consiglio di Amministrazione in data 11 maggio 1923 deliberò un primo aumento di capitale a 10 milioni con un ulteriore cambio di ragione sociale in Banca Meridionale di Credito, Agricola, Commerciale, Industriale evidenziando l'ambizione dell'istituto a farsi intermediario in molteplici settori dell'economia. Il nuovo corso dell'istituto fu poi suggellato dallo spostamento della sede centrale all'interno proprio del Palazzo della Borsa, dove aveva sede la Camera di Commercio di Napoli: ma questa politica di potenza aveva un prezzo. La scelta di una sede illustre come quella della Camera di Commercio aumentò in maniera considerevole le spese di impianto e di avviamento, di amministrazione e di mobilio portando il Cd'A della banca alla scelta di aprire nuove filiali nel tentativo di rastrellare un maggior numero di depositi. Intanto il conto degli azionisti presentava un debito per mancati versamenti su azioni sottoscritte dell'ordine di 59.200 Lire.

Alle difficoltà amministrative si aggiunsero quelle finanziarie. Fin dai tempi in cui la denominazione sociale era ancora Banca meridionale di credito, l'istituto aveva legato la propria attività creditizia alla società siculo-napoletana La Somalia²¹⁷, nata nel 1919 con oggetto lo sfruttamento agricolo industriale e commerciale della Somalia italiana e con un capitale sociale di 1 milione aumentabile a 5 milioni. Un legame tanto stretto che un primo fido fu concesso alla società quando ancora il Cd'A della banca non aveva deliberato l'aumento del capitale sociale e col prospetto addirittura di collocare nuovo

²¹⁵ «Il Mattino», 1-2; 3-4; 4-5; 8-9 luglio 1924.

²¹⁶ Le notizie e i dati che di seguito riportati sono ricavati dai bilanci di società versati al tribunale civile di Napoli e dal fascicolo della causa fallimentare della banca versato al tribunale penale di Napoli.

²¹⁷ Osservando la ripartizione delle cariche sociali all'atto di fondazione della società emerge una maggioranza siciliana nel Consiglio di Amministrazione. Delle 7 persone che fondano la società 3 sono palermitane (Il presidente Antonino Lalia e i consiglieri Pietro Triolo e Roberto Paternostro), 2 i napoletani (il Segretario del Consiglio Giulio Gagliardi e il consigliere Adolfo Vitali), 1 casertano (l'Amministratore Delegato per l'Italia Guido Gagliani) e l'Amministratore Delegato per la Somalia Romualdo Re di cui non sono note le generalità. Cfr. ASN, Tribunale di Napoli, Tribunale civile, Bilanci e atti di società, Volume n.62, n°495-496.

capitale per l'impianto di filiali in colonia²¹⁸. Ad incidere nelle scelte dei consiglieri della banca ci fu la considerazione che, in fondo, una vera valorizzazione delle risorse somale non ci fosse mai stata e che quindi si presentassero concrete prospettive di un ritorno dell'investimento. Questa fascinazione dell'ignoto è tipica dell'alone esotico che avvolgeva l'immaginario coloniale, tuttavia, la Somalia con il suo essere la meno nota ed esplorata delle colonie italiane aveva acquisito rispetto alle altre l'immagine di «cenerentola» delle colonie italiane²¹⁹. Un ulteriore fattore che pesò sulle scelte del Cd'A della banca fu il quadro internazionale. Parte dell'opinione pubblica italiana aspettava ancora quelle compensazioni coloniali dagli alleati dell'Intesa per il contributo dato alla vittoria finale e che i vari governi del dopoguerra si erano ripromessi di ottenere nelle sedi internazionali. Il finanziamento a La Somalia e il progetto di apertura di filiali in colonia trovano ragione nella volontà di garantirsi una posizione di vantaggio in questa regione rispetto ad altri istituti di credito prima delle previste compensazioni coloniali.

L'ottimismo fu considerevole se si pensa che La Somalia ottenne un finanziamento di circa 365.000 Lire riconosciute con cambiali²²⁰. Anzi, il reciproco legame si strinse ancora di più attraverso la sottoscrizione da parte della banca di 100.000 Lire di azioni della società e di 200.000 Lire di azioni della banca sottoscritte ma non versate dall'impresa. In questo modo si ebbe «una risoluzione cartacea di reciproche e personali relazioni»²²¹ in quanto due esponenti della banca, Agostino Sanguinetti e Vincenzo Farese entrarono nel Cd'A della società e, viceversa, il presidente della La Somalia, Antonino Lalia entrò a far parte del Cd'A della banca. Un modo di fare, tra il formale e l'informale, che non era un'eccezione nel panorama creditizio napoletano dell'epoca²²². A questo punto il consiglio di amministrazione nella sua nuova veste decretò nell'assemblea del 13 giugno 1923 il cambio della ragione sociale in Banca Meridionale e delle Colonie. Dopo 5 giorni dall'assemblea, il Sanguinetti fu nominato Direttore

²¹⁸ ASN, Tribunale di Napoli, Tribunale civile, Serie fallimenti, Banca Meridionale e delle Colonie (numero fallimento 12988 bis), *Prima relazione del curatore fallimentare della Banca Meridionale e delle Colonie*, pp.10-11.

²¹⁹ Angelo Del Boca, *Gli Italiani in Africa Orientale. Vol.I Dall'Unità alla marcia su Roma*, Milano, Mondadori, 1999, pp.867-868.

²²⁰ A garanzia del finanziamento furono depositate presso la banca 250.000 Lire di azioni della società.

²²¹ ASN, Tribunale di Napoli, Tribunale civile, Serie fallimenti, Banca Meridionale e delle Colonie, cit., p.12.

²²² Maria Rosaria De Rosa, *I molteplici volti della fiducia. Relazioni personali e intermediazione creditizia a Napoli (XIX-XX sec.)* in «Quaderni storici», fascicolo 2, 2008, pp.471-500.

Generale dell'istituto bancario divenendo così il punto di raccordo tra la banca e la società. Successivamente, con l'elezione di Biagio Borriello a presidente della banca nel settembre del 1923²²³, si aprì una nuova fase di maggiori investimenti «coloniali» con il finanziamento di 200.000 Lire alla Società Anonima Ente Colonie Cirenaica. Insieme a Borriello fu nominato sindaco della suddetta banca anche il già citato Corrado Moschitti²²⁴, fatto che dimostra l'esistenza di una continuità sia fisica, per la compresenza nel medesimo edificio della sede centrale della banca e della sede della Camera di Commercio, sia umana per la presenza nei ruoli chiave dell'istituto bancario di quella minoranza organizzata da poco al vertice della Camera di Commercio. Una minoranza che ricorda per fisionomia ed estrazione sociale quel gruppo di «mercanti-banchieri» della seconda metà dell'Ottocento di cui parla Marcella Marmo²²⁵.

Sebbene l'esposizione della banca continuasse ad aumentare, la strategia adottata dai vertici non cambiò: apertura di altre filiali e agenzie²²⁶ e nuovi finanziamenti al principale cliente con la ratifica di un primo sovvenzionamento di 50.000 Lire a cui ne seguì un altro di pari cifra. Intanto la crescente sofferenza bancaria diventò di dominio pubblico con l'inchiesta delle banche pompa-denaro del «Il Mattino». Nell'occhio del ciclone si trovò il presidente della banca, Biagio Borriello, messo sotto accusa dal giornale per conflitto di interessi, dato che in quel momento il Borriello era sia commissario della Camera di Commercio sia presidente della banca che aveva sede nei locali dell'istituto camerale. Le accuse e il clamore mediatico portarono il Borriello a dimettersi dalla presidenza della banca. Da quel momento iniziò un vortice di rimpasti nel Cd'A della banca, spia di una difficoltà crescente nel predisporre un programma di salvataggio, che si concluse con la dichiarazione di fallimento arrivata il 26 febbraio 1926. Un elemento che emerge dagli ultimi mesi di vita della banca è la nomina di Antonino Lalia come presidente della banca²²⁷. La nomina segnala il sempre più stretto legame tra il claudicante istituto bancario e l'impresa, anch'essa in sofferenza come attesta un altro procedimento

²²³ ASN, Tribunale di Napoli, Tribunale civile, Bilanci e atti di società, 1924, vol.86, pp.137-154.

²²⁴ ASN, Tribunale di Napoli, Tribunale civile, Serie fallimenti, Banca Meridionale e delle Colonie, *Prima relazione del curatore fallimentare della Banca Meridionale e delle Colonie*, p.18.

²²⁵ Marcella Marmo, *L'economia napoletana alla svolta dell'inchiesta Saredo e la legge dell'8 luglio 1904 per l'incremento industriale di Napoli*, cit.

²²⁶ La banca arrivò a contare 3 sedi a Napoli, Campobasso e Potenza e circa 66 tra agenzie e filiali.

²²⁷ Prima come presidente «funzionante» dal 22 settembre 1925 e poi come presidente effettivo dal 13 gennaio 1926.

fallimentare aperto a suo carico di lì a poco²²⁸. La strategia, o per meglio dire, la speranza di Lamia si basò ancora sulle ottimistiche possibilità di nuovi sfruttamenti agricoli quando «la Camera Alta Inglese avrà deliberata in terza lettura la cessione dell'Alto Giubiland»²²⁹. Nel gruppo capitanato da Lalia alla guida della banca entrò anche un certo Michele Guadino eletto Direttore Generale il 7 settembre 1925. L'intenzione di Guadino era quella di imbastire una «rigenerazione dell'istituto»²³⁰ con un programma assai spregiudicato, che guardava ancora una volta all'Oltremare come luogo di salvezza, nonostante la situazione si presentava ormai irrimediabilmente compromessa. Infatti, «proprio in questo momento così di grave crisi, allegramente il Guadiano consentiva un finanziamento per cifra ingentissima a favore di La Somalia, allo scopo di mettere quest'ultima in condizioni di poter utilizzare un mutuo da erogarsi dallo Stato»²³¹. Questo passaggio mostra la natura speculativa di tali operazioni, volte a salvaguardare un interesse nel breve termine della società, piuttosto che essere espressione di un programma ponderato di lunga prospettiva della banca. Ciò in parte non deve sorprendere più di tanto, dal momento che Lamia era diventato presidente anche della banca, la quale agiva ormai di fatto come la cassa dell'impresa.

Altra regione sulla quale si spostò l'attenzione di Guadino fu l'Albania, dove si è visto nel primo capitolo gli italiani stavano cercando di definire una propria sfera di influenza. La banca si imbarcò nell'acquisto di suoli in Albania per 15.000 ettari da mano di un ex ministro d'Albania, divenuto poi consigliere della stessa banca, Mustafà Sureya Bey Vlora Pascià con lo scopo di una «penetrazione economica bancaria nelle regioni albanesi»²³² attraverso il fitto di terreni nella zona di Valona al costo di 90.000 napoleoni d'oro albanesi. Anche l'ex-Ministro fu citato dinanzi al Tribunale Commerciale di Napoli come gli altri amministratori della banca fallita. Su di lui furono condotte indagini contabili per accertare ulteriori rapporti con l'istituto senza ottenere riscontri. Dall'indagine risultò anche che il contratto stipulato con la banca per i terreni in Albania

²²⁸ ASN, Tribunale di Napoli, Tribunale civile, Serie fallimenti, Società Anonima «La Somalia» (numero di fallimento 13712).

²²⁹ ASN, Tribunale di Napoli, Tribunale civile, Serie fallimenti, Banca Meridionale e delle Colonie, Banca Meridionale e delle Colonie, *Prima relazione del curatore fallimentare...cit.*, p.44.

²³⁰ Ivi. p. 88.

²³¹ Ivi. p.117.

²³² ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.656, fasc.1, 13 dic. 1925. L'operazione avrebbe poi dovuto perfezionarsi con un ulteriore contratto che avrebbe stabilito l'affitto per 99 anni dei terreni vicino a Valona al costo di 90.000 napoleoni d'oro.

non aveva avuto mai esecuzione. Non essendo Sureya debitore della banca per azioni a suo nome e poiché «egli non [era] padrone completamente della nostra lingua e certamente non padrone delle disposizioni di Legge, non ha mai riflettuto alla importanza formale e sostanziale degli atti da lui compiuti», riuscì anche ad essere esentato dal pagamento della cauzione di 40.000 Lire non versate alla banca²³³. L'acquisto dei terreni in Albania pochi mesi dalla dichiarazione di fallimento rientrò in un estremo tentativo di iniettare liquidità nell'esauste casse della banca attraverso manovre speculative su quei terreni. La conclusione della vicenda bancaria si può riassumere con quella personale del Guadiani. Venne fuori che il vero cognome di Guadiani era Modugno e che l'interessato aveva diversi conti in sospeso con la giustizia. Quando si scoprì ciò, il Modugno si eclissò abbandonando Napoli senza lasciare traccia²³⁴. L'uomo che si riprometteva un rilancio napoleonico dell'istituto alla fine scomparve nel nulla. La vicenda della Banca Meridionale e delle Colonie non terminò con la dichiarazione di fallimento, anzi, proprio quella relazione speciale con La Somalia diede modo alla banca di recitare un'ultima parte, questa volta sulla sponda opposta a quella dell'impresa.

Fin dagli esordi nel 1919, La Somalia si era impegnata nella costruzione di uno stabilimento a Margherita²³⁵ sul fiume Giuba vicino Chisimaio con lo scopo principale di produrre scatole di carne in conserva e in un secondo tempo anche cotone e caffè. Quando la Banca Meridionale e delle Colonie fallì nel 1926 lo stabilimento era ancora in corso di costruzione e viste le difficoltà nel finanziare la continuazione dei lavori si decise l'abbandono della struttura. La grandiosità dei piani aziendali della società era pari a quella dei piani di investimento della banca. Nel bilancio presentato dalla società nel 1924 si parla di «tre rami d'impresa» di cui quello industriale rappresentato dallo stabilimento di Margherita risultava nelle intenzioni secondario rispetto a quello agricolo, il quale però esisteva solo sulla carta visto che il governo della colonia non aveva deliberato ancora – e non delibererà neanche dopo – la concessione dei territori richiesti nella regione di Haf²³⁶. Sempre nel 1924 nel tentativo di strappare al governo della colonia somala le concessioni agricole, la società decise di autorizzare l'aumento del capitale a 3 milioni collocando sul

²³³ ASN, Tribunale di Napoli, Tribunale civile, Serie fallimenti, Banca Meridionale e delle Colonie, n. prot. 112/26.

²³⁴ Ivi., *Prima relazione del curatore fallimentare...cit.*, pp.90-91.

²³⁵ Oggi Giamame.

²³⁶ ASN, Tribunale di Napoli, Tribunale Civile, Bilanci e atti di società, 1924, vol. 87, pp.240-249.

mercato 4 mila nuove azioni, delle quali, però, trovarono sottoscrizione solo 380²³⁷. All'aumentare degli affanni finanziari aumentarono il numero di operazioni in cui la società si inserì riproponendo una strategia non tanto dissimile da quella della banca. Di fronte ai tempi di realizzazione e di attesa incontrati nello sviluppo dei due principali rami d'attività la società decise allora di concentrare l'azione sul terzo ramo, ossia quello commerciale. Fu stipulata una convenzione con la ditta Chiti, Rinaldi & Mele di Chisimaio mediante la quale La Somalia si obbligò a liquidare tempo due anni la società rilevando lo stock di merci presenti e la struttura usata dalla ditta con annesso mobilio. Lo scopo, come si legge dal bilancio della società, era quello di «stabilire a Kisimaio un nostro primo centro di attività in una sede già conosciuta di afflusso e irradiazione, ai fini del futuro sviluppo del nostro programma commerciale»²³⁸.

Al momento del fallimento della società dichiarato il 12 settembre 1928 il curatore fallimentare della Banca Meridionale e delle Colonie ricordò come l'impresa fosse debitrice alla banca già fallita di una somma considerevole, 400.000 Lire, e che il curatore provvisorio nominato dal Tribunale di Napoli per il fallimento della società, l'avvocato Pietro Condurso, altro non era che il procuratore costituito nell'interesse di quest'ultima quando ad essere soggetta alla pratica di fallimento era la banca. Inoltre, nel 1928 risultava «collaboratore dell'avvocato Giulio Gagliardi che ha rappresentato nella prima adunanza quasi tutti i creditori della Società Somalia, e che di questa è stato anche amministratore»²³⁹. Non solo, nella informativa al tribunale di Napoli delle cariche sociali al momento della fondazione della società, Giulio Gagliardi figura come Segretario del Consiglio²⁴⁰. Un'ulteriore attestazione di quella interdipendenza che sembra tipica dei circuiti creditizi del napoletano²⁴¹. Per tali motivi i rappresentanti della banca chiesero adeguati provvedimenti per la riscossione dei crediti e per un equo processo²⁴². La procedura fallimentare della La Somalia desta interesse perché mostra prima di tutto le

²³⁷ Ivi, p.243.

²³⁸ Ivi, p.245.

²³⁹ ASN, Tribunale di Napoli, Tribunale civile, Serie fallimenti, Società Anonima La Somalia, *Al giudice delegato al fallimento Somalia 19 ottobre 1928*.

²⁴⁰ ASN, Tribunale di Napoli, Tribunale civile, Bilanci e atti di società, Volume n.62 n°495.

²⁴¹ Maria Rosaria De Rosa, op. cit.

²⁴² Studiando la documentazione di cui si compone il fascicolo fallimentare della La Somalia si realizza come la battaglia intentata dal curatore della banca Meridionale e delle Colonie non ebbe esito positivo, perché nel 1930 Pietro Condurso figura ancora come curatore fallimentare della società. ASN, Tribunale di Napoli, Tribunale civile, Serie fallimenti, Società Anonima "La Somalia", n° 1071619/517.

difficoltà nell'intentare una causa che palesava un problema di competenze tra le autorità giudiziarie di Napoli e Mogadiscio²⁴³. Altro elemento degno di nota è la possibilità offerta da una fonte come quella giudiziaria di «visitare» lo stabilimento. Infatti, quando il 24 settembre 1928 l'ufficiale giudiziario appose i sigilli allo stabilimento di Margherita compilò una relazione dello stabile e un inventario dei beni presenti:

Fabbricato in muratura, composto di sei camere, un gabinetto ed un ripostiglio. Le prime tre coperte con tetto in foraggio, i due piccoli locali pure con copertura in terrazza all'indigena, le altre tre stanze con copertura a terrazzo, il tutto in cattive condizioni di muratura, copertura alle intemperie ed infissi con serrature guaste e più rispondenti allo scopo.²⁴⁴

L'inventario riflette una diversificazione produttiva di uno stabilimento ancora incompleto che testimonia indirettamente la mancanza di una visione strategica nel *management* aziendale. Sparsi nello stabilimento si trovano materiali e parti per la lavorazione delle carni, materiali ed attrezzi meccanici, utensili ed attrezzi di falegnameria e muratura. La presenza di quest'ultimi attesta il tentativo dello stabilimento di affidarsi all'autoproduzione di alcuni materiali da costruzione evidentemente per ridurre i costi di impianto²⁴⁵. L'inventario testimonia, inoltre, la cattiva condizione in cui versavano molti dei macchinari e degli utensili presenti, perché lasciati senza protezioni e coperture alla mercé degli agenti atmosferici e ambientali. Le precarie condizioni in cui versava la struttura e le simili condizioni in cui versavano i macchinari e gli oggetti dimostrano la superficialità con cui fu condotta l'intera operazione di impianto e avviamento della produzione. A pesare sui costi e sui tempi di apertura rientrò anche la scelta del luogo, che incise non poco nella lievitazione dei costi di impianto a causa del complicato viaggio che dovevano fare i materiali dall'Italia a Chisimaio e da lì verso Margherita risalendo il corso del Giuba. Costi ulteriormente aumentati per la difficoltà dei collegamenti in un territorio poco conosciuto, poco abitato e non battuto da linee di comunicazione stabili. Un'ulteriore prova dell'incidenza dei fattori di localizzazione si

²⁴³ I rappresentanti della La Somalia protestarono con il Tribunale di Napoli perché, nonostante la competenza fosse stata assegnata al tribunale di Napoli, alcuni creditori in colonia avendo saputo di una somma in liquidità di 31.000 Lire depositata presso il governo di Mogadiscio, avevano chiesto e ottenuto sequestri su quella somma dal giudice coloniale. ASN, Tribunale di Napoli, Tribunale civile, Serie fallimenti, Società Anonima La Somalia.

²⁴⁴ASN, Tribunale di Napoli, Tribunale civile, Serie fallimenti, Società Anonima La Somalia, *Regia residenza di Gobuin*.

²⁴⁵ La sezione «capanne», nella quale c'è l'elenco delle capanne costruite intorno all'impianto, presenta 3 capanne adibite alla fabbricazione di mattoni.

ricava da un'esperienza imprenditoriale speculare a quella napoletana. Nello stesso anno in cui nacque La Somalia, il Duca degli Abruzzi avviò una spedizione agricola per scegliere il luogo in cui sarebbe poi sorta la S.A.I.S. (Società Agricola Italo-Somala). Accompagnato da agronomi, topografi ed esperti cotonicoli, il Duca visionò anche la zona dello Giuba dove contemporaneamente metteva piede La Somalia e il giudizio per quell'area fu negativo. Nello specifico i fattori che incisero negativamente nella valutazione furono:

- L'essere solo la sponda sinistra del fiume di sovranità italiana
- Le maggiori dimensioni e portata del fiume rispetto allo Scebeli richiedevano opere idrauliche importanti con grossi investimenti
- La minore densità di popolazione agricola implicava maggiori difficoltà nel reclutamento della manodopera
- La quasi impossibilità di alleviare bestiame a causa della tripanosomiasi²⁴⁶.

Quanto appena detto è emblematico dei rapporti di forze e delle valutazioni finali. La S.A.I.S., un'impresa dotata di un chiaro sostegno governativo²⁴⁷ e di mezzi finanziari superiori a quelli di La Somalia, decise di non prendersi il rischio di stanziarsi sulle sponde del Giuba optando per la regione del Uebi Scebeli.

Tornando alla pratica di fallimento, il contenzioso per la liquidazione della società e la messa in vendita dei beni immobili e mobili continuò fino agli anni Trenta, quando il tribunale di Napoli prese atto dell'insuccesso del tentativo di vendita – pure a prezzo irrisorio – del fabbricato e dei materiali²⁴⁸. Nelle note esplicative il tribunale spiegava come quelle terre ormai non fossero più oggetto di interesse per i privati, visto che l'attività di sostegno alla colonizzazione da parte dello Stato, con annessi incentivi e sgravi, si era spostata verso la Libia. La vicenda si concluse definitivamente nel 1934, quando su proposta del governatore della Somalia, Maurizio Rava, fu ufficializzata la compravendita del fabbricato per soli 15.000 Lire. La cessione dello stabile si concretizzò

²⁴⁶ Ernesto Milanese, *Storia di una bonifica coloniale: la nascita della Società Agricola Italo-Somala (SAIS)* in Rivista di Storia dell'Agricoltura, anno XXXV, n.2, dicembre 1995, pp.67-122, qui pp.81-82.

²⁴⁷ Basti pensare alla riduzione del 50% di tariffario per il trasporto di merci che il ministero della Marina accordò in favore della SAIS dal 1921 al 1923. Cfr. ACS, Ministero delle Comunicazioni, Direzione Generale Marina Mercantile, b.968.

²⁴⁸ ASN, Tribunale di Napoli, Tribunale civile, Serie fallimenti, cit., *Tribunale di Napoli a S.E. il Governatore della Somalia Italiana 9 maggio 1931*.

anche grazie all'assenso ricevuto dal curatore fallimentare della Banca Meridionale e delle Colonie²⁴⁹. Si chiuse così, con una somma irrisoria²⁵⁰, una vicenda decennale.

Come visto l'arco cronologico delle due vicende qui osservate ha superato di molto il periodo in questa parte oggetto d'analisi. Ciò è giustificato dalla volontà di illustrare un percorso nella sua interezza, mostrandone l'evoluzione e soprattutto la torsione che entrambe le vicende subirono con il fallimento e la liquidazione. Bisogna specificare come fu proprio la vicenda giudiziaria a protrarsi fino agli Trenta, mentre l'effettiva attività della banca e della società napoletana cessarono sostanzialmente già nel 1925. In conclusione, l'esperienza della banca può essere considerata un primo tentativo di creare un servizio dedicato al credito in colonia che avrebbe potuto essere, qualora l'esperienza fosse continuata, un ulteriore fattore di specializzazione delle funzioni urbane. Rimane una considerazione teorica, perché l'unica impresa che concretamente agì in tal senso fu anche l'ultima. Una considerazione che deve far i conti con quella che fu la reale gestione della banca e dell'impresa, fatta di speculazioni, omissioni, rapporti personali e affarismo, il tutto amplificato da quel legame simbiotico venuto in essere tra banca e impresa.

A risaltare dalla vicenda sono forse i tratti speculativi delle scelte compiute dalla banca e dalla società. Si è visto come l'Oltremare fu un terreno per investimenti speculativi che servirono ai protagonisti di queste vicende, come Biagio Borriello, a ritagliarsi ulteriori spazi nella vita economica e politica di Napoli. Una valutazione che si può estendere anche ad un'altra vicenda contemporanea a quest'ultima e che ha come protagonista una cooperativa di lavoro. Il 12 marzo 1925 veniva costituita la società anonima cooperativa L'Italia colonizzatrice con sede a Napoli e con l'intento di aprire future agenzie nelle colonie e all'estero. La cooperativa nasceva con lo scopo di «acquistare, censire o prendere in fitto vaste aree di terreno sia all'interno del Regno sia nelle colonie italiane [...] per sfruttarle con i più moderni mezzi di cultura» e aiutare i soci «nella messa in valore dei terreni coloniali»²⁵¹. Per raggiungere tali scopi la cooperativa dichiarò l'intento di entrare in rapporti con diversi istituti, tra cui l'Istituto Nazionale di Credito per la Cooperazione e l'Istituto Nazionale di Credito per il lavoro degli italiani all'Estero.

²⁴⁹ Il 12 ottobre 1934 il Governatore approvò con decreto n.18352 il contratto di compravendita per l'acquisto del fabbricato.

²⁵⁰ La somma offerta dal governo di Mogadiscio si giustifica sia per la mancanza di acquirenti privati, sia per le precarie condizioni in cui versavano edifici e strumentazione dopo anni di abbandono.

²⁵¹ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.537, fasc.4.

Obiettivi molto ambiziosi che nascondevano però la mancanza di un programma e l'inconsistenza di una base finanziaria, come stava avvenendo per la contemporanea vicenda della Banca Commerciale e delle Colonie. Le 100 Lire di azioni della cooperativa furono sottoscritte ma non versate dai soci. La questura di Napoli scoprì, poi, che la società aveva come sede il domicilio del suo presidente, Eugenio Peluso, mentre la corrispondenza veniva fatta recapitare al domicilio di un'altra cooperativa, La Trasporti marittimi e Terrestri. Questi elementi portarono il questore a ritenere che L'Italia colonizzatrice fosse solo una cooperativa spuria finalizzata a coprire interessi politici ed economici dei vertici delle due cooperative. Un'azione di propaganda con un ritorno di visibilità politica sul piano locale²⁵².

II.3 Un hinterland coloniale?

Lo studio ha messo in luce alcuni progetti di potenziamento di specifiche funzioni urbane e i vari canali attraverso i quali i gruppi socioprofessionali della città cercarono di promuovere lo scalo napoletano nel nuovo scenario postbellico. Tuttavia, nel novero degli elementi che possono aver contribuito concretamente nella trasformazione di Napoli come porto dell'Oriente e delle colonie c'è il gioco della domanda e dell'offerta di beni. Il deposito coloniale, l'Oriente e la Banca meridionale e delle Colonie da sole o insieme non sono motivi sufficienti a stimolare una circolazione continua e costante con l'Oltremare. Possono, certo, avere un effetto moltiplicatore, ma non creano da soli reti commerciali. A stimolare i contatti tra le due sponde del Mediterraneo è sicuramente la domanda di alcuni prodotti che crea i margini per l'apertura di una rotta. L'interrogativo che sorge è capire se e come il tessuto produttivo napoletano interagì con questi mercati. L'arco cronologico preso in esame in questa parte di lavoro è abbastanza limitante per ricercare iniziative consolidate, anche perché nel 1921-22 irrompe la crisi economica con la chiusura di molte imprese. Ciononostante, dalle ricerche sono emersi alcuni dati che devono essere debitamente considerati.

La grande industria napoletana ruotava all'epoca intorno ai settori definiti pesanti della produzione: siderurgia, metalmeccanica, cantieristica. Per quanto riguarda la manifattura

²⁵² Ibid.

leggera significativa per numero di addetti e unità produttive era il comparto tessile, di cui le Manifatture Cotoniere Meridionali erano la portabandiera. Tra i settori dell'industria napoletana sicuramente quello tessile sembra essere quello più predisposto a far uso di un apporto coloniale. Ciò lo si deduce dalla composizione dell'interscambio coloniale italiano, in cui non figurano beni strategici come petrolio, ferro, fosfati, piuttosto materiali grezzi e semilavorati come pelli e cotone.

La storia delle MCM parte da lontano, quando nella prima metà dell'Ottocento si insediò nell'allora Regno delle Due Sicilie una colonia svizzera che in poco tempo impiantò un polo cotoniero nella valle dell'Irno. A ridosso del conflitto mondiale gli opifici svizzeri raggiunsero buoni livelli di sviluppo della capacità tecnico-organizzativa riuscendo a ritagliarsi anche un proprio mercato di esportazione²⁵³. I due principali gruppi erano le Manifatture Cotoniere Meridionali Roberto Wenner e Co. costituite nel 1913 e definite il «gruppo napoletano» per la presenza di unità produttive a Napoli nell'area di Poggioreale e l'Aselmeyer & Co. e Schlaepfer Wenner & Co. definito il «gruppo salernitano». Con strategia e lungimiranza l'Aselmeyer & Co. e la Schlaepfer Wenner & Co. si affrettarono a costituire nel 1916 i Cotonifici Riuniti di Salerno allo scopo di espungere il capitale tedesco (la famiglia Aselmeyer) presente nell'impresa per spegnere le polemiche dei nazionalisti, ma l'operazione si rivelò insufficiente. Da tempo gli opifici svizzeri erano entrati nel mirino della «italianissima» Banca di Sconto²⁵⁴ che, come si è visto in un altro contesto, nacque all'indomani del conflitto con il sostegno francese proprio con l'obiettivo di estromettere il capitale tedesco dall'economia italiana. Benché le MCM fossero una dei principali fornitrici dell'esercito italiano durante il conflitto – cosa che assicurò lautissimi profitti – la dirigenza subì una crescente campagna delegittimatoria iniziata dalla Sconto con i più svariati mezzi. Il post-Caporetto intensificò la germanofobia presente nel Paese e il Governo italiano decise prima di mettere sotto vigilanza gli stabilimenti e poi di sequestrare gli opifici nel salernitano. In breve tempo prima le MCM

²⁵³ Per una storia più approfondita delle MCM si rinvia ad Augusto De Benedetti, *La Campania Industriale*, cit., pp.169-214; Roberto Rossi, *Le industrie leggere nel Novecento: il settore tessile e i comparti minori* in Aldo Montaudo (a cura di), *Dal Novecento al Duemila. L'industria in provincia di Salerno, Confindustria Salerno (1919-2009)*, Salerno, Plectica Editrice, 2009; Angelo di Falco, *Alle origini delle Manifatture Cotoniere Meridionali: gli anni di fondazione* in Giuseppe Cirillo (a cura di) *L'Italia a cento anni dalla Grande Guerra*, Fisciano, Gutenberg Edizioni, 2017, pp.233-257.

²⁵⁴ Anna Maria Falchero, *La Banca italiana di sconto*, cit., pp.109-112.

e poi i Cotonifici Riuniti di Salerno caddero sotto i colpi della Sconto, che riunì i vari stabilimenti in un'unica grande società: le nuove Manifatture Cotoniere Meridionali²⁵⁵.

Affidate all'allora ventiquattrenne imprenditore pavarese Bruno Canzio Canto, le nuove MCM si presentavano «per risorse impiegate, strutture e potenzialità produttiva [...] il più grande complesso aziendale dell'industria cotoniera meridionale»²⁵⁶. Il nuovo gruppo nasceva con l'ambizioso obiettivo di creare un sistema di impresa che controllasse l'intero procedimento del prodotto tessile, dal rifornimento alla distribuzione finale. In questo progetto si rivede chiaramente la mano della Sconto che con l'Ansaldo dei Perrone stava portando avanti uno speculare processo di integrazione verticale, il cosiddetto «piano nazionale» dei Perrone. Entrambe le iniziative erano, poi, il prodotto di quel clima postbellico che aveva elevato a massima aspirazione nel mondo economico italiano il raggiungimento di una autosufficienza che ponesse fine a quella soggezione – più sentita che reale – alle economie straniere. Perfettamente in linea con ciò Canto avviò un programma di rinnovamento degli stabilimenti concentrando in ognuno di essi uno stadio specifico del processo produttivo con un'alta dotazione di capitale fisso per garantire buoni livelli di standardizzazione del prodotto. La parte del programma dedicata a valle della produzione si compose del potenziamento dei canali commerciali nei mercati orientali e dell'acquisto di un piroscafo. Nella parte a monte, invece, le MCM si legarono alla S.I.C.I.M. (Società per l'incremento della cotonicoltura nell'Italia meridionale) e alla S.A.I.S. (Società Agricola Italo-Somala). L'operazione rispondeva all'esigenza di assicurare l'approvvigionamento di cotone attraverso la creazione di canali alternativi a quelli del mercato internazionale, in modo tale da diversificare le fonti di approvvigionamento qualora si fossero presentati perturbamenti nella produzione mondiale. Una possibilità non lontana dalla realtà, visto che già nel primo decennio del Novecento il prezzo delle balle di cotone aumentò considerevolmente a causa di una contrazione nella disponibilità sul mercato internazionale del cotone americano. L'alterazione dei rifornimenti mise in luce tutta la vulnerabilità del settore cotoniero italiano che cercò di trovare già all'epoca soluzioni alternative. Nel caso dell'antesignano delle MCM, il gruppo svizzero Schlaepfer-Wenner, si partecipò alla sperimentazione

²⁵⁵ La crescita della nuova società fu vertiginosa: dal 1918 al 1921 il capitale sociale passò da 10 milioni a 80 milioni.

²⁵⁶ Augusto De Benedetti, *La Campania industriale*, cit., p.170.

della coltivazione del cotone in Eritrea acquistando 100 azioni della Società per la Coltivazione del Cotone²⁵⁷. Successivamente le MCM sottoscrissero 1000 azioni della neonata S.A.I.S. nel 1920 risultando tra i principali azionisti, al di sotto solo delle banche²⁵⁸. Una presenza in Africa Orientale che viene sottolineata enfaticamente anche dal quotidiano del partito fascista, «Il popolo d'Italia», come esempio virtuoso della valorizzazione delle colonie italiane e addirittura come esempio di disciplinamento sociale degli indigeni attraverso il lavoro di fabbrica. Allo stesso tempo, l'articolo offre anche un'immagine dell'articolazione territoriale dell'impresa in Africa Orientale:

Ma v'è una Società che, a causa del suo genere di commercio più di ogni altra è cara al cuore indigeno, che è l'unica ad aver sede nei tre grandi sbocchi di Porto Sudan, Massaua e Gibuti e che rappresenta una Impresa onorevole al Mezzogiorno d'Italia: «Manifatture Cotoniere Meridionali». Si può dire che in essa si identifichi in Etiopia l'intero commercio italiano, e come questa impresa, in un fiorire di attività, ha aumentato in anno in anno i suoi capitali e il suo giro d'affari, così sconfinata è l'ammirazione indigena. «La società dei sessanta milioni» la chiamano; e poiché ogni aumento di capitale è da essi scambiato con un aumento di prodotto da guadagni, essi, stupefatti, celebrano questa organizzazione industriale che può realizzare tanti utili²⁵⁹.

II.4 Continuità e discontinuità

Dopo quanto detto nei primi capitoli appare evidenti come le spinte e le rivendicazioni alla base dell'idea di Napoli come «porto dell'Oriente» affondino le proprie radici nella seconda metà dell'Ottocento. Questa prima parte ha avuto lo scopo di evidenziare il fattore di discontinuità rappresentato dal dopoguerra proprio rispetto a quegli obiettivi, a quelle immagini e, infine, a quegli slogan prima esposti. Si è ricostruito il contesto nel quale andò maturando quell'idea di città marittima e coloniale, che, come visto, è precedente all'affermazione del fascismo. Allora diventa cruciale per il prosieguo della ricerca capire come il fascismo si pose rispetto a questo percorso per certi versi già

²⁵⁷ Emilio Gin, *Per una storia dell'industria tessile salernitana: la Schlaepfer-Wenner dal 1906 al 1916, dalle carte delle Manifatture Cotoniere Meridionali* in Giuseppe Cirillo (a cura di), *L'Italia a cento anni dalla Grande Guerra*, cit., p.264.

²⁵⁸ Banca Commerciale Italiana 6.032 azioni, Banca Italiana di Sconto 3.000 azioni, Banco di Roma 2.000 azioni, Credito Italiano 2.000 azioni.

²⁵⁹ «Il popolo d'Italia», 20 maggio 1921, *Attività italiana in Africa orientale*.

avviato. Comprendere, cioè, le continuità e le discontinuità introdotte dalla politica fascista, che cercò di fare propria quei temi e quelle suggestioni che partivano da lontano.

Nel primo capitolo sono stati mostrati alcuni dei fattori che decretarono la discontinuità rispetto all'idea ottocentesca di città. La ritrovata dimensione marittima del Paese, sia sotto il punto operativo (l'immagine di una marina offensiva con lo sbarco in Libia e nel Dodecaneso prima, il confronto con la *Kriegsmarine* austriaca nella Grande Guerra poi) sia sotto il punto di vista culturale (il ritorno del mare come richiamo politico e artistico²⁶⁰), il consolidamento dello status di potenza mediterranea dopo la dissoluzione di un *competitor* come l'Austria-Ungheria²⁶¹ e la decretazione della parità navale per le *capital ships* con la Francia alla Conferenza di Washington²⁶², le conseguenze dello sforzo bellico sull'apparato industriale del Paese con una crescita e mutazione dei suoi bisogni, tutti elementi che influenzarono la politica mediterranea italiana negli anni successivi. Una nuova dimensione mediterranea del Paese che, tuttavia, è passata in secondo piano sia nella costruzione della memoria della guerra – vista come la quarta guerra risorgimentale – sia nella generale produzione storiografica incardinata intorno ad una visione prettamente continentale del conflitto:

Così lontano dall'Isonzo, dove erano concentrati gli sguardi dell'esercito, della politica e dell'opinione pubblica, il fronte mediterraneo in corso di guerra era percepito generalmente come quel trascurabile «stallo adriatico» che troppo spesso nella lettura italiana si tende a far coincidere con l'intero impegno italiano nel Mediterraneo. [...] Guardando alla prospettiva mediterranea, dunque, l'ingresso dell'Italia in guerra a

²⁶⁰ Il mito del Mare Nostrum e dell'«ordine mediterraneo» trovarono in questi anni precedenti all'ascesa del fascismo una parte dei propri elementi costituenti. Tra questi si annovera la riscoperta letteraria del mare come fattore di sfida e di esaltazione nazionale. Un esempio sono *Le odi navali* di D'Annunzio composte per la guerra italo-turca. Sono gli anni di una pubblicistica che grazie anche ai miti eroici costruiti durante il conflitto ebbe la possibilità di espandersi tramite nuovi periodici specializzati come «Rassegna italiana del Mediterraneo» e «Italia marittima». In ultimo, la stessa storiografia italiana dei primi anni del Novecento, in modo particolare la scuola romana di Volpe, si interrogò sulla collocazione del Paese nel sistema delle relazioni internazionali avvalorando l'idea che l'espansionismo fosse una parte costitutiva della storia stessa dello stato-nazione italiano. Paolo Frascani, *Il mare*, cit, pp. 131-138.

²⁶¹ Nel primo decennio del Novecento l'Austria-Ungheria aveva iniziato a ripensare la propria presenza marittima nel Mediterraneo. Fatte le debite eccezioni di Trieste e dell'area adriatica, Roma e Vienna si scontrano su più terreni nello scacchiere del Mediterraneo. Un primo terreno di scontro fu la creazione di una sfera di influenza esclusiva nella regione di Adalia perseguita da entrambe le potenze. Altro terreno di scontro fu il mare, dove la Società Veneziana di navigazione a vapore e il Lloyd Austriaco si diedero battaglia per l'accaparramento delle linee di navigazione più remunerative del Mediterraneo orientale. Un ultimo terreno di scontro fu quello balcanico, dove gli italiani perorarono dal 1908 la costruzione di una linea ferroviaria adriatico-danubiana in chiara competizione con i progetti ferroviari austriaci che attraversavano i Balcani da Nord a Sud. Cfr. Richard A. Webster, op. cit., passim.

²⁶² Matteo Pizzigallo, *Disarmo navale e Turchia nella politica italiana 1921-1922*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2004, pp.11-84.

fianco dell'Intesa non soddisfaceva solo la retorica dell'ultima guerra del Risorgimento per il completamento dell'unità nazionale, simbolicamente incarnata dalla dichiarazione di guerra all'Austria-Ungheria, ma anche – in larga misura – un progetto imperialistico ed egemonico che vedeva occasione di realizzarsi in quella prossima condizione di «spazio vuoto» determinata dall'eventuale collasso dell'Impero ottomano e dell'Impero austroungarico²⁶³.

Invece, si è visto come il dopoguerra fu non solo un periodo di crisi politica, sociale ed economica ma *anche* un periodo di «febbre eccitazione» che interessò in maniera più circoscritta la città di Napoli, dove le aspirazioni nazionali furono riplasmate in funzione di problemi locali. L'idea che dopo Vittorio Veneto l'Italia fosse divenuta compiutamente una grande potenza capace di essere un peso determinante nella bilancia dell'equilibrio mediterraneo ridiede spazio a una visione mediterranea della città. L'idea che l'assetto industriale del Paese potesse sfruttare quella posizione di forza per cercare nuovi mercati, diede ulteriore credito al processo di industrializzazione dell'area urbana. Con l'avvicinamento di questi due elementi (l'avvenire mediterraneo e il presente industriale) prese forza una visione di tipo industriale delle funzioni e delle attività del porto ritrovata in molte delle fonti adoperate. Materie prime, industria ed esportazioni, è intorno a queste tre parole che si strutturò la nuova visione di porto. Un discorso di imperialismo industriale che si alimentò non poco del pensiero nittiano, come nittiani erano alcuni esponenti della Camera di Commercio incontrati in precedenza²⁶⁴. Dicendo ciò non si avanza l'ipotesi che Nitti diede credito a questa idea di città, anzi, in più di un'occasione lo troviamo ad attaccare lo slogan porto dell'Oriente:

Le locuzioni poco precise, le frasi indeterminate, hanno sempre un fascino sulle menti meridionali. Così che l'idea che Napoli deva essere il «grande porto per l'Oriente», una frase banale, ma tante volte ripetuta, diventata una specie di aforisma commerciale, torna ora ad avere fortuna. L'Oriente è immenso: ma la fantasia è assai più immensa. E sono queste due immensità che si uniscono sovente per non produrre nulla²⁶⁵.

Quello a cui Nitti pensava era un porto specializzato nel trattamento e nel commercio di alcune merci, sfruttando la vantaggiosa posizione per le linee di navigazione estere:

²⁶³ Francesca Canale Cama, *L'Italia, il Mediterraneo e la guerra* in Francesca Canale Cama (a cura di), *Una guerra mediterranea. Grande Guerra, Imperi e Nazioni nel Mediterraneo*, cit., pp.192-200.

²⁶⁴ Un fedele nittiano fu Gabriele Arienzo che fece parte del consiglio amministrativo del Museo Coloniale nel 1918 e nel 1921-22. Vicepresidente camerale nel 1919 fu presidente della Camera di Commercio nel 1922 per un breve periodo di tempo

²⁶⁵ Francesco Saverio Nitti, *Napoli e la questione meridionale* in Manlio Rossi Doria (a cura di), *Scritti sulla questione meridionale*, Roma-Bari, Laterza, 1978, p.114.

Infatti, l'essere centro del Mediterraneo e grande scalo di tutta la navigazione fra l'America e l'Italia e fra l'Oriente e il Nord Europa, è fatto non privo di importanza commerciale. Se lo sviluppo bancario e la formazione di nuclei industriali prossimi consentissero di creare vasti depositi e valorizzare merci di grande consumo, il porto di Napoli assumerebbe anche importanza commerciale. Le più importanti linee che traversano il canale di Suez fanno scalo a Napoli²⁶⁶.

Ma lo sviluppo portuale con la capacità di attrarre rotte e merci era in ogni caso subordinato alla formazione di un ambiente industriale:

Lo sviluppo del porto rende possibile una serie di industrie locali, che altrimenti non sarebbero e l'essere Napoli grande scalo del Mediterraneo aiuta enormemente il traffico dei forestieri. D'altra parte, ogni sviluppo industriale, contribuisce a formare quell'ambiente che solo può spingere a fare in Napoli un grande mercato, anzi uno dei maggiori mercati del Mediterraneo²⁶⁷.

Il pensiero di Nitti è abbastanza lineare ed esplicativo²⁶⁸, ciononostante non fu abbastanza per evitare un uso improprio di molte categorie del suo pensiero per giustificare quella visione di città.

Si è visto come lo Stato effettivamente si indirizzò verso un potenziamento di quegli istituti che avrebbero maggiormente definito le funzioni urbane connesse al collegamento con l'Oltremare italiano e in parte alla penetrazione politica ed economica nel Mediterraneo orientale. Allo stesso tempo, però, si è visto come non ci fu un indirizzo univoco e diverse strade furono percorse con il risultato ultimo di realizzare un leggero riformismo incapace di imprimere una svolta significativa nelle relazioni tra Napoli e il bacino del Mediterraneo. Una spiegazione per la distanza tra progetti e realtà deve far leva proprio sui continui rivolgimenti non solo della politica italiana, ma anche dello scenario euro-mediterraneo. All'incapacità di definire una chiara prospettiva d'azione con un progetto di città da parte degli ultimi governi liberali, si aggiunsero i rivolgimenti internazionali – si veda la stabilizzazione della Turchia di Atatürk e la caduta dell'idea di una «finestra nel Levante», le mancate compensazioni coloniali soprattutto nell'Africa tedesca e la perdita di influenza nell'area balcanica con la formazione del Regno dei Serbi,

²⁶⁶ Francesco Saverio Nitti, *Il porto di Napoli* in Manlio Rossi Doria (a cura di), *Scritti sulla questione meridionale*, cit., p.218.

²⁶⁷ *Ivi.* p.224.

²⁶⁸ Michele Cento, *Tra capitalismo e amministrazione. Il liberalismo atlantico di Nitti*, Il Mulino, Bologna, 2017

Croati e Sloveni – che accentuarono le difficoltà nel definire una prospettiva mediterranea chiara con obiettivi altrettanto definiti.

In questo quadro rientra anche l'azione di promozione cittadina svolta dai gruppi socioprofessionali. La Camera di Commercio di Napoli fu il perno attorno al quale ruotò una complessa strategia di mobilitazione delle forze economiche locali attuata attraverso il concorso di istituti collaterali come l'Istituto pelli, la Banca Meridionale e delle Colonie, il Museo commerciale coloniale e l'Ente fiera campionaria. Al vertice del centro di comando camerale si è trovata una minoranza organizzata capace di guidare questa idea di città e, allo stesso tempo, portare avanti interessi di categoria.

Mostrate le diversità con il riferimento ottocentesco, bisogna ora mostrare i limiti di questa nuova visione. Un primo limite, lo si è detto, è contestuale. L'idea di un'Italia più grande e più forte, che potesse attraverso le sue forze economiche crearsi degli spazi di iniziativa, dimostrò di avere le fondamenta di argilla. Le direttive geopolitiche come i grandi piani nazionali dell'Ansaldo e dell'Ilva furono accomunati dal poco realismo con il quale si guardò a un Paese uscito fortemente provato dal conflitto. A livello locale la presa di coscienza di questa distanza si ebbe concretamente nel 1921, all'insorgere delle prime difficoltà connesse alla breve ma intensa crisi economica che colpì l'Italia e il mondo. La crisi, che fu anche crisi di riconversione bellica, portò alla chiusura, cessione o fallimento di molte imprese dell'area napoletana, mettendo un'ipoteca sul radioso futuro della città immaginato nel periodo precedente. Qui si palesa un secondo limite di questa visione di città. Si è visto come i temi dell'apertura di nuovi mercati, della valorizzazione dell'apporto coloniale e di una politica mediterranea si ritrovino in buona parte dei discorsi e dei programmi delle forze politiche locali alle elezioni del 1919, oltre a riempire le pagine di giornali come il «Il Mattino». Sembrerebbe perciò esserci un'unità di intenti tra politica ed imprenditoria locale spezzata solo dalla successiva crisi economica. Una situazione già riscontrata d'altronde a livello nazionale con le richieste del mondo industriale italiano all'avvicinarsi degli accordi di pace a riprova di come le letture economiche dell'epoca si contaminarono di chiavi interpretative tipiche della retorica nazionalista:

Il messaggio dell'autonomia e della grandezza nazionale, d'altro canto, è obiettivamente un ambiguo contenitore a più facce che non solo mantiene esagitate le frange oltranziste dell'interventismo conservatore e nazionalistico ma diviene anche, ciò che conta di più, veicolo di insolite e non labili convergenze tra

riplasmate coalizioni di interessi industriali e finanziari e settori molto vasti e autorevoli dei ceti egemoni, da tempo impegnati ad abbozzare le linee di grossi programmi di crescita industriale²⁶⁹.

C'è da domandarsi – ed ecco il limite – se questa unità non possa essere scambiata per tatticismo industriale. Quante di quelle realtà imprenditoriali che brandivano i temi dell'«autonomia nazionale» e dello «spazio economico» si orientarono concretamente per un'azione sui mercati mediterranei e coloniali e quante, invece, guardarono a questi scenari come semplice sbocchi per svendere i materiali nei magazzini stracolmi a causa della produzione bellica? L'interrogativo che sorge è quello di capire quanto questo destino mediterraneo della città evocato da più parti corrispondesse a delle esigenze immediate (la crisi di riconversione bellica) e quanto, invece, a ragionamenti di prospettiva. Probabilmente, la circostanza presentata delle Manifatture Cotoniere Meridionali con la S.A.I.S. rientra nel secondo caso, ma si può dire lo stesso per tutte le altre? A far propendere per una risposta negativa è la stessa fisionomia dell'area industriale attrezzata napoletana. Dal momento che la grande industria napoletana era espressione di quei settori più intimamente legati al regime delle sovvenzioni e commesse statali (siderurgia, cantieristica, metalmeccanica), è probabile che il rivendicazionismo coloniale degli industriali napoletani rispose più ad una mossa tattica per ottenere commesse e sovvenzioni con le quali dilatare maggiormente i tempi della riconversione bellica. Di certo questa rimane un'ipotesi interpretativa aperta e suscettibile di ripensamenti, non potendo studiare il retropensiero degli attori locali prima introdotti. Nel quadro interpretativo che si sta costruendo dovrebbe essere aggiunta, poi, la variabile dell'attività speculativa. Le vicende della Banca Meridionale e delle Colonie e La Somalia hanno mostrato come non sempre l'attività produttiva sia necessariamente finalizzata a generare profitto con il rischio d'impresa che questa comporta. Le colonie hanno rappresentato anche la via per guadagni facili attraverso la compravendita di terreni e l'erogazione di concessioni e sovvenzioni statali, che da normali incentivi per l'attività di impresa nei casi analizzati ne diventarono il fine.

Un altro limite è strutturale e attiene al valore dell'apporto coloniale nell'economia napoletana. Il caso è quello dei due istituti di sperimentazione e lavorazione delle pelli e del corallo. L'estensione della ricerca in colonia di materiali utili all'integrazione nei due

²⁶⁹ Augusto De Benedetti, *La Campania industriale*, cit., p.171.

processi produttivi è un fatto degno di nota, perché anche in tal caso amplia le relazioni del comparto produttivo e articola maggiormente la struttura della lavorazione delle pelli e del corallo nell'area del golfo di Napoli orientandole verso specifiche produzioni. Tuttavia, al di là della riuscita o meno del lavoro di questi istituti rimane il dato che i beni oggetto di integrazione sono a basso valore aggiunto e perciò con una domanda che rimane molto elastica. C'è da considerare poi che l'integrazione di questi prodotti coloniali non rappresenta un fattore decisivo per la trasformazione industriale di un settore semi-artigianale. Ancora una volta ci si sente di sottoscrivere le parole di Labanca: «le colonie aiutavano, ma non risolvevano»²⁷⁰. Con ciò non si vuole svalorizzare un'esperienza che rimane importante ed interessante per il tentativo di integrazione, ma bisogna anche considerare come difficilmente tali integrazioni avrebbero potuto generare un salto di qualità dell'economia napoletana.

²⁷⁰ Nicola Labanca, *Oltremare*, cit., p.284.

II PARTE

Regina del Mediterraneo

(1923-1930)

III CAPITOLO

La fascistizzazione di un'idea

III.1 Un nuovo attore

L'analisi compiuta fino a questo punto ha volontariamente tenuto da parte il fascismo come attore in gioco. Questa scelta è imputabile alla tesi qui avanzata di considerare la fascistizzazione nei termini di un processo in cui si rinviene sempre un certo grado di negoziazione tra nuovi e vecchi gruppi dirigenti, tra centro e periferia, tra vecchie e nuove consorzierie. Proprio in funzione di questa tesi era doveroso delineare prima di tutto il contesto in cui il fascismo si inserì e ciò non al fine di negare o limitare la portata della neonata esperienza fascista negli anni prima studiati, ma carpirne l'originalità e l'incisività rispetto a un contesto dato. In tal senso l'analisi a livello locale ha mostrato l'esistenza di una rete di interessi e soprattutto di attori politici ed economici, che espressero in diverso modo una spinta mediterranea e coloniale della città di Napoli già prima dell'avvento del fascismo e della sua visione di Napoli come «regina del Mediterraneo». L'interrogativo con cui si apre la seconda parte di questo lavoro deve essere, dunque, quello di capire come il fascismo si interfacciò prima e dopo la presa del potere con questa rete di interessi, quanto di nuovo ci fu nell'idea di regina del Mediterraneo e quanto invece fu cooptato dal contesto cittadino.

Il primo fascio di combattimento napoletano nacque nel marzo del 1919 in continuità con i temi e le idee proprie del fascismo sansepolcrista. La difficoltà nel far breccia nel panorama politico clerico-conservatore di Napoli e l'incapacità di inserirsi nel tessuto sociale della città portarono ad un precoce esaurimento di questa esperienza¹. La seconda vita del fascismo napoletano iniziò nel 1921 in connessione con il più generale processo di trasformazione in seno al movimento poi divenuto partito fascista². Protagonista

¹ Paolo Varvaro, *Napoli una città fascista*, cit., pp.15-21.

² Lo sviluppo del fascismo tra il 1920 e il 1921 è stato definito da De Felice come una «aggregazione negativa», in cui uomini, ideali e metodi diversissimi confluirono dall'esterno all'interno del fascismo facendo della somma di infinite negazioni il minimo comun denominatore. Renzo De Felice, *Mussolini il fascista. I la conquista del potere (1921-1925)*, Torino, Einaudi, 1966, p.114.

indiscusso di questa nuova fase fu Aurelio Padovani, asceso in brevissimo tempo ai vertici del fascismo napoletano³. Tra i fattori che favorirono questa ascesa ci furono il carisma e la leadership maturati durante gli anni al fronte che gli fecero guadagnare l'appellativo di «capitano». Questi tratti, connessi all'intransigentismo in campo politico, gli conferirono l'immagine di nemico giurato del trasformismo e dell'immobilismo meridionale. Un ritratto che affascinò anche intellettuali distanti dal fascismo come Guido Dorso, il quale vide in lui il segno di un tentativo di cambiamento morale ed etico nella politica meridionale⁴. Dopo la prematura ed enigmatica scomparsa⁵, la storia sfumò sempre più nel mito e Padovani divenne il più fulgido esempio di un fascismo rivoluzionario e puro delle origini, recalcitrante a qualunque compromesso⁶. In ogni caso, carisma e leadership ebbero possibilità di manifestarsi nella stagione squadrista avviata nel 1921 contro le diramazioni territoriali del partito socialista e le amministrazioni comunali rette da esponenti socialisti⁷. In questa lotta contro «l'antinazione» Padovani ebbe l'abilità, oltreché la forza, di organizzare una propria base politica fatta di leghe, sindacati e cooperative con lo scopo di svuotare le parallele organizzazioni socialiste e di inserirsi in alcuni settori nevralgici della vita economica della città napoletana. La testa di ponte di questa offensiva si formò nel porto napoletano dove i fascisti organizzarono cooperative di scaricatori di merci e in special modo di merci nere (carbone) servendosi, sia di intimidazioni e violenze sui lavoratori, sia di squadre di crumiri per sostituire gli scaricanti delle cooperative socialiste in sciopero⁸. Perseguendo tale strategia questo

³ Lo stesso fascismo napoletano segnò una crescita consistente, ma non paragonabile a pari esperienze centro-settentrionali passando dalle 4 sezioni del marzo del 1921 alle 44 del maggio 1922. Renzo De Felice, op. cit., pp.8-9.

⁴ Guido Dorso, *La rivoluzione meridionale*, Torino, Einaudi, 1945, pp.127-151. Va detto che il giudizio di Dorso non è esente da critiche al fascista campano. Nel giudizio dell'intellettuale Padovani peccava, infatti, di ingenuità e di poco realismo politico «chiusosi nella formula dell'intransigenza». Di lui dirà anche: «Padovani, quindi, stava fermo come una diga contro il furore delle acque, che urgevano da ogni parte e si infrangevano schiumanti contro la durezza della pietra» (p.145).

⁵ La morte avvenuta il 16 giugno 1926 a causa del crollo del balcone dove si trovava aprì fin da subito ai sospetti di un complotto ordito ai danni di un personaggio tanto scomodo quanto invisibile a Mussolini. Fino ad oggi non sono state riscontrate prove a suffragare tale ipotesi.

⁶ Il caso emblematico è lo scontro tra Padovani e Paolo Greco, leader dei nazionalisti campani, per la decretata fusione dei fascisti con i nazionalisti. L'accusa rivolta da Padovani a Greco era quella di essere a capo di una formazione politica che sotto diverso nome riportava sulla scena politica il blocco agrario e i gruppi clerico-conservatori. Per tale opposizione Padovani e suoi fedelissimi furono espulsi dal partito fascista nel 1923. Cfr. «Il Popolo d'Italia», 22 maggio 1923, *Le dimissioni del cap. Padovani*.

⁷ Sulle violenze fasciste a Napoli e provincia si rimanda a Colapietra, op. cit.; Nicola De Ianni, *Industriali e operai a Napoli nel dopoguerra*, cit.

⁸ Un eccellente punto di osservazione sull'attività delle cooperative fasciste viene offerto dalla questura di Napoli, la quale tiene traccia dei lavori di bunkeraggio eseguiti, degli scioperi proclamati e degli scontri con le cooperative rivali. Si veda ASN, Questura, Gab., Prima Parte, busta 839, fasc. *relazione dagli uffici*.

nuovo attore politico diventò in breve tempo una presenza stabile e forte nel porto con cui il mondo armatoriale napoletano iniziò a dialogare⁹. Per tale motivo il porto di Napoli fu il banco di prova per le prime organizzazioni fasciste¹⁰. Tale embrionale connessione con lo scalo influenzò i temi e le immagini che andarono a comporre il bagaglio retorico del fascio partenopeo e le sue rivendicazioni politiche. Centralità nel discorso portuale, potenza mediterranea ed espansione commerciale sono alcune delle tematiche che ritornano a più riprese del discorso politico del fascismo locale¹¹. Avendo alle spalle il panorama politico e sociale della città nel primo dopoguerra, si può pacificamente asserire che questi temi non fossero esclusivi del fascismo. Anzi, si può parlare di una piattaforma politica che accomunò liberali, fascisti e persino popolari. Emblematiche risultano le parole di una personalità di chiara collocazione antifascista come Luigi Sturzo in un discorso pronunciato a Napoli il 18 gennaio 1923. Parlando dei mali che affliggevano il Sud, il fondatore del Partito Popolare indicò nella politica mediterranea la chiave per la «floridezza del Mezzogiorno», il discriminante per la trasformazione del Meridione da «un regime economico passivo ad un regime economico attivo». Un «orientamento mediterraneo», che, nonostante mancasse di una carica bellicista volta a sovvertire il delicato equilibrio europeo del dopoguerra, indicava comunque nelle colonie e in modo particolare nella Libia un possibile strumento di riscatto meridionale¹². Rispetto all'orientamento mediterraneo di liberali, industriali e popolari quello fascista si fondava, invece, su un indissolubile legame con un discorso di affermazione nazionale nello scenario mediterraneo con chiari tratti bellicistici. Oltre che nella forma il discrimine fascista si mostrò anche negli strumenti utilizzati. Violenza squadrista, inquadramento dei lavoratori in cooperative e leghe, mobilitazione con congressi e adunate¹³ «per dare all'Italia un governo di forti, che sappia ripristinare il prestigio perduto attraverso le viltà

⁹ Per una ricostruzione dell'affermazione delle cooperative fasciste si veda anche il «Il Popolo d'Italia» 4 febbraio 1922, *L'organizzazione sindacale dei lavoratori fascisti in lotta per la libertà di lavoro e di organizzazione*; Id., 8 febbraio 1922, *Una gigantesca battaglia sindacale a Napoli*; Id., 28 febbraio 1922, *Il lavoro delle cooperative fasciste nel porto di Napoli procede regolarmente*; Id., 22 marzo 1922, *Lo sciopero nel porto di Napoli*; Id., 23 marzo 1922, *I capi del fascismo napoletano intervistati*; Id., 28 marzo 1922, *Nel porto di Napoli si lavora febbrilmente*.

¹⁰ In un secondo tempo l'attività sindacale fascista si estese ai settori alberghiero, meccanico (Officine ferroviarie meridionali), tessile (Manifatture cotoniere meridionali), cantieristico (Cantieri navali di Baia) e delle paste alimentari. Cfr. Nicola De Ianni, *Operai e industriali...cit.*, pp.344-354; «Il popolo d'Italia», 23 settembre 1921, *L'azione sindacale a Napoli*.

¹¹ ASN, Questura, Gab., Prima parte, b. 822, fasc. 48, *Convegno Meridionale fascista a Napoli*.

¹² Cfr. «Il Popolo d'Italia», 19 gennaio 1923, *Il Mezzogiorno e la politica italiana in una conferenza di Don Sturzo a Napoli*; Raffaele Colapietra, *Napoli tra dopoguerra e fascismo*, cit., p.225.

¹³ Cfr. Emilio Gentile, *E fu subito regime. Il fascismo e la marcia su Roma*, Roma-Bari, Laterza, 2012.

che si iniziarono con l'amnistia ai disertori»¹⁴. Su queste basi si fondò l'ascesa del fascismo locale e nazionale.

III.2 Una forza nazionale: Fascismo e Meridione

Prima di entrare nel merito dell'azione del fascismo locale è bene capire come il fascismo, visto nell'ottica di forza politica nazionale, si pose nei confronti della città prima dell'avvento al potere. Quali prospettive di sviluppo delineò la futura forza di governo per la città e il Meridione? E come si inserì la città nel più generale discorso di affermazione nazionale sul piano internazionale portato avanti dai fascisti? Prime risposte possono arrivare dallo spoglio del «Il popolo d'Italia» con particolare attenzione al periodo a ridosso delle elezioni del 1921 e della marcia su Roma, dove per ragioni diverse ci si aspetterebbe una maggiore inclusività del Meridione nei discorsi e nei programmi del partito. Quello che emerge è che nel periodo in cui il fascismo si presenta ancora come un movimento politico circoscritto numericamente e geograficamente in alcune aree dell'Italia settentrionale il tema del Meridione è diluito nel più vago concetto di nazione. Sulle pagine del quotidiano non si trova, infatti, un approfondimento tematico sul Meridione o più in generale un'agenda politica per quell'area del Paese in prossimità del voto del 1921. Nell'articolo *I problemi dell'Italia Meridionale* del 4 giugno 1921, per esempio, è riproposta l'immagine stilizzata di un Sud fortemente arretrato e composto da una gran massa di proletari inconsapevoli soggetta alle ingiustizie dei notabili, ma che ciononostante si presenta fortemente patriottica. «Miracoli della razza, del cielo, del sole!»¹⁵. A tenere banco sul giornale sono invece gli scontri con i socialisti, la politica estera e i difficili rapporti tra le varie anime del movimento. Con l'ampliarsi del fenomeno squadrista nell'Italia centro-settentrionale nel cosiddetto «anno fascista», il 1921, il nucleo fondativo milanese ebbe non poche difficoltà a mantenere il controllo su questa rete di rassisti in espansione. Allo stesso tempo, il tentativo di pacificazione con i socialisti e la trasformazione da movimento in partito avvenuti in quello stesso anno furono due ulteriori fattori di instabilità e di inquietudine per il fascismo¹⁶. Non bisogna tanto

¹⁴ Istituto campano per la storia della Resistenza Vera Lombardi (da ora ICSR), Fondo Clemente Maglietta, busta 5, fasc.24, *Ordine di mobilitazione rivolto ai fascisti da Aurelio Padovani*.

¹⁵ «Il Popolo d'Italia», 4 giugno 1921, *I problemi dell'Italia Meridionale*.

¹⁶ Emilio Gentile, *E fu subito Regime*, cit., pp.24-33.

sorprendersi se a quella data mancasse un'agenda politica per il Meridione, perché il fascismo per primo stava cercando di trovarla per sé. Una prima svolta significativa si avverte nei mesi successivi alle elezioni e specialmente dopo l'avvenuta formazione del Partito Nazionale Fascista, quando sulle pagine del «Il Popolo d'Italia» incominciarono a comparire articoli di astri nascenti del fascismo meridionale. Una delle penne più presenti sul quotidiano fu quella di Araldo di Crollalanza, giornalista ed esponente del fascismo urbano barese. Nei suoi articoli Crollalanza diede risalto al ruolo della città di Bari come porto proteso verso l'Oriente, molto più di Brindisi o Gallipoli come era avvenuto in passato e in aperta alternativa e competitività con Trieste:

Bari, invece, nello stesso tempo dovrebbe dare ai popoli del Levante un saggio dei progressi delle nostre industrie e delle convenienze dei nostri commerci, e diventare un grande bazar, una grande fiera di Oriente [...] Noi siamo convinti che la riuscita di una simile iniziativa, potrebbe metterci di colpo in prima linea, e farci fare molta strada, per una pacifica e laboriosa penetrazione in Oriente.¹⁷

Così come la Napoli raccontata dal «Il Mattino» all'indomani del dopoguerra, anche la Bari descritta da Crollalanza viveva un'occasione di riscatto nella più generale affermazione italiana nel dopoguerra «per armare ancora la sue prore verso le terre promesse d'Oriente». Anche in questo caso le parole non sono solamente pura retorica, ma riflettono un contesto urbano in mutamento. Da un lato, la guerra aveva accentuato effettivamente quel processo di accentramento dei flussi commerciali provenienti da tutta la Puglia finanche dalla Basilicata rendendo Bari la principale piazza commerciale della regione. Da l'altro lato, l'abbandono del Paese di molti imprenditori e commercianti stranieri che storicamente gestivano i traffici verso il Nord Europa, aprì ai commercianti locali nuove possibilità e soprattutto nuove piste commerciali¹⁸. Come nel caso napoletano la proiezione balcanica e levantina della città pugliese si attesta prima dell'affermazione fascista. Analogamente a Napoli anche per Bari il fascio locale cercò di creare una piattaforma di dialogo con il ceto economico-mercantile urbano mediante la promozione di una visione di città «sentinella d'Oriente»¹⁹. Quanto appena detto apre

¹⁷ «Il Popolo d'Italia», 25 ottobre 1921, *Per la penetrazione economica dell'Italia in Oriente*.

¹⁸ Ezio Ritrovato, "Là dove gli esteri guadagnano, i baresi perdono". *Imprenditori stranieri e commercio internazionale in Puglia fra Otto e Novecento*, in G. Moricola (a cura di), *Quello che i numeri non dicono. L'Italia nel commercio internazionale tra '800 e '900. Istituzioni, tecniche, protagonisti*, Roma, Aracne Editrice, 2014, pp. 223-239.

¹⁹ Ezio Ritrovato, *Puglia e Balcani fra Otto e Novecento. Infrastrutture e reti mercantili*, in «SinTesi», anno III, n. 3, 2003, pp. 184-215.

all'ipotesi interpretativa di più regine del Mediterraneo, cioè di diverse città marittime, tra cui per ovvie ragioni storiche e di traffico vanno annoverate anche Genova e Trieste, che all'indomani del primo dopoguerra puntarono sui propri porti e sull'accaparramento delle linee sovvenzionate verso il «posto al Sole» e l'Oriente per una ripresa e sviluppo dell'economia urbana. Negli anni di contrapposizione con i socialisti e di sfida al potere legale dei governi liberali, la lotta politica condotta dal fascismo fu meno monolitica e compatta di quanto lo stesso movimento-partito voleva ammettere. Al di sotto della nazione, faro politico e collante del fascismo, si definì un reticolato di potentati locali affermati con la violenza e non senza un certo appoggio esterno di alcuni settori produttivi. Il fascismo del 1920-1921 per molti aspetti aveva le sembianze di un insieme pulviscolare di rassati nell'Italia centro-settentrionale e in alcune aree dell'Italia Meridionale tenuti insieme dalla lotta comune ai nemici della nazione – socialisti e popolari – dai rituali e simboli che il fascismo andava definendo e perfezionando e, in ultimo, dalla fedeltà – allora non ancora assoluta – al capo del fascismo Benito Mussolini. Nel gioco delle piccole patrie, la promozione del porto di Bari fu un evidente tentativo di Crollalanza²⁰ di sostenere gli interessi del proprio feudo e di «reclamare la supremazia del capoluogo e dei suoi commerci con il Levante nei confronti dell'hinterland rurale e della classe dirigente di origine provinciale»²¹. L'operazione di Crollalanza, infatti, si mosse lungo il binario dell'alleanza con i gruppi economici della città ottenendone il favore proprio attraverso l'idea di una Bari «centro di irradiazione della cultura italiana oltre l'Adriatico»²² in modo tale da mantenere una certa autonomia e non subire il protagonismo di quel fascismo agrario che nella provincia della Terra di Bari aveva conquistato violentemente lo spazio politico²³. Un primo segnale di un'operazione simile per Napoli si intravide durante le giornate del famoso congresso dell'Augusteo, in cui si sanzionò la trasformazione del fascismo in partito. Nel tentativo di intercettare il favore di quella società portuale napoletana, Aurelio Padovani e Nicola Sansanelli perorarono con un ordine del giorno la necessità di costituire una commissione interna al partito sulla

²⁰ Il suo impegno si spese anche per la nascita di un «Politecnico dell'Oriente» a Bari. Cfr. «Il Popolo d'Italia», 6 aprile 1922, *L'Università Adriatica di Bari*.

²¹ Salvatore Lupo, *Il fascismo. La politica di un regime totalitario*, Roma, Donzelli, 2005, p.178.

²² «Il Popolo d'Italia», 15 settembre 1923, *La grande ripresa del Fascismo in Terra di Bari*. Si veda anche «Il Popolo d'Italia», 9 ottobre 1923, *Bari per volontà del Duce testa di ponte dell'Italia verso Oriente*.

²³ Simona Colarizi, *Dopoguerra e fascismo in Puglia (1919-1926)*, Roma-Bari, Laterza, 1971, pp.129-223.

questione dei porti²⁴. Nella stessa seduta, però, anche i rappresentanti del fascio genovese presentarono un egual ordine del giorno spingendo affinché nella commissione immaginata di 7 membri almeno 3 fossero liguri²⁵. Questa è la prima di una serie di frizioni tra il fascio napoletano e quello genovese sulla questione dei porti, che testimonia, tra le altre cose, come i fasci delle città marittime nel tentativo di farsi carico dell'istanze di quei circuiti economici gravitanti intorno ai porti finirono per introiettare storiche contrapposizioni regionali. Il protagonismo mostrato da certi fasci nel portare avanti queste battaglie era in linea con la fluidità allora presente all'interno del partito. Si è ancora lontani da quel duplice processo di svuotamento del ruolo politico e di irrigidimento burocratico che il partito fascista subirà negli anni successivi alla presa del potere e soprattutto dopo la svolta del 3 gennaio 1925. In questa fase le posizioni di potere e prestigio nel partito non dipendevano ancora necessariamente dalla volontà di Mussolini. La battaglia intrapresa dal fascio napoletano e da quello genovese sulla questione dei porti rispecchia anche un tentativo di occupare posizioni di forza e prestigio all'interno di un partito ancora in costruzione²⁶. Divenendo il referente obbligato per quella tematica, il fascio vincitore avrebbe acquisito un'influenza all'interno del partito utile per portare avanti istanze della propria base portuale di riferimento. Non si vuole affermare che tali strategie di promozione siano espressione di un mero localismo fascista e soprattutto di una subordinazione di classe. Se è ormai appurato che nella valle padana e in alcune regioni meridionali diversi fasci furono costituiti per espresso volere di agrari e mazzieri, nelle città il fascismo fu costretto a cercare in più di un caso alleanze coi gruppi politico-economici locali a causa della propria debolezza. Tale considerazione non significa necessariamente un appiattimento a favore di industriali e agrari. Specialmente nel Mezzogiorno, dove è più forte la visione di un «fascismo dei prefetti», alcune biografie di fascisti dimostrano come non sempre i fasci meridionali furono scatole vuote dei blocchi conservatori, ma soggetti politici con cui i gruppi conservatori liberali dialogarono e si allearono. Esempi sono le vicende di Padovani, Cucco²⁷ e Crolollanza

²⁴ «Il Popolo d'Italia» 11 novembre 1921, *L'ultima seduta*.

²⁵ «Il Popolo d'Italia» mostrò una particolare attenzione per il porto di Genova nel corso del 1921 dedicandogli diversi articoli. Esempio: «Il Popolo d'Italia», 6 ottobre 1921, *La grave questione del porto di Genova*.

²⁶ Sul fascismo genovese si veda Matteo Millan, *Semplicemente squadristi. Il fascismo post-marcia a Genova* in «Contemporanea», fascicolo 2, aprile 2013, pp. 209-238.

²⁷ Matteo Di Figlia, *Alfredo Cucco. Storia di un federale*, Palermo, Mediterranea, 2007.

nelle quali si ritrova spesso una precedente militanza tra le file del movimento dei combattenti, esperienze politiche pregresse e un certo radicalismo politico. Negli anni di affermazione del fascismo (1920-1925) le alleanze di interesse tra fasci e ceti politico-economici locali riflettono quindi due bisogni differenti. Da un lato, il bisogno dei fasci di emergere dal panorama urbano come forza egemone con un occhio anche al quadro nazionale. Dall'altro, il bisogno degli operatori economici di trovare qualcuno che li difendesse dalla deriva rossa e che portasse sui tavoli dei ministeri le loro istanze. In ogni caso, le spinte mediterranee e coloniali di questi fasci non furono solo temi di tornaconto per accattivarsi le clientele urbane, perché si inserivano comunque in un più generale discorso di affermazione italiana nel Mediterraneo ben presente nel repertorio politico del fascismo. Perciò, il locale e nazionale, il centrale e il periferico del partito si unirono da posizioni diverse e forse anche per ragioni differenti nella parola d'ordine: *navigare necesse!*²⁸.

Tali dinamiche interne di partito non misero comunque in discussione la lotta al vecchio sistema giolittiano e all'«antinazione» socialista ed è su questo piano che si riaffacciò di nuovo il Meridione. Fu nella necessità, cioè, di demarcare la propria differenza con le altre forze politiche che il fascismo nazionale parlò di Meridione e lo fece principalmente come oggetto dei fallimenti altrui:

«I nazionalisti parlano di grande industria (siamo anche noi per una grande industria) ma quando e con che fervore hanno combattuto per il contadino, per la rigenerazione del Meridione?»²⁹.

«Bisogna, in altri termini, dare al movimento in favore del Meridione un contenuto spirituale; bisogna farne soprattutto una questione di anima e di sentimento. Soltanto con questa premessa è possibile pensare di poter fare qualche cosa di concreto. Ed a questo soltanto il Fascismo è idoneo; soltanto il Fascismo può arrivare»³⁰.

Il fascismo distruggerà il falso cliché del napoletanismo, che pesa come una cappa di piombo su Napoli e su tutto il nobile Mezzogiorno; ed affiderà il compito di epurare ed elevare l'atmosfera politica ufficiale,

²⁸ «L'Italia è un molo che si protende in mezzo al Mediterraneo, gigantesco molo da cui devono salpare e spiccare il volo aeroplani» da «Il Popolo d'Italia», 29 dicembre 1921, *Navigare necesse*. Si veda anche «Il Popolo d'Italia», 15 febbraio 1922, *Fascismo e le questioni marinare*. Per un approfondimento sul tema fascismo, mare e romanità si rimanda a «Cahiers de la Méditerranée», n.95, 2017 dedicato a *La culture fasciste entre latinité et méditerranéité (1880-1940)*.

²⁹ «Il Popolo d'Italia», 23 dicembre 1921, *Fascismo e Nazionalismo*.

³⁰ «Il Popolo d'Italia», 2 Marzo 1922, *Italia meridionale e Fascismo*.

spazzando via gli imbroglioni e basando sull'esuberanza sentimentale e passionale di questa gente la sua educazione civica³¹.

La trasformazione da movimento in partito ebbe il risultato di donare al fascismo una maggiore proiezione nazionale, sia sotto il punto di vista organizzativo rinsaldando i legami con le propaggini periferiche, sia sotto il punto di vista politico. Il fascismo scoprì il Sud e alcuni fasci meridionali cercarono di sfruttare questa nuova visibilità. Una prova importante di ciò si ebbe nelle giornate del Convegno per il Meridione e le isole tenutosi a Napoli il 29 aprile 1922. In quell'occasione Aurelio Padovani e gli altri esponenti del fascismo napoletano sfruttarono l'importante palcoscenico per raccontare della «grande battaglia esplicita nel porto di Napoli» e, attraverso quell'esempio di lotta per la liberazione «delle masse lavoratrici dal giogo delle organizzazioni rosse», mettere strategicamente al centro della prima giornata del convegno il problema portuale³². Ciò divenne uno spunto per i delegati di altre regioni meridionali, che ne approfittarono per porre la questione degli scarsi e insufficienti collegamenti marittimi delle proprie aree di provenienza. Nei diversi interventi, anche dai toni polemici verso un Nord visto come disinteressato al Sud, è interessante notare come le richieste di potenziamento delle linee di comunicazione marittime guardassero più al Mediterraneo e alle colonie che al cabotaggio interno. Così si esprimeva Villelli, delegato di Messina:

Questo stato di cose oltre ad essere una ingiustizia nazionale reca il danno delle esportazioni di tutte le merci e di tutti i prodotti d'Italia. Con affetto passionale il partito deve occuparsi e preoccuparsi di questo problema meridionale, che non può essere scompagnato dal problema coloniale³³.

Nel tentativo di riportare il discorso in un quadro più ampio del sistema delle comunicazioni e probabilmente anche per stemperare i toni polemici, uno dei vertici del fascismo li presenti, Massimo Rocca, ricordò come:

Le comunicazioni navali debbono essere intensificate non solo per le colonie, ma anche con il Nord, in modo da avere comunicazioni giornaliere tra Palermo, Napoli e Genova con la Sardegna³⁴.

Il dato che vien fuori dal convegno napoletano è che l'associazione Meridione-colonie non fu, almeno nel 1922, un accostamento meramente esogeno. Non furono, infatti, tanto

³¹ «Il Popolo d'Italia», 22 ottobre 1922, *Partenope fascista*.

³² Tra i presenti c'era anche Costanzo Ciano che per evitare una monopolizzazione del dibattito rispose a Padovani affermando: «la questione portuale e quella marinara non possono essere scisse».

³³ «Il Popolo d'Italia», 30 aprile 1922, *Il grande Convegno a Napoli dei Fasci del Meridione e delle Isole*.

³⁴ *Ibid.*

il partito e le sue massime leve a conferire al Meridione il ruolo di piattaforma protesa verso il Mediterraneo e le colonie, piuttosto furono gli esponenti degli stessi fasci meridionali a fare ciò e a spingere in tal senso arrivando all'immagine emblematica di un Rocca – settentrionale – che ricordò la necessità di potenziare prima i collegamenti marittimi tra Nord e il Sud del Paese. In settembre si tenne poi a Genova il Congresso della Corporazioni Nazionale della Marina Mercantile organizzato dal fascismo³⁵. In quella sede Aurelio Padovani prese la parola come secondo relatore, dopo l'esponente del fascio genovese nella seduta dedicata ai porti. La presenza e soprattutto l'intervento di Padovani erano prova di quel ruolo preteso dal fascismo napoletano riguardo le tematiche portuali:

[Padovani] Afferma che l'organizzazione dei porti deve essere curata e studiata dai fascisti come quella dei pubblici servizi. Chiede che Napoli, dove per prima ben sette mesi fa e per altrettanti di lotta si è iniziata l'agitazione, sia scelta a sede della Corporazione [Corporazione Portuale coi Sindacati regionali] e ciò anche per ragioni di facilità di collegamento con le altre regioni³⁶.

Sulla base della stessa strategia comunicativa usata al convegno di Napoli di qualche mese prima, Padovani avanzò la proposta di scegliere Napoli come sede della corporazione³⁷ «perché Napoli per prima ha iniziato il movimento» di liberazione portuale. La lotta alle cooperative non fasciste nel porto napoletano non solo fu posta da Padovani come l'esempio virtuoso da seguire, ma anche come il pretesto morale e pratico di una guida napoletana per la questione portuale a livello nazionale. La proposta trovò nei delegati del fascismo genovese una chiara opposizione a dimostrazione ancora una volta di come sotto i molti alalà al Fascismo e a Mussolini ci fossero non solo differenze di vedute, ma tatticismi nel tentativo di promuovere i differenti campanili. Ad un mese dal raduno di ottobre a Napoli e della successiva marcia su Roma, Padovani e il fascio napoletano erano ormai riusciti a ritagliarsi un proprio spazio di visibilità e autorità all'interno del partito attraverso la leva dei collegamenti marittimi³⁸. La presa del potere nell'ottobre del '22

³⁵ «Il Popolo d'Italia», 6 settembre, 1922, *Il congresso della Corporazione Nazionale del Mare a Genova*.

³⁶ *Ibidem*.

³⁷ La proposta di Padovani prevedeva una Corporazione suddivisa nei seguenti sindacati regionali: Liguria, Toscana, Lazio e Sardegna, Campania, Sicilia e Calabria, Puglie, Marche-Abruzzi-Romagna, Veneto e porti fluviali padani, Venezia Giulia e Dalmazia e infine anche un sindacato per le colonie con Tripolitania e Dodecaneso.

³⁸ Sempre in settembre si tenne a Roma un Convegno indetto dalla Direzione del P.N.F. sul meridione. In quell'occasione Padovani, in veste di delegato della Campania, fu uno dei relatori e animatori principali del convegno. Cfr. «Il Popolo d'Italia», 7 settembre 1922, *Importante Convegno a Roma della Direzione del*

avrebbe dovuto teoricamente certificare questo *statu quo*, ma come si vedrà le cose andarono diversamente. Il congresso di Napoli del 22-24 dell'ottobre 1922 e la successiva marcia su Roma sono a tutti gli effetti il punto di arrivo dei fili fin qui tessuti. Proprio perché quell'evento rappresentò una svolta per il partito e il Paese, quei giorni ebbero inevitabilmente riverberi anche sul piano locale. Si è visto fin qui il percorso condotto dal fascismo napoletano, ma è altrettanto importante capire come colui che si apprestava a prendere le redini del potere guardasse la città. Capire, cioè, quale idea Mussolini aveva della città prima di prendere il potere. A tal riguardo si può constatare da un'intervista rilasciata al «Il Mattino» come Mussolini fosse per sua esplicita confessione ignorante sulle cose di Napoli e del Meridione³⁹. Il discorso del capo del fascismo fece appello a quella supposta diversità meridionale basata su quel ruralismo proprio del Sud che lo metteva al riparo dalla corruzione della società industriale e borghese tipica del Nord. Una visione del Meridione non certo solo di Mussolini. Molti all'epoca, senza troppe distinzioni politiche, ritenevano che il cuore del problema meridionale fosse di matrice culturale se non addirittura antropologica. Nell'intervista prima richiamata Mussolini aprì alle opere pubbliche come strumento di trasformazione non solo geografico-economica, ma anche sociale. Una posizione che si fece più chiara nelle giornate precedenti il congresso di Napoli dell'ottobre del 1922:

I problemi del Mezzogiorno sono in gran parte problemi di strade, di case, di acque, di porti, di bonifica, insomma, ed il fascismo meridionale porterà nella soluzione di questi problemi la rapidità con la quale ha affrontato i problemi di Bolzano, della Venezia Tridentina e quello della ricostruzione di San Terenzio e Bergeggi⁴⁰.

Il fascismo scontava l'etichetta, non a torto, di essere una forza a trazione settentrionale. Mussolini aveva chiara la posizione di debolezza in cui si trovava il fascismo meridionale ed era conscio della diffidenza di molti gruppi politici ed economici del Mezzogiorno. Il tema delle opere pubbliche era un utile bigliettino da visita per presentarsi a quelle clientele che il fascismo affermava di voler spezzare. Al di là del tatticismo, le affermazioni di Mussolini non sono comunque così scontate e prevedibili come potrebbero sembrare. Se si osserva il modo in cui il fascismo parlò sui giornali in quei

Partito Nazionale Fascista; Id., 8 settembre 1922, *La fine dei lavori della Direzione del Partito Nazionale Fascista*.

³⁹ «Il Popolo d'Italia», 12 agosto 1922, *Fascismo e Mezzogiorno d'Italia*.

⁴⁰ «Il Mattino», 21-22 settembre 1922, *La Nostra intervista col Capo del Fascismo*.

mesi della questione meridionale si nota come il centro delle dissertazioni, osservazioni e interviste rilasciate da esponenti sia settentrionali sia meridionali riguardò principalmente gli aspetti etico-morali del problema, piuttosto che gli aspetti strutturali della disegualianza economica Nord-Sud. In questo contesto parlare di opere pubbliche risulta perciò un elemento di per sé discriminante. Il congresso napoletano fu importante anche perché suggellò l'uso del titolo di «regina del Mediterraneo» coniato da Mussolini in persona:

Io vedo già la grandissima Napoli futura, la vera metropoli del Mediterraneo nostro – il Mediterraneo ai mediterranei – e la vedo insieme con Bari [...] e con Palermo costituisce un triangolo potente di forza, di energia, di capacità, e vedo il Fascismo che raccoglie e coordina tutte queste energie, che disinfetta certi ambienti, che toglie dalla circolazione certi uomini, che ne raccoglie altri sotto i suoi gagliardetti. Ebbene, o alfieri, di tutti i Fasci d'Italia, alzate i vostri gagliardetti e salutate Napoli, metropoli del Mezzogiorno, regina del Mediterraneo⁴¹.

III.3 Fascismo e porto di Napoli

Definita la strategia sul piano nazionale e partitico, bisogna ora comprendere come il fascio napoletano definì e attuò la propria strategia sul piano locale. Violenza squadrista e crumiraggio non furono gli unici fattori che determinarono la vittoria fascista nel porto di Napoli. Come aveva già evidenziato a suo tempo Michele Fatica, Aurelio Padovani intrecciò molto presto rapporti con gli armatori del golfo, tra i quali anche il già menzionato Giorgio Pierce, garantendo loro la continuità delle operazioni terminali nel porto e ottenendo in cambio sostegno politico ed economico⁴². L'olio di ricino non è tuttavia sufficiente per gestire una cooperativa portuale, ci vogliono iscritti e soprattutto contratti. Eliminata e resa inoffensiva la presenza delle cooperative di affiliazione socialista si rendeva necessario per il fascismo napoletano consolidare la propria presenza in un mondo complesso e sfaccettato politicamente com'era quello delle cooperative portuali. Capostipite delle organizzazioni fasciste fu la cooperativa di scaricatori di merci nere La Combattente fondata da Aurelio Padovani il 3 febbraio 1922 e in cui trovò spazio

⁴¹ «Il Popolo d'Italia», 25 ottobre 1922, *Il discorso di Mussolini*.

⁴² Michele Fatica, *Appunti per una storia di Napoli nell'età del fascismo in Mezzogiorno e fascismo. Atti del convegno nazionale di studi promosso dalla regione Campania*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1978, pp.96-98.

anche il suo braccio destro Vincenzo Tecchio nelle vesti di sindaco della cooperativa⁴³. Seguirono di lì a poco due nuove cooperative sempre nel ramo del carbone: La Riscossa, cooperativa dei chiattaioli delle merci nere e La Costante, cooperativa degli stivatori di merci nere⁴⁴. Il ruolo di guardia bianca del mondo armatoriale svolto da queste organizzazioni mutò all'indomani dell'ottobre 1922 quando cambiarono gli equilibri in campo. Da quel momento, infatti, iniziò un lento, ma progressivo processo di affermazione totalitaria delle organizzazioni fasciste in tutti gli aspetti riguardanti la portualità e le cooperative si trasformarono in veri e propri feudi di potere⁴⁵. Un segnale in tal senso lo si rintraccia nel considerevole ingrandimento degli iscritti alle cooperative fasciste, frutto principalmente delle fusioni – anche coatte – compiute con altre cooperative. Nel 1924 La Combattente si fuse con la cooperativa Avvenire portando i soci a circa 500 e nel 1925 la Cooperativa scaricanti del Tiraggio Carboni del porto di Napoli su pressioni del Regio Commissario del porto e delle stesse cooperative fasciste fu costretta a sciogliersi e a fondersi con la cooperativa Produzione e Lavoro controllata dai fasci⁴⁶. Alle fusioni il fascismo affiancò le infiltrazioni. Concorrendo all'affermazione di alcune cooperative a danno di altre, il fascismo se ne assicurò la fedeltà e il controllo. Un esempio fu quello della cooperativa dei battellieri, la quale riuscì con il concorso di Padovani a scalzare una società rivale dalla gestione di alcuni pontili. Successivamente il capo del fascismo napoletano venne di nuovo in aiuto della suddetta cooperativa trovando finanziatori per i lavori di ammodernamento dei pontili conquistati⁴⁷. La violenza e l'intimidazione furono comunque solo una parte delle tattiche usate dal fascismo per conquistare lo spazio portuale. Nel computo dei fattori va annoverata anche la capacità di assicurarsi l'aggiudicazione dei contratti più lucrosi con gli enti dello Stato e i privati. Dopo l'espansione numerica, quella economica colpì ancora più duramente le restanti cooperative, le quali furono man mano escluse dalla gara per i principali contratti con la complicità delle autorità portuali, indice quest'ultimo del nuovo corso imboccato nel

⁴³ Ne fecero parte inizialmente 609 soci di cui 400 effettivi e 209 avventizi. Cfr. ASN, Prefettura, Gab., II vers., b. 531, fasc.17; ACS, Segreteria particolare del Duce, carteggio riservato, fasc. Aurelio Padovani, n°064794.

⁴⁴ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1078, fasc.2.

⁴⁵ Similitudini possono essere fatte con il caso livornese. Nel settembre del 1922 fu costituita la cooperativa Benito Mussolini con lo scopo di intervenire nel campo delle tariffe portuarie e della gestione del traffico. Presidente onorario fu Costanza Ciano. Cfr. Paolo Ceccotti, *Il fascismo a Livorno. Dalla nascita alla prima amministrazione podestarile*, Firenze, Ibiskos Editrice, 2006.

⁴⁶ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.531 e b.1078.

⁴⁷ Ivi., b.545, fasc.10.

Paese dopo l'ottobre del 1922. Le prime cooperative a subirne le spese furono quelle facenti capo al Consorzio delle Cooperative del porto di Napoli, che riuniva tutte le figure professionali connesse alla discarica del carbone. Questa guerra dei contratti si presentò fin da subito come qualcosa di più di un contenzioso sindacale. In gioco c'era il controllo delle operazioni di manipolazione merci nel porto (dimensione economica del problema) e la conseguente espulsione di una controparte vicina alle posizioni dannunziane e combattentistiche (dimensione politica del problema)⁴⁸. In un primo tempo le cooperative fasciste ottennero il monopolio dei contratti con le ditte private. Poco dopo, tra febbraio e maggio del 1923, si svolse l'assalto all'ultima roccaforte detenuta dal Consorzio: il contratto per il trasbordo carbone per conto delle Ferrovie dello Stato in scadenza proprio a maggio. Le carte del ministro dell'Interno Finzi⁴⁹ offrono una chiara testimonianza della durissima lotta intrapresa dal Consorzio per il rinnovo del contratto. Una lotta senza esclusione di colpi, dove si denunciò l'ingiusto ribasso delle tariffe operato dalle cooperative fasciste e i legami che queste ultime, a detta degli uomini del Consorzio, intrattenevano con i cosiddetti «appaltatori», i quali altri non erano che camorristi⁵⁰. Terreno di scontro come visto erano principalmente i contratti per la manipolazione delle merci come nel caso appena visto del carbone. Dal punto di vista dei vertici fascisti ottenere contratti voleva dire offrire lavoro e il lavoro, o meglio la paga, rafforzava il legame con i propri iscritti ed era incentivo per ulteriori iscrizioni. Che l'attività politica nel porto non fosse secondaria nelle strategie del fascismo napoletano lo si deduce dal fatto che i vertici del fascio erano allo stesso tempo fondatori o gestori di cooperative, come fu lo stesso Padovani. Le cooperative divennero, perciò, dei piccoli potentati locali attraverso cui gli esponenti di punta del fascismo napoletano riuscirono a conseguire anche non pochi vantaggi economici⁵¹.

⁴⁸ACS, MI, Sottosegretariato Finzi, Ordine pubblico (1922-1924), b.7, *Consorzio Cooperative scaricatori del Porto*; Un altro episodio di contrapposizione tra i sindacati fascisti e quelli dannunziani si verificò negli stabilimenti delle Manifatture Cotoniere Meridionali. Cfr. Nicola De Ianni, *Operai e industriali...cit.*, pp.348-350.

⁴⁹ Ibid.

⁵⁰ La collusione con la camorra era un'accusa rimpallata da antifascisti e fascisti. Anche nella Palermo di Cucco il tema della mafia si prestò alle stesse dinamiche. Cfr. Matteo Di Figlia, *Alfredo Cucco. Storia di un federale*, cit.

⁵¹ La cooperativa tratteneva 3% sulle merci e disponeva di azioni dal valore di 25 Lire ciascuna (ACS, Archivi di famiglie e persone, *Agostino D'Adamo*, b.9; ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.531, fasc.17). Un'inchiesta del 1924 su La Combattente accertò una truffa per mezzo milione di lire a cui non seguì alcuna condanna (ACS, Segreteria particolare del Duce, carteggio riservato, fasc. Aurelio Padovani). In ultimo, i legami che Padovani strinse con il mondo armatoriale si mantennero anche dopo la sua espulsione con

Negli anni di consolidamento delle cooperative fasciste nel porto (1923-1925), un particolare terreno di scontro fu quello degli appalti con le autorità militari per lo stivaggio e il distivaggio delle merci in partenza e arrivo dalla Libia, contratti molto ambiti per la loro alta remuneratività. Con l'inizio della riconquista della Tripolitania e della Cirenaica si inaugurò uno stato di guerra nella colonia che si concluse solo nella prima metà degli anni Trenta. Questo scenario influenzò inevitabilmente la composizione merceologica dei vettori in arrivo e in partenza per la colonia. Autocarri, aeroplani, materiali esplosivi non solo diventarono una voce importante nei registri delle stive di carico dei piroscafi, ma erano anche alcune delle merci più redditizie per un tipico lavoratore a cottimo come era lo stivatore di porto. Prove di quanto appena detto si trovano nel tariffario approvato dal Regio Commissario del Porto di Napoli nel 1926, nel quale si riconosce una paga di 50 Lire per un'operazione completa di carico o scarico di un automezzo e di 70 Lire nel caso di un aeroplano, mentre per le merci varie la remunerazione si attestava mediamente sulle 5 Lire per tonnellata⁵². Le carte dell'allora prefetto di Napoli Agostino D'Adamo dimostrano l'esistenza di un giro d'affari intorno a questi contratti da cui non restò fuori la criminalità napoletana. Nella documentazione del prefetto si fa riferimento a possibili collusioni tra i vertici del sindacato portuale fascista e la malavita napoletana per garantire ad un'impresa selezionata l'appalto per le merci da e per la Libia inducendo le altre candidate a ritirarsi dalla gara⁵³. La redditività di questi contratti indusse gli stessi scaricatori ad essere estremamente sensibili a qualunque perturbazione nella gestione di questo traffico e il fascismo napoletano fu ancora più sensibile – e vulnerabile – verso le richieste provenienti dalla propria base sindacale. Esempio emblematico è quello della società Italiana, una concessionaria delle autorità militari per il trasporto di materiali diretti in Libia, la quale subappaltò i lavori ad una cooperativa fondata ad hoc denominata Fiduciaria. Quest'ultima era tenuta, per convenzione e disposizione del Commissario del Porto, ad affidare metà del lavoro ai propri soci e l'altra metà agli scaricatori esterni alla cooperativa. Impegnando solo i propri iscritti, il 5 giugno 1924 circa 150 scaricanti e stivatori sospesero il lavoro nel porto inducendo un sorpreso Camillo Tommasi, Segretario Generale dei fasci dei Lavoratori Portuali, a precipitarsi sulle banchine per

banchetti e versamenti a suo favore (ACS, Segreteria particolare del Duce, carteggio riservato, fasc. Aurelio Padovani; ACS, MI, Sottosegretariato Finzi, Ordine pubblico 1922-1924, b.12).

⁵² ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1078, fasc.2.

⁵³ ACS, Archivi di famiglie e persone, *Agostino D'Adamo*, b.9.

fermare lo sciopero spontaneo⁵⁴. La scelta dell'amministrazione militare nel prediligere come in questo caso la formula del noleggio tramite gara è da imputare principalmente a ragioni di costo e di tempo. L'appalto del servizio di carico e scarico permetteva una sensibile riduzione di costi per l'amministrazione militare attraverso il gioco dell'offerta, che in più di un caso tendeva al ribasso a causa dell'aspra lotta in corso nel porto. In secondo luogo, il noleggio delle navi permetteva una maggiore flessibilità visto che il materiale veniva preso in carico direttamente dalle imprese vincitrici che caricavano e scaricavano le merci su banchine prescelte dalle autorità militari. Nella maggioranza dei casi queste operazioni avvenivano sulle banchine dei Granili e sul molo Vittorio Emanuele, nella zona ad est del porto tramite l'uso di sambuche⁵⁵. Tuttavia, la possibilità di servirsi delle linee convenzionate per il trasporto di materiali e uomini da e per le colonie non era così remota. È attestata dalle fonti la pratica del noleggio di parti di piroscafi che facevano scalo nelle colonie. Se le merci venivano caricate da Napoli, queste venivano poste sotto paranco, cioè sottobordo di fianco alla nave⁵⁶. Questa formula stabilita nelle polizze di carico determinava una maggiore sicurezza evitando la promiscuità tra cose e persone a bordo della nave e una maggiore celerità nelle fasi di carico e scarico, che si traduceva per le autorità militari in un risparmio di costo. Uno dei principali motivi per cui si cercava di evitare l'uso delle linee convenzionate era quello di dover sottostare poi ai tempi e soprattutto alle fasi terminali dei piroscafi di linea. Questo si traduceva a Napoli nel dover caricare e scaricare le merci al molo Pisacane, all'epoca il principale molo di attracco per i piroscafi e transatlantici dove risiedeva la vecchia stazione marittima. «La cattiva abitudine», come la definì il Commissario del porto di Napoli, di usare quegli spazi anche per queste delicate operazioni causava un pericoloso affollamento sul molo con ricadute anche sulla velocità delle operazioni terminali⁵⁷.

Come visto anche nel caso della Banca Meridionale e delle Colonie ritorna anche in questo caso l'incidenza dell'oltremare nell'influenzare l'andamento di processi e di relazioni, che ad un primo sguardo considereremmo come storia locale. Questo porta a

⁵⁴ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1078, fasc.2. La notizia arrivò anche sul tavolo del Sottosegretario agli Interni Aldo Finzi (ACS, MI, Sottosegretariato Finzi, Ordine pubblico [1922-1924], b.12).

⁵⁵ ACS, Ministero delle Comunicazioni, Direzione Generale Marina Mercantile, *Ispettorato Servizi Marittimi*, b.965, documento n. prot. 2652.

⁵⁶ Ivi., documento n. prot. 3063.

⁵⁷ Ivi., documento n. prot. 2652

rimodulare o a fare maggiormente attenzione alla dialettica metropoli/colonia. L'oltremare non fu, infatti, unicamente e necessariamente un terreno per politiche di potenza tra gli Stati e di investimenti per l'alta finanza, trasfigurandosi in oggetto e preda di un'azione esterna di carattere *nazionale* e *programmato*. L'Oltremare italiano fu in alcuni casi anche un coefficiente di sviluppo di dinamiche locali nella metropoli. Basti pensare a Borriello e Moschitti, che usarono la promozione di Napoli porto dell'Oriente e successivamente regina del Mediterraneo come trampolini di lancio per le proprie carriere politiche e i proprie interessi economici, oppure al fascio napoletano che attraverso l'accaparramento dei contratti per la manipolazione delle merci, tra cui quelle da e per la Libia, poté consolidare la propria presenza nel porto e gettare le prime basi per quella più ampia strategia di occupazione degli spazi politici ed economici della città. Strategie che non necessariamente riflettono gli intenti decantati di grandezza politica ed economica del Paese e di dissodamento del Meridione da uno sbandierato torpore politico di fronte alla rivoluzione fascista. Anzi, nei casi studiati si è visto come questo elemento si piegò spesso a calcoli di altro genere: speculazioni, affarismo personale e, in ultimo, controllo politico. In conclusione, l'Oltremare, sia come immaginario a cui appellarsi, sia come sistema di relazioni a cui affidarsi, fu un fattore strumentalizzato da una minoranza economica (alcune personalità della Camera) ed una politica (fascismo di Padovani) per accrescere il proprio spazio d'iniziativa e soprattutto ottenere il potere. Restituire questo ruolo nelle dinamiche di potere locale induce quantomeno a non stigmatizzare la retorica colonialista del fascismo napoletano o della Camera come mero bagaglio di slogan e formule astratte, perché dietro – e lo si è visto – c'erano anche interessi economici e politici. Detto ciò, bisogna ora vedere su quali basi questi due gruppi dialogarono. Quasi paradossalmente la marcia su Roma e la formazione del governo di coalizione a guida fascista segnarono un primo forte ridimensionamento del fascio napoletano, il quale non riuscì a riproporre sul piano politico quel protagonismo e quella iniziativa espresse sul piano partitico e sindacale.

III.4 Prove di dialogo

La prima parte di questo lavoro si è chiusa con il 1922. La scelta si collega certamente all'avvento del fascismo, visto come una discontinuità sul piano diacronico tale da

chiudere una fase – quella del dopoguerra – e iniziarne un'altra. Tuttavia, questa periodizzazione si giustifica sul piano locale innanzitutto per un altro evento che da principio ebbe un'incidenza forse maggiore del nuovo governo Mussolini: la crisi economica. Si è già avuto modo di dire in diverse occasioni come il dinamismo postbellico composto non solo di speranze, ma anche di idee, proposte ed iniziative fu stroncato dalla crisi economica che sopraggiunse tra il 1921 e il 1922. In verità, il termine crisi andrebbe riferito ad un periodo più ampio nel quale è possibile rintracciare diverse crisi in parte concatenate tra loro. La prima fu propriamente una crisi di riconversione bellica avutasi tra il 1918 e il 1920, che colpì il forte rigonfiamento maturato dal tessuto industriale napoletano negli anni di guerra senza però intaccarne del tutto il settore trainante, l'industria di base grazie al regime delle commesse che continuò ad iniettare capitali. La seconda, sviluppatasi tra il 1921 e il 1922, fu una crisi economica che colpì l'Europa e l'Italia portando ad un repentino rialzo dell'inflazione⁵⁸. Una crisi che nello scenario italiano fu accompagnata e seguita anche da una crisi bancaria, di cui pure si è già parlato⁵⁹. È in questo arco di tempo che il settore manifatturiero napoletano subì il colpo più pesante e a farne maggiormente le spese fu proprio l'industria di base, che ne uscì sfiancata. Cantieristica, siderurgia e meccanica – in modo particolare le industrie aviatorie nate durante la guerra – furono tutte pesantemente coinvolte con fallimenti e chiusure degli stabilimenti come l'Ilva di Bagnoli i cui cancelli rimasero chiusi dal 1922 al 1924⁶⁰. L'incisività della crisi smorzò i facili ottimismo del dopoguerra mostrando come l'idea di Napoli porto dell'Oriente avesse i piedi d'argilla. Questo trauma, sociale ed economico insieme, fu a tutti gli effetti la cornice e la piattaforma su cui il nuovo governo fascista e forze locali negoziarono.

Alla presa di potere del fascismo nell'ottobre del 1922 gli attori in campo erano principalmente quattro. Da un lato, il fascismo ora forza di governo e la sua riottosa ramificazione locale. Dal lato opposto il mondo politico-liberale, sfiancato dai nuovi livelli di lotta di una società di massa che non riusciva a gestire⁶¹, e il mondo economico

⁵⁸ Cfr. J. Douglas Forsyth, *La crisi dell'Italia liberale. Politica economica e finanziaria (1914-1922)*, cit.; Emanuele Felice, *Ascesa e declino. Storia economica d'Italia*, Bologna, Il Mulino, 2015, pp.184-186.

⁵⁹ Giuseppe Conti, *Economie e banche tra le due Guerre (1915-1945)* in Leandro Conte (a cura di), *Le banche e l'Italia. Crescita economica e società civile 1861-2011*, Roma, Bancaria editrice, 2011, pp.147-151.

⁶⁰ Cfr. Nicola De Ianni, *Operai e industriali a Napoli...cit.*, pp. 57-87.

⁶¹ Luigi Masella, *Mezzogiorno e Fascismo* in «Studi Storici», Ottobre-dicembre 1979, n.4, pp.779-781.

napoletano riunito intorno alla Camera di Commercio di Napoli e all'Unione industriale di Napoli. Se gli anni che andarono dal 1923 al 1925 furono per il fascismo anni di ricerca di una maggioranza in Parlamento e nel Paese⁶², ciò fu ancora più vero sul piano locale dove il partito di Mussolini scontava l'emarginazione dai centri di potere. I successi di Padovani nel debellare il pericolo rosso non avevano del tutto convinto il ceto politico e gli industriali napoletani, i quali continuavano a guardare con sospetto e con generale distanza una forza che ancora non sapevano bene incasellare nel panorama politico a causa dei toni intransigenti spesso assunti da Padovani. Questo isolamento e la conquista precoce del potere portarono gioco forza il fascismo, privo di un proprio ceto politico, a ricorrere al sostegno delle classi conservatrici con larghe concessioni sul piano delle attribuzioni di potere e dell'ideologia⁶³. La prima concessione in ordine di importanza si potrebbe dire fu proprio l'espulsione di Aurelio Padovani e dei suoi fedelissimi dal partito dopo la forte opposizione all'ingresso dei nazionalisti tra le file fasciste⁶⁴. Nel 1923 Mussolini era interessato a normalizzare il Paese per rinsaldare la propria base di potere stringendo legami con le componenti moderate e non fasciste della società italiana. Le tesi dei revisionisti del fascismo come Giuseppe Bottai e Massimo Rocca appoggiate velatamente dal duce ebbero alla fine la meglio sugli intransigenti Farinacci e Padovani, che da posizioni diverse perorarono un'integrale fascistizzazione dello Stato e distanziamento da tutte le forze non fasciste. Tuttavia, mentre Farinacci poteva vantare un'indiscussa posizione di potere come ras di Cremona e come referente privilegiato dello squadristo⁶⁵, Padovani era un personaggio che per molti versi risultava sacrificabile sull'altare della politica e per questo pagò il prezzo della sua intransigenza. L'espulsione che ne seguì aprì un momento di cesura importante per il fascismo napoletano. La perdita di Padovani ebbe l'effetto di decapitare il fascio napoletano e il contestuale allontanamento di molti suoi fedelissimi non fece altro che accentuarne l'instabilità e lo sbandamento⁶⁶. Di fronte a questa condizione il direttorio del partito prima sciolse il

⁶² Renzo De Felice, *Mussolini il fascista*, cit., p.479.

⁶³ Paolo Varvaro, *Una città fascista*, cit., p.18.

⁶⁴ Pasquale Villani, *Gerarchi e fascismo a Napoli (1921-1943)*, Bologna, Il Mulino, 2013, pp.21-27.

⁶⁵ Cfr. Matteo Di Figlia, *Farinacci. Il radicalismo fascista al potere*, Roma, Donzelli Editore, 2007.

⁶⁶ Un'instabilità testimoniata dal rapido succedersi di personalità alla carica di federale in un arco di tempo relativamente breve: 20 gennaio 1923 reggente Vincenzo Tecchio, 23 maggio Arturo Consiglio, dall'11 novembre Ernesto Belloni, 3 febbraio 1924 Saverio Siniscalchi, 28 maggio Nicolò Castellino e infine dal 31 maggio 1925 si nominò un quadrunvirato.

fascio napoletano per sedare e mettere a tacere i dissensi interni, poi lo commissariò⁶⁷. Tutto ciò non poteva non avere ripercussioni sul contemporaneo dialogo tra fascismo napoletano e fascismo nazionale e tra fascismo e notabilato locale. La perdita di Padovani mise fine a quel protagonismo del fascio napoletano nei dibattiti interni al partito sui temi portuali e marittimi. Senza una guida riconosciuta e per di più commissariato, il fascio partenopeo perse in questa fase di transizione politica anche la possibilità di figurare come intermediario tra Roma e i notabili. Furono i commissari inviati dal Direttorio del partito a iniziare un primo avvicinamento ai settori produttivi della città, come fece il commissario e industriale Ernesto Belloni⁶⁸. Il vero esautoramento del partito locale venne però da Mussolini in persona, che prese l'iniziativa di aprire un tavolo di trattative con le forze politiche ed economiche della città partenopea esautorando di fatto sia il fascio locale sia l'amministrazione locale⁶⁹. La partita si ridusse ben presto ad un dialogo a due tra Mussolini e le rappresentanze economiche, vista la velocità con cui il mondo liberale napoletano fu facilmente asservito al volere del capo del fascismo⁷⁰ (con la dovuta e importante eccezione dell'ala guidata da Giovanni Amendola e dal quotidiano «Il Mondo»). L'allineamento delle forze economiche non fu però così scontato e la svolta giunse solo nel 1925, quando con la fine della crisi Matteotti e l'istituzione dell'Alto Commissario per la Città e la provincia di Napoli il fascismo accelerò il giro di vite sulle organizzazioni economiche.

⁶⁷ «Il Popolo d'Italia», 7 novembre 1923, *Scioglimento del Fascio di Napoli*; Id., 21 novembre, *La ricostituzione del Fascismo napoletano*; Id., 22 gennaio 1924, *Un forte discorso dell'on. Giunta per la ricostruzione del Fascio napoletano*.

⁶⁸ Salvatore Lupo, *Il fascismo*, cit., p.175. Si veda anche «Il Popolo d'Italia», 22 novembre 1923, *Un vibrante discorso del prof. Belloni*.

⁶⁹ Amministrazione che aveva già fatto atto di fedeltà al nuovo corso politico (Cfr. Raffaele Colapietra, op.cit., p.249). Nel 1924, seguendo una tattica già largamente adottata dal fascismo nel resto del Meridione, fu deciso lo scioglimento del consiglio comunale in favore di un regio commissario nella persona di Alberto Geremicca, ex sindaco di Napoli. Tra il 1922 e il 1926 nella sola provincia di Napoli fu sciolto il 40% dei Comuni con un picco di 14 scioglimenti nel solo 1925 (Luigi Ponziani, *Il Fascismo dei prefetti. Amministrazione e politica nell'Italia Meridionale 1922-1926*, Catanzaro, Meridiana Libri, 1995, p.27). La scelta di un uomo della vecchia guardia liberale come Alberto Geremicca testimonia le difficoltà incontrate dal fascismo nel selezionare un proprio gruppo dirigente all'indomani della presa di potere.

⁷⁰ Basti pensare che dei 33 candidati locali presenti nel listone del 1924 solo 13 erano propriamente fascisti. Circa un 1/3 dei liberali provenivano da precedenti esperienze parlamentari come Enrico De Nicola (poi fuoriuscito prima delle elezioni), Antonio Scialoja, Alberto Geremicca, Giovanni Porzio, Vincenzo Bianchi, Augusto De Martino. Cfr. Paolo, Varvaro, op. cit., pp.31-34.

Tornado al 1923, il nuovo Presidente del Consiglio gettò i primi ponti con il mondo politico-economico napoletano riproponendo la questione della «grande Napoli»⁷¹. Dietro le esternazioni e le aperture di Mussolini c'era l'intento di rinsaldare i legami con quelle aree della società che ancora guardavano con circospezione il nuovo Presidente del Consiglio dei Ministri. La successiva mossa del capo del fascismo fu quella di domandare direttamente agli esponenti politici locali e agli industriali del golfo napoletano quali provvedimenti servissero alla città, lasciando se non proprio carta bianca almeno buoni margini di negoziazione⁷². Tatticismo politico a parte, il gesto prova la sostanziale mancanza da parte del governo fascista di una visione strategica per la città. «La grande Napoli» fascista era, insomma, un cantiere da fare senza un progetto chiaro alle spalle⁷³, da qui gioco forza l'apertura – in sé tattica e necessaria – verso il ceto politico e imprenditoriale napoletano. Di fronte alla mano tesa da Roma la Camera di Commercio di Napoli fece preparare un memoriale in 14 punti, la cui redazione fu affidata ad una personalità che si è già avuto modo di conoscere nel corso di questa ricerca: Corrado Moschitti⁷⁴. Il memoriale fu poi portato di persona dall'allora sindaco della città Raffaele Angiulli a Roma, dove fu letto alla presenza di Mussolini, De Stefani (Ministro delle Finanze) e Carnazza (Ministro dei lavori pubblici)⁷⁵. Al primo punto del memoriale si trovava il porto con i suoi lavori di completamento e di ammodernamento, dimostrando quanto la questione fosse ancora centrale per i gruppi socioprofessionali della città⁷⁶. Nel complesso, il documento si presentava come afferma De Ianni: «eterogeneo pacchetto di richieste, somma e non sintesi di interessi di alcuni esponenti del ceto imprenditoriale, al di fuori di qualsiasi disegno complessivo»⁷⁷, tuttavia tra i 14 punti almeno 5 facevano riferimento anche indirettamente alle attività del porto. Si menziona la Fiera Campionaria «specializzata nei tre rami: navale, agricolo, coloniale» e della necessità da parte del

⁷¹ «Il Popolo d'Italia», 17 febbraio 1923, *I sindaci di Napoli e Roma a colloquio con Mussolini*; «Il Mezzogiorno», 18-19 luglio, *La cambiale di Mussolini*.

⁷² «Voce di Napoli» 16 luglio 1923, *Salvatori di Napoli*; PCM, Gab., 1923, fasc.8/1 n°1059 *richiesta del Comune di un mutuo 50 milioni*.

⁷³ Una valutazione che si motiva anche pensando alle varie riforme studiate nella prima parte di questa ricerca (deposito truppe coloniali, Istituto Orientale) che il fascismo eredita e porta avanti senza apportare una propria decisa impronta. Anzi, le esigenze di rigore di bilancio ridussero di molto l'impatto di queste riforme.

⁷⁴ «Il Mezzogiorno», 18-19 luglio 1923, *Il memoriale della Camera di Commercio*.

⁷⁵ «Il Mezzogiorno» 19 20 luglio 1923, *Ciò che Napoli ha ottenuto dall'on. Mussolini*.

⁷⁶ Il memoriale è conservato in ACS, PCM, Gab., 1923, fasc. 8/1, n°1947 *Provvedimenti per Napoli e il Mezzogiorno*.

⁷⁷ Nicola De Ianni, *Operai e industriali...cit.*, p.303.

Governo di «assicurare alla Fiera di Napoli il suo appoggio cordiale ed affettivo, analogamente a quanto fece per la Fiera di Milano». Si ritrova, poi, l'annoso e più volte riproposto problema del porto napoletano come porto di armamento⁷⁸:

Per risolvere la crisi della disoccupazione e per dare a molte industrie e a molti commerci nostri la possibilità di vivere e indispensabile che Napoli sia capolinea e PORTO DI EFFETTIVO ARMAMENTO delle linee sovvenzionate per le isole maggiori e le Colonie. [...] è bene ripetere che per PORTO DI EFFETTIVO ARMAMENTO intendesi che a Napoli per le dette linee, abbia luogo:

- a) L'arruolamento di tutto il personale
- b) Ogni lavoro di RIPARAZIONE e ALLESTIMENTO
- c) Il vettovagliamento completo.⁷⁹

Segue la richiesta di una Borsa Merci – peraltro già formalizzata nel dopoguerra⁸⁰ – perché così facendo «il traffico meridionale e in particolar modo quello PORTUALE DI NAPOLI riceverà un impulso ed un incremento che metteranno la nostra città in condizioni di sviluppare convenientemente tutte le iniziative dell'attività mercantile». A queste richieste i membri del Governo presenti alla riunione dimostrarono disponibilità solo a parte dei lavori previsti per il porto mercantile⁸¹ lasciando il resto a future deliberazioni⁸², che rimasero inevase anche nei successivi incontri tra Governo e amministrazione comunale⁸³. A dicembre fu approvato la convenzione per il porto di Napoli con un importante stanziamento di 200 milioni per la prosecuzione dei lavori già previsti dalla legge del 1904 e dal piano regolatore del 1917⁸⁴. La distanza tra richieste e

⁷⁸ Tra i punti c'è anche la questione di rendere Napoli porto di armamento anche per l'emigrazione negli Stati Uniti.

⁷⁹ ACS, PCM, Gab., 1923, fasc. 8/1, n°1947 *Provvedimenti per Napoli e il Mezzogiorno*.

⁸⁰ Vedi supra cap.II nota 178.

⁸¹ Stando a quanto riferisce il «Il Popolo d'Italia» Mussolini diede personali istruzioni affinché fosse rimodernata la stazione marittima e si costruisse una nuova casa degli emigranti. «Il Popolo d'Italia», 19 luglio 1923, *I rapidi provvedimenti di Mussolini per Napoli*.

⁸² «Il Mezzogiorno» 19-20 luglio 1923, *Ciò che Napoli ha ottenuto dall'on. Mussolini*. La scelta di mantenere e finanziare le opere portuali si allinea al più generale andamento dei tagli adottato dal governo «manchesteriano» di Mussolini. In termini assoluti nel biennio 1923-1925 si ebbe una contrazione degli oneri finanziari per opere pubbliche. Disaggregando i dati si nota, tuttavia, come i finanziamenti relativi ad opere marittime aumentarono. Cfr. Paolo Frascani, *Finanza, economia ed intervento pubblico dall'unificazione agli anni Trenta*, Milano, Angelo Guerini e Associati, 1988, pp.154-159.

⁸³ «Il Mattino», 4 ottobre 1924, *Mussolini concreterà al ritorno da Milano i provvedimenti per Napoli*; id., 10 ottobre 1924, *Lo studio dei provvedimenti per Napoli*.

⁸⁴ «Il Popolo d'Italia», 2 dicembre 1923, *Le convenzioni per i porti di Napoli, Venezia, Livorno*. Nella fattispecie furono previsti lavori di prolungamento (Molo S. Vincenzo e diga dei Granili), banchinamento

offerte fu il risultato di un insieme di posizioni e di orientamenti difficilmente conciliabili tra loro. Infatti, proprio i due ministri presenti al colloquio erano a quel tempo nel pieno di un contrasto tra due visioni contrapposte dell'azione di governo. Da un lato, la ricetta liberista di De Stefani per raggiungere il tanto agognato pareggio di bilancio si prestava poco a forti investimenti pubblici, in linea con quanto andava predicando allora Mussolini con l'idea di «Stato manchesteriano»⁸⁵. Dall'altro lato, invece, il popolare Carnazza, autore di un'importante riforma del ministero dei Lavori Pubblici⁸⁶, era promotore di un forte intervento dello Stato attraverso il rinnovato ministero dei LL.PP. in aree ad alta suscettibilità di sviluppo⁸⁷. Queste due filosofie di pensiero non potevano che scontrarsi ed infatti alla fine Carnazza fuoriuscì anche per questi motivi dal Governo e la sua stessa riforma fu pesantemente rivista dal suo successore Sarrocchi⁸⁸. Mussolini intanto prese ancora l'iniziativa incoraggiando la formazione di un Comitato propulsore per i lavori di Napoli⁸⁹, con l'intento di dar vita ad un tavolo stabile di contrattazione, che gli permettesse di entrare in rapporti più stretti con i ceti economici della città. A sedersi dall'altro lato del tavolo c'erano soprattutto quegli esponenti del mondo produttivo napoletano in cerca del palcoscenico ideale per essere riconosciuti interlocutori privilegiati del Governo, tra i quali Biagio Borriello che iniziò la sua personale scalata al potere ricoprendo la carica di vicepresidente del Comitato. Le aperture del Governo fascista definirono un terreno di dialogo, ma i limiti di queste aperture si evidenziarono fin da subito. Il centro delle richieste avanzate dagli industriali napoletani e specialmente

e allargamento del pontile Vittorio Emanuele II e del Molo Masaniello, arredamento di tutto il porto e sistemazione del Mandracchio. Cfr. ACS, PCM, Gab., 1925, fasc.8/1, n°455 *Lavori al porto di Napoli*; «Rivista economica. Bollettino Ufficiale della Camera di Commercio ed industria e del museo commerciale e coloniale di Napoli», Anno XLVII (Serie II), marzo-aprile 1924 n.3 e 4, *Il traffico e lo sviluppo del Porto di Napoli*.

⁸⁵ Questo obiettivo economico è palesato fin dalla pubblicazione del programma del partito fascista, in cui nella parte economica al primo punto si trova il «risanamento dei bilanci dello Stato e degli enti pubblici locali». Cfr. «Il Popolo d'Italia», 27 dicembre 1921, *Programma e Statuti del Partito Nazionale Fascista*.

⁸⁶ Il cuore della riforma verteva su una divisione dei servizi del ministero non più per materia, ma per territorialità. Così facendo si conferì unità funzionale alle 3 nuove grandi Direzioni (una per l'Italia settentrionale, una per l'Italia centrale e una per l'Italia meridionale) con una tripartizione del bilancio. Il vantaggio, oltre a quello di dare la possibilità di una visione d'insieme dei problemi di una data area, era quello di poter sapere in anticipo le disponibilità economiche di ogni Direzione per programmare i lavori. Cfr. Giuseppe Barone, *Mezzogiorno e modernizzazione. Elettricità, irrigazione e bonifica nell'Italia contemporanea*, Torino, Einaudi, 1986, pp.100-106; Guido Melis, *La macchina imperfetta. Immagine e realtà dello Stato fascista*, Bologna, Il Mulino, 2018, pp.69-70.

⁸⁷ «Il Popolo d'Italia», 25 settembre 1923, *La sistemazione dei porti nelle dichiarazioni del ministro Carnazza*.

⁸⁸ Giuseppe Barone, op.cit., pp.121-125.

⁸⁹ «Il Mezzogiorno», 7-8 agosto 1923, *Per l'avvenire di Napoli. La nomina di un comitato esecutivo*.

da Bruno Canto⁹⁰, amministratore delegato delle Manifatture Cotoniere Meridionali, ruotò intorno al ripensamento degli sgravi e incentivi sanzionati vent'anni prima dalla legge del 1904⁹¹, spia delle difficoltà generate dalla crisi economica. Nelle riunioni del comitato propulsore l'ala industriale ripresentò ai delegati del Governo diverse ipotesi di modifica alla legge, le quali furono ancora una volta accolte solo in parte⁹² evidenziando ancor di più come il governo di coalizione a guida fascista non puntasse propriamente su una visione industriale della città e del suo porto, quanto su una visione commerciale⁹³. Questa impostazione poteva essere gradita nelle sue linee generali all'ambiente della Camera di Commercio, in quanto naturale sede dei grandi mediatori commerciali, diverso era però il caso dell'Unione industriale regionale che rifletteva gli interessi dei grandi insediamenti industriali presenti nell'area napoletana con l'importante eccezione delle società di navigazione⁹⁴. Ad ogni modo, la vicenda dei finanziamenti fa emergere un dato nuovo e significativo, ossia il differente approccio mostrato dal fascismo al problema porto. Con il finanziamento selettivo e soprattutto con la volontà di tenere distinti i provvedimenti per la zona industriale da quelli per il porto, venne meno quella visione nittiana che univa fin dalla legge del 1904 il porto alla nascente e retrostante zona industriale.

III.5 I mesi della crisi Matteotti

Le aperture di credito di Mussolini erano volte ad ottenere un certo prestigio, dando prova di rispettare quanto evocato prima della marcia su Roma e conferire all'iniziale azione del fascismo una percezione di movimento e trasformazione del Meridione⁹⁵. Anche l'organo stampa del partito, «Il popolo d'Italia», si adoperò a sostegno di tale visione evidenziando il volume di servizi e infrastrutture che il Governo si apprestava a realizzare.

⁹⁰ Canto fu promotore di un proprio memoriale nel quale fece richiesta al governo fascista di un'estensione geografica dell'area di applicazione degli effetti della legge del 1904 e di un'estensione degli sgravi daziari anche per l'acquisto dei macchinari per le nuove imprese. ACS, PCM, Gab., 1923, fasc. 8/1, n°133 *Memoriale Canto*.

⁹¹ «Il Mattino», 22 ottobre 1924, *Le nuove provvidenze per Napoli e quanto si è realizzato in vent'anni*.

⁹² «Il Mattino», 28-29 febbraio 1924, *le tariffe doganali e la legge per Napoli*.

⁹³ Nicola De Ianni, *Operai e industriali...cit.*, p.304.

⁹⁴ Francesco Dandolo, *Interessi in gioco. L'Unione degli Industriali di Napoli tra le due guerre*, cit., p.41.

⁹⁵ Francesco Perillo, *Aspetti della strategia meridionalistica del primo fascismo (1921-1925) in Mezzogiorno e Fascismo. Atti del convegno nazionale di studi promosso dalla regione Campania*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1978.

Rispetto al periodo precedente la presa di potere i discorsi meridionalistici furono meno rivoluzionari e più trionfalistici, ciò non poteva essere diversamente, visto che il fascismo era divenuto intanto la forza che guidava il Paese:

Napoli è una grande città e Mussolini è un grande uomo. Dovevano intendersi. Si sono compresi e si amano. La grande metropoli mediterranea inesauribile di genialità, di fede e di patriottismo non è più dimenticata. Essa è nel cuore del Duce. Essa è nel cuore della nuova Italia protesa verso il Mediterraneo⁹⁶.

E per questo egli ha voluto che la meravigliosa ed incantevole metropoli meridionale, Napoli, che chiamò alla vigilia della Marcia su Roma, la regina del Mediterraneo, avesse finalmente il suo porto, aspirazione ardente e secolare di quel generoso popolo, il suo porto che potesse gareggiare con i più grandi porti del mondo⁹⁷.

Una trasfigurazione quasi messianica di Mussolini e del fascismo che non convinse però tutti. Nella città in perenne attesa di un indirizzo economico, c'era chi come il giornale «Il Roma» diffidò dei facili ottimismo delle «orchestre che strepitano» a Napoli:

Un grande scalo lo si improvvisa forse da una settimana all'altra? Diciamo, come sempre, la cruda verità, non essendo avvezzi a turlupinare noi stessi e il prossimo. In momenti, la gentarella qui credeva che Mussolini avesse avuto il poter di far saltare fuori dall'acqua moli e pontili starnutendovi sopra⁹⁸.

Allo stesso modo, «L'Italia» ricordò i «provvedimenti-burletta» che in passato avevano già annunciato trasformazioni radicali di Napoli e il Mezzogiorno:

In sostanza, la questione delle future armonie si basa sul concetto che il Governo deve rendersi degno del Mezzogiorno e non il Mezzogiorno del Governo. Giacché il Mezzogiorno ha una regina: Napoli; e, specialmente in tempi di ordine e gerarchie, non si è mai sentito dire che le regine abbiano consentito ad umiliarsi⁹⁹.

Che l'intesa di cui parla «Il Popolo d'Italia» non rappresentasse propriamente l'andamento delle trattative tra Governo e rappresentanze locali, lo si è già visto con riguardo al memoriale Canto e alle modifiche alla legge del 1904. Tuttavia, anche la più accondiscendente Camera di Commercio ebbe da ridire sui lavori al porto. Nel marzo del 1924 Biagio Borriello, in veste di presidente della Commissione speciale per il porto della Camera di Commercio, preparò con altri esponenti camerale un documento da sottoporre al Governo per segnalare alcune criticità nei provvedimenti presi per scalo napoletano.

⁹⁶ «Il Popolo d'Italia», 20 luglio 1923, *La Regina del Mediterraneo*.

⁹⁷ «Il Popolo d'Italia», 11 gennaio 1924, *Il Mezzogiorno e il Governo Nazionale*.

⁹⁸ «Il Roma», 28 novembre 1923, *A proposito dei lavori al Porto*.

⁹⁹ «L'Italia», 1° dicembre 1923, *Napoli e il Governo*.

Nonostante il plauso per lo stanziamento dei 200 milioni, veniva sottolineata la «penosa impressione per quanto riguarda l'imposizione della sovratassa di ancoraggio, delle tasse sui passeggeri e sulle merci caricate e scaricate»¹⁰⁰. Il rischio paventato dalla Camera era quello di una drastica riduzione del traffico dei vettori in arrivo o in transito per il porto di Napoli a causa del nuovo regime fiscale, per cui il vantaggio di un porto ammodernato secondo questa tesi veniva annullato dagli effetti delle nuove tasse. Ad agosto sul tavolo del ministro delle Comunicazioni Costanzo Ciano arrivò un documento di rimostranza per le nuove tasse portuali sottoscritto da 127 tra agenti marittimi, imprenditori marittimi e ditte di trasporto e spedizione. Nel documento si mise sotto accusa la stessa Camera di commercio di Napoli per negligenza ai suoi doveri di rappresentanza degli interessi delle categorie colpite dai provvedimenti del Governo. Alla fine, la *querelle* sulle tasse si concluse stesso sul nascere, perché la loro entrata in vigore venne posposta di anno in anno spegnendo le rimostranze¹⁰¹. La risoluzione temporanea che alla fine divenne definitiva aiutò a non intaccare più di tanto quell'immagine di *città in marcia* affermatasi nel discorso pubblico locale dopo la marcia su Roma. Anzi, con le elezioni del 1924 questa immagine di Napoli si consolidò beneficiando di quel clima di concordia nazionale che stemperò ancor di più le critiche all'azione di governo. Segno di questa unità fu proprio lo slogan regina del Mediterraneo usato in quella tornata elettorale da tutte quelle forze a sostegno del listone per cloroformizzare i problemi che assillavano la città¹⁰². Una situazione che presenta delle similitudini con le elezioni del 1919 e l'uso dello slogan porto dell'Oriente. In questa tornata elettorale, però, l'uso dello slogan rispecchiò una fetta molto più ampia dell'orizzonte politico napoletano grazie al listone che lo brandì. Tutto ciò diede inevitabilmente un effetto amplificato all'uso della formula, la quale divenne nel tipico gergo fascista una parola d'ordine più che un'ipotesi. Se le elezioni del 1924 permisero di unire fascisti e fiancheggiatori sotto la bandiera della regina del Mediterraneo è anche vero che quelle stesse elezioni diedero una sterzata non calcolata alle relazioni tra governo e periferia napoletana. Infatti, l'uccisione di Matteotti provocò a Napoli come altrove un forte scollamento di quelle frange della società, che pur non

¹⁰⁰ ACS, PCM, Gab., 1925, fasc.8/1, n°455 *Lavori al porto di Napoli*. Si veda anche «Il Popolo d'Italia», 12 marzo 1924, *La Camera di Commercio di Napoli contro le nuove tasse portuarie*.

¹⁰¹ Ivi., fasc. 8/1, n°142 *Tariffe imbarco sbarco merci dal porto di Napoli*.

¹⁰² «Il Mattino», 25 marzo 1925, *Il R. Commissario, il prefetto di Napoli ricevuti da Mussolini*; «Il Mezzogiorno», 25 marzo 1925, *Per la Soluzione dei problemi napoletani*; PCM, Gab., 1925, fasc.8/1, n°674 *Napoli Amministrazione straordinaria*.

essendo fasciste, si erano avvicinate dopo l'ottobre del 1922 al nuovo corso in nome della stabilizzazione e normalizzazione del Paese. Nei successivi mesi dell'Aventino la situazione si aggravò ulteriormente anche a causa di una palese incertezza di Mussolini sulla risposta da dare. Di fronte alle pressioni per una «seconda ondata» dell'ala intransigente del partito guidata da Farinacci¹⁰³, il duce iniziò un lento e difficile lavoro di ricompattamento delle file governative e fiancheggiatrici, ma data la debolezza della sua posizione fu costretto ad allargare maggiormente le maglie della negoziazione favorendo con ciò il ripresentarsi delle istanze dal basso¹⁰⁴. Se fino a quella data il Presidente del Consiglio poté dialogare da una posizione di relativa stabilità, in quel frangente la situazione quasi si invertì, dovendo lui andare a chiedere il sostegno. In questa condizione Mussolini intraprese un viaggio tra le principali città nei mesi di settembre e ottobre per sondare gli animi e ottenere dietro contraccambi il sostegno di gruppi politici ed economici¹⁰⁵. A Napoli, dove l'opposizione antifascista stava sempre più prendendo forma e corpo intorno a Giovanni Amendola e alla sua Unione meridionale, Mussolini giunse per inaugurarvi la IV Fiera Campionaria¹⁰⁶. La presenza del Presidente del Consiglio all'inaugurazione della principale manifestazione organizzata dalla Camera rappresentò simbolicamente il punto più alto raggiunto dall'istituto nella negoziazione con il centro. Sicuramente quella partecipazione eccellente fu nei fatti anche un importante *endorsement* per chi ne aveva curato l'organizzazione, cioè Biagio Borriello in qualità di Presidente della Fiera Campionaria e come si vedrà a breve nuovo commissario della Camera di commercio. Un *endorsement* che indirettamente si estese anche a coloro i quali avevano sempre creduto nel progetto e lo avevano portato avanti, come Corrado Moschitti che era stato il Direttore della Fiera¹⁰⁷, nonché direttore del bollettino del Museo commerciale e coloniale «Hermes» e, alla data dell'evento, Segretario generale della Camera di commercio:

¹⁰³ Paul Corner, *Italia fascista. Politica e opinione popolare sotto la dittatura*, Roma, Carocci, 2015, pp.65-67.

¹⁰⁴ «Il Mattino», 8 novembre 1924, *Una nuova riunione di deputati per i problemi napoletani*.

¹⁰⁵ Renzo De Felice, *Mussolini il fascista*, cit., pp.674-682.

¹⁰⁶ «Il Mezzogiorno» 17-18 settembre 1924, *L'inaugurazione della fiera*.

¹⁰⁷ «La Rivista Economica. Bollettino ufficiale della Camera di Commercio e Industria e del Museo Commerciale e Coloniale di Napoli», anno XLVII (Serie II), Gennaio-Febbraio 1924, n.1-2, p.150.

La rassegna delle forze economiche che Napoli offre [...] è una manifestazione che, ci sia lecito dire, merita tanto autorevole e largo consenso. Perché, o Signori, è consenso la presenza ambita di S.E. il Presidente del Consiglio Onorevole Mussolini¹⁰⁸.

Anche se i quotidiani presentarono la partecipazione di Mussolini come la visita del Presidente del Consiglio venuto ad ascoltare i bisogni della città, è chiaro che la visita e più in generale i mesi tra l'omicidio Matteotti e il discorso del 3 gennaio si trasformarono in un'utile finestra per la Camera, che ripresentò gran parte di quelle richieste e progetti precedentemente accantonati, rivisti o procrastinati – tra cui quello di una nuova stazione marittima di cui si parlerà a breve – che in quel clima politico trovarono ben altre aperture. Già in agosto fu presentato un promemoria in 10 punti alla Presidenza del Consiglio su 1) lavori al porto 2) bacino di carenaggio 3) bacino galleggiante 4) porto di armamento 5) stabilimento Ilva 6) fondazione dell'Accademia aeronautica 7) direttissima Roma-Napoli 8) trasformazione dell'Orientale in Istituto Coloniale 9) casa degli emigranti 10) tasse del porto. Per la questione del porto di armamento il promemoria della Camera ancora una volta punta su una specializzazione del traffico portuale napoletano:

«Frattanto occorre che nelle decisioni per le linee sovvenzionate [...] si tenga in considerazione Napoli, specialmente nel gruppo delle linee Coloniali per le quali Napoli ha un diritto speciale così come testa di linea che sede di armamento»¹⁰⁹.

Prima di parlare della IV Fiera Campionaria è bene soffermarsi su quello che intanto stava avvenendo all'interno dei due organismi di rappresentanza economica: Camera di Commercio e Unione industriale regionale. All'interno di questi organismi il delitto Matteotti segnò un punto di svolta decisivo nella loro fascistizzazione, anche se con tempi e modalità diverse. Alla presa del potere del fascismo la Camera di Commercio di Napoli si presentava divisa tra un'ala capeggiata dal nittiano Gabriele Arienzo, allora presidente della Camera di Commercio, e un'ala capeggiata dal suo vice Cosimo Capasso¹¹⁰. La fuoriuscita di Arienzo determinò la nomina di Capasso a presidente e di Borriello come suo vice. Quest'ultimo incassò i buoni frutti del suo avvicinamento al fascismo grazie

¹⁰⁸ *Ivi*, Settembre 1924 n.9, *Discorso pronunciato dall'On. Biagio Borriello, Presidente del Comitato della Fiera Campionaria*.

¹⁰⁹ ACS, PCM, Gab., 1925, fasc. 8/1, n°455 *Lavori al porto di Napoli*.

¹¹⁰ Gabriele Arienzo ricoprì la carica di presidente della Camera dal 14 gennaio 1922 al novembre dello stesso anno, quando si dimise insieme a tutta la giunta. Per ulteriori informazioni si rimanda a Giuseppe Paletta (a cura di), *Dizionario biografico dei presidenti delle Camere di commercio italiane (1862-1944)*, vol.I, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2005, pp.154-157.

all'intermediazione dell'industriale, nonché allora commissario politico del fascio napoletano, Ernesto Belloni¹¹¹. Quando nel 1924 si decise il commissariamento della Camera di Commercio di Napoli il Governo spinse affinché fosse Borriello a ricoprire l'incarico eclissando proposte differenti provenienti dalla stessa Camera. Il compito dell'armatore fu quello di portare a termine l'allineamento filogovernativo, cioè la fascistizzazione dell'istituto. Obiettivo raggiunto in tempi abbastanza rapidi e che Borriello riuscì a preservare anche durante i mesi difficili dell'Aventino¹¹². Una situazione simile ma non identica si verificò con l'Unione regionale industriale. In questo caso alla presa di potere del fascismo i ranghi si presentavano più compatti e con un vertice di comando nella persona di Maurizio Capuano più solido di quello della Camera. In parte le motivazioni sono da addurre al carattere associativo dell'Unione: mentre la Camera era un organo di compensazione di interessi molto più vari, l'Unione nasceva come organismo di rappresentanza degli industriali della Campania. In aggiunta, la Camera rifletteva interessi eminentemente localistici, mentre per chiara volontà dei fondatori dell'Uri quest'ultima non circoscriveva «la tutela degli interessi nell'ambito di aree che hanno invece evidenti connessioni e legami con la restante parte della penisola»¹¹³ adottando perciò una strategia nazionale nel portare avanti le diverse istanze. Anche nel caso dell'Uri, però, la fascistizzazione accelerò grazie al sostegno offerto dall'interno dell'organizzazione e anche in questo caso il fascistizzarsi di alcuni esponenti dell'Unione rispecchiò anche un tentativo di esautoramento del vecchio gruppo dirigente liberale in favore di uno nuovo¹¹⁴. Se nella Camera la figura di *trait d'union* fu quella di Borriello, nell'Uri tale ruolo fu svolto da Teodoro Cutolo, amministratore delegato degli insediamenti Ilva di Bagnoli e Torre Annunziata e candidato alle elezioni del 1919 nel Partito Economico, e soprattutto da Bruno Canto, il quale aveva intanto affidato la direzione del proprio giornale, «Il Mezzogiorno», ad una figura di indubbia fede fascista come Giovanni Preziosi. Durante i mesi dell'Aventino Canto iniziò una serrata critica

¹¹¹ A riprova di ciò Borriello fu inserito nella lista governativa della circoscrizione della Campania per le elezioni del 1924. Cfr. «Il Popolo d'Italia», 21 febbraio 1924.

¹¹² Cosa che Borriello non dimenticò di rimarcare nella relazione sul suo primo anno di incarico da commissario della Camera di Commercio. Si veda PCM, Gab., 1925, fasc. 6/2 n°4375, *Relazione del Commissario Governativo On. Biagio Borriello a S.E. il Ministro dell'Economia Nazionale*.

¹¹³ Francesco Dandolo, *Interessi in gioco*, cit., p.17.

¹¹⁴ La contrapposizione rispecchia più generali contrasti tra settori produttivi. La spinta alla politicizzazione dell'associazione proviene principalmente dagli esponenti forti del settore tessile, mentre Capuano proveniva dalle file degli elettrici.

sulle pagine del «Il Mezzogiorno» contro la gestione di Capuano, reo di essere un attendista e di non appoggiare pubblicamente il Governo. Alla fine la capitolazione di Capuano avvenne solo con la sua morte nel 1925. Alla carica di presidente dell'Uri gli successe Teodoro Cutolo, che al pari di Canto aveva spinto per una politicizzazione dell'associazione¹¹⁵. Questi due percorsi per quanto diversi mostrano un dato in comune, cioè il ruolo avuto da alcuni esponenti interni a tali organismi nel favorire e accelerarne la fascistizzazione. L'azione rispecchiò l'intento sia di acquisire spazio all'interno della Camera e dell'Uri, sia quello di mettersi in luce agli occhi del nuovo Governo come interlocutori privilegiati. Con la svolta del 3 gennaio 1925 e la successiva costruzione del regime, la forma e il modo del rapporto centro-periferia mutò sensibilmente. Nel nuovo scenario politico nel quale saltarono anche le regole di eleggibilità delle cariche in molti istituti, Borriello e Canto si candidarono come referenti per le questioni economiche dell'area napoletana raggiungendo e mantenendo tale status per tutti gli anni Venti.

Tornando alla IV Fiera Campionaria, si è detto come quell'evento avesse rappresentato da un certo punto di vista il momento più alto fino allora raggiunto dalla Camera di Commercio nel promuovere le istanze di vari settori produttivi della città, ma al di sotto degli entusiasmi la realtà si presentava ben diversa. Che la fiera napoletana non godesse di buona salute è deducibile dalle vicende intercorse nei mesi precedenti. In dicembre i comitati organizzativi delle tre fiere campionarie (Milano, Padova, Napoli) si incontrarono alla presenza del presidente di Confindustria Antonio Benni per giungere ad un accordo sulla spartizione dei vari settori produttivi. L'obiettivo dell'incontro fu, cioè quello di garantire un maggior coordinamento tra le tre fiere al fine di impedire inutili sovrapposizioni e concorrenze non solo nella scelta delle giornate espositive, ma soprattutto nella scelta dei settori produttivi da rappresentare e quindi degli espositori da invitare¹¹⁶. A quest'incontro la delegazione napoletana arrivò fortemente motivata a raggiungere un accordo¹¹⁷. D'altronde, proprio la fiera partenopea aveva adottato per prima una strategia di diversificazione rispetto a quella milanese iniziata con la terza edizione e basata su un asse agricolo-marittimo-coloniale dell'esposizione. All'avvicinarsi della quarta edizione, però, quella strategia iniziava a mostrare i propri

¹¹⁵ Francesco Dandolo, *Interessi in gioco*, cit., pp.47-53.

¹¹⁶ «Il Popolo d'Italia», 11 dicembre 1923, *Per le fiere campionarie di Milano, Padova e Napoli*.

¹¹⁷ A guidare la rappresentanza napoletana fu Biagio Borriello.

limiti. Infatti, non solo le fiere di Padova e di Milano riscuotevano un maggior successo in termini di partecipazioni e di introiti, ma anche rispetto ai tre settori scelti come esclusivi la fiera napoletana non riuscì ad incassare il favore e la partecipazione degli espositori. Se per il settore agricolo questa condizione dipese da una generale indifferenza degli agricoltori meridionali verso l'evento fieristico in sé per sé, per il secondo settore di riferimento, quello coloniale, le motivazioni sono da rintracciarsi altrove. La fiera napoletana, che tanto spese nel costruirsi un'immagine di emporio di prodotti coloniali, scontò la concorrenza della fiera milanese, la quale aveva dato vita ad una propria mostra coloniale. Lo sconfinamento milanese non passò inosservato, come attestano le parole di Corrado Moschitti che della fiera napoletana fu direttore:

Le tre fiere Campionarie, di Milano, di Padova e di Napoli, la prima per il suo programma industriale, la seconda per il suo programma di espansione commerciale nel Levante d'Europa, la terza per il suo programma agricolo, marittimo e coloniale, possono, se ben disciplinate (se ciascuna, cioè, rimarrà strettamente fedele al suo programma) integrarsi a vicenda¹¹⁸.

Queste parole e l'azione della delegazione napoletana non bastarono e alla fine dell'incontro non si raggiunse concretamente un accordo. La proposta messa sul tavolo di un'organizzazione congiunta per quanto concerne la calendarizzazione degli eventi, la logistica, e la propaganda interna ed estera fu eclissata in favore di una più generica promessa di maggiore coordinamento tra i vari comitati che poco fece sperare. Ecco perché, in vista della quarta edizione della fiera, si decise di cambiare ancora puntando maggiormente sull'aspetto marittimo. Così come era successo a suo tempo per la mostra coloniale la propaganda napoletana cercò di costruire un *fil rouge* tra la storia della città e il mare, così da conferire quella legittimità e soprattutto quelle motivazioni per rappresentare e accogliere quei settori dell'economia del mare (cantieristica, pesca, commercio marittimo e trasporti) più di quanto avrebbero potuto fare città come Milano e Padova. Per rimarcare ciò, si decise di introdurre una gara motonautica con la quale permettere – anche grazie alla presenza di montepremi – alle industrie del settore di presentare il loro naviglio più moderno. Un'ulteriore novità introdotta per la quarta edizione fu la mostra dell'aeronautica e dell'industria aviatoria, che intercettò un settore

¹¹⁸ «La Rivista Economica. Bollettino ufficiale della Camera di Commercio e Industria e del Museo Commerciale e Coloniale di Napoli», anno XLVII (Serie II), Ottobre 1923 n°10, *Pel disciplinamento delle Fiere Campionarie in Italia*.

che aveva raggiunto una dimensione significativa nel golfo napoletano durante gli anni della guerra¹¹⁹. Questa prospettiva di rinnovamento dal basso scontò la distanza delle posizioni ministeriali palesata dai ritardi con cui i vari ministeri risposero al comitato organizzativo per l'organizzazione delle mostre. Tra i ministeri fu proprio quello delle Colonie a disimpegnarsi per primo facendo voto di non partecipare direttamente alla fiera né dal punto di vista finanziario né organizzativo, ma lasciando ai singoli governatori delle colonie la facoltà di partecipare e di invitare i propri espositori¹²⁰. In questo come negli altri casi Borriello si prodigò molto affinché la fiera ricevesse il supporto richiesto, ottenendo in cambio per lo più rifiuti o vaghe promesse. Alla fine le giornate della fiera, seppur celebrate dalla stampa e dallo stesso Borriello, lasciarono le casse della Camera di Commercio vuote. Quello che doveva essere il nuovo fiore all'occhiello della fiera, la gara motonautica, si trasformò in un conto in rosso a causa delle resistenze del ministero delle Comunicazioni a rimborsare le spese per premi e organizzazione. Contestualmente il Commissariato dell'Aeronautica si tirò fuori dalla richiesta di un contributo di 20.000 Lire, giustificando l'invio dei materiali esposti come contributo sufficiente¹²¹. Ad un mese dalla fine dell'evento Borriello si trovò a pressare la Presidenza del Consiglio per ricevere almeno il contributo promesso dal ministero delle Finanze che tardava ad essere erogato. Questa vicenda si concluse diversi mesi dopo con l'autorizzazione del ministero delle Finanze a stornare una somma di 50.000 Lire dai fondi del ministero delle Comunicazioni in favore del Comitato Fiera campionaria di Napoli. La soluzione unica mise fine al contenzioso, ma allo stesso tempo fece decadere le altre richieste di contributi rivolte sia al ministero delle Comunicazioni sia al Commissariato dell'Aeronautica¹²². Un amareggiato Borriello annotò come per la sola mostra coloniale si fosse generato un disavanzo di 38.544 di Lire. A fianco al dato dei contributi istituzionali, c'è forse quello più eloquente dei numeri della quarta edizione. Mettendo a confronto i dati offerti dai bilanci consuntivi delle diverse edizioni e usando come parametro di riferimento la prima edizione, si riscontra alla voce entrate generali un trend negativo accentuandosi significativamente alla IV edizione: - 10,10% (II Fiera), - 8,14% (III Fiera), - 26% (IV Fiera). Il valore forse più emblematico per lo stato di salute della fiera è quello delle

¹¹⁹ Paola De Vivo, *L'industria del Sud. Radici e prospettive dell'aeronautica in Campania* in «Meridiana», n.84, 2015, pp.15-39.

¹²⁰ ACS, PCM, Gab., 1925, fasc. 14/1, n° 993 *V Fiera Campionaria*, documento n. prot. 15304.

¹²¹ Ivi., n. prot. 3187.

¹²² Ivi., documento n. prot. 16857

adesioni, che rivela una diminuzione ancora più marcata per l'ultima edizione: +6,27% (II Fiera), -3,68% (III Fiera), -35% (IV Fiera)¹²³. Con questi numeri era davvero difficile pensare ad una continuazione dell'esperienza fieristica che, difatti, terminò l'anno successivo con la quinta edizione. Nel tentativo ultimo di tamponare questa perdita di adesioni, la V fiera fu anticipata ad agosto rispetto al tradizionale periodo autunnale per unirla alla Mostra Nazionale delle Bonifiche programmata per quel mese a Napoli. Per l'evento il ministero delle Colonie tornò ad investire sulla fiera richiedendo la costruzione di un ampio padiglione per la mostra delle quattro colonie (Eritrea, Somalia, Libia, Dodecaneso) in aggiunta a due aree dedicate ai commercianti arabi fatti venire da Tripoli e al Villaggio Duca degli Abruzzi¹²⁴. Anche i ministeri di Marina e Aeronautica e gli enti del porto e delle Manifatture Tabacchi organizzarono delle proprie aree espositive. Tra gli standisti privati spiccavano invece i grandi gruppi d'impresa come l'Ilva, la Montecatini e le Manifatture Cotoniere Meridionali. Nonostante questi sforzi e la scelta di unirla alla mostra sulle bonifiche, la fiera si chiuse con il segno negativo e una pesante ipoteca sul suo futuro. A complicare la situazione fu lo scioglimento – imposto per statuto dell'Ente – del comitato organizzativo che fino a quel momento aveva amministrato la fiera. Cercando di rientrare nei tempi utili per l'organizzazione di una sesta edizione, Borriello con insistenza chiese al ministero dell'Economia Nazionale e alla Presidenza del Consiglio l'autorizzazione alla costituzione di un nuovo comitato al fine di risollevere le sorti della fiera, ma quell'autorizzazione non arrivò mai¹²⁵. Dopo cinque anni e cinque edizioni finiva il sogno di «una testa di ponte verso Oriente dei produttori italiani» come la definì Vincenzo Bruno all'inaugurazione del 1921. Le ragioni del fallimento furono molteplici, come molteplici furono le difficoltà vissute dalla fiera durante gli anni di vita. Nella lista di motivazioni spicca la mutazione nella fisionomia della fiera, che da vetrina d'esposizione per i professionisti passò ad essere principalmente un momento celebrativo per governo e ministeri nelle ultime edizioni. La presenza più numerosa di mostre ministeriali e, allo stesso tempo, la diminuzione delle adesioni nel corso degli anni è un sintomo di come la fiera avesse perso la propria capacità attrattiva su molti operatori economici che scelsero altri contesti. Una fiera palinsesto che aveva ormai pochi legami con quel tessuto produttivo che dichiarava di rappresentare ed intercettare. Una distanza

¹²³ Considerazioni elaborate con l'ausilio dei dati presenti in PCM, Gab., Napoli 1925, fasc.14/1, n°993.

¹²⁴ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.659, fasc.1.

¹²⁵ Ibid.

che in parte fu accentuata proprio da quel processo di tematizzazione che andò a privilegiare settori non particolarmente sviluppati o in crisi dell'hinterland napoletano. Il conferire, infatti, un carattere coloniale alla fiera dipese più da riflessioni in seno al Comitato organizzativo, che dalla naturale constatazione di consolidati e saldi legami economici tra la città e i mercati coloniali. In parte anche la caratterizzazione marittima scontava lo stato di un settore, quello della navalmeccanica, fortemente in crisi soprattutto nell'area del golfo dove con paventate o realizzate chiusure¹²⁶ si stava accentuando quel «satellitismo» degli stabilimenti napoletani passati in gran parte nei portafogli azionari di imprese settentrionali¹²⁷. Una fiera che per certi versi volle essere in anticipo sui tempi preconizzando un futuro indirizzo economico della città, ma che così facendo svalutò troppo la sua funzione di luogo adibito allo scambio di contatti tra operatori economici e di finestra commerciale per gli operatori dell'hinterland produttivo. Detto ciò, rimangono alcune osservazioni da fare che smussano la severità di questo giudizio. Rispetto all'obiettivo originario di dar vita ad una piattaforma capace di proiettare gli operatori economici meridionali verso nuovi mercati coloniali e mediorientali, non si può affermare che tale scopo non venne almeno in parte conseguito o che non ci si spese abbastanza per farlo. Per esempio, nel discorso inaugurale della V fiera si parla del porto di Napoli nei termini ancora di «punto naturale di riferimento commerciale delle Colonie» tale da alimentare traffici «che mettono capo ai mercati d'Oriente ed ai lontani centri americani di consumo»¹²⁸. Allo stesso modo, bisognerebbe tenere a mente che la fiera fu solo un'espressione, seppur la più importante, di quella più ampia strategia di proiezione commerciale. Altri strumenti furono i già menzionati Museo Commerciale e coloniale e il bollettino «Hermes» che dopo la cessazione della fiera continuarono la propria attività, seppur a costo della loro autonomia rifluendo rispettivamente all'interno della Camera di Commercio e nel bollettino dell'istituto «Rivista economica»¹²⁹. In ultimo, anche se le

¹²⁶ Cfr. ACS, PCM, Gab., 1924, fasc.8/1, n°3004 *Disoccupazione nei cantieri navali disoccupazione operaia*; ivi., 1926, fasc. 3/7, n°3323 *Crisi dei cantieri Pattinson e stabilimento Miani e Silvestri*. Bisogna dire che la concessione di commesse ai cantieri del golfo seguiva disposizioni anche politiche. Nel caso dei cantieri di Castellamare di Stabia ci fu una riduzione considerevole dei lavori affidati a quei cantieri come ritorsione per la forte opposizione operaia allo squadristo padovaniense nel 1921-1922 e alla crisi dopo l'omicidio Matteotti. Il generale Baistrocchi, deputato fascista della circoscrizione napoletana, cercò di mitigare la durezza della condotta governativa facendosi intermediario nelle vertenze che vedevano oggetto il cantiere sopraccitato. Cfr. ACS, Archivi personalità e famiglie, Michele Castelli, busta 5, fasc.23.

¹²⁷ Augusto De Benedetti, *La Campania industriale*, cit., pp.271-274.

¹²⁸ ACS, PCM, Gab., 1925, fasc.14/1, n°993 *V Fiera Campionaria*, Albo ufficiale della quinta fiera campionaria di Napoli.

¹²⁹ Ivi., fasc.6/2, n°4375 *Relazione del Commissario straordinario Borriello*.

relazioni economiche non erano così significative, l'idea di trasformare Napoli in un porto di interscambio di beni coloniali non morì con la fiera. A testimoniare è la richiesta di costituire una «Mostra permanente di prodotti coloniali» a Napoli presentata al Governo solo un anno dopo la cessazione dell'evento fieristico¹³⁰.

¹³⁰ ACS, PCM, Gab., 1926, fasc.14/1, n°1735 *Napoli Mostra permanente di prodotti coloniali*.

CAPITOLO IV

GLI ANNI DELL'ALTO COMMISSARIO

IV.1 Ragioni e scopi del superprefetto

Passato il pericolo corso con la crisi Matteotti, il fascismo iniziò quel giro di vite che nell'arco di poco tempo portò all'annichilimento di qualunque forma di opposizione nel Parlamento come fuori di esso. Il discorso del 3 gennaio 1925, in cui Mussolini avocò a sé la responsabilità dell'omicidio del deputato socialista, non rappresentò solo una svolta per il piano nazionale, ma anche per quello locale. Si è visto come negli ultimi mesi del 1924 le file dei fiancheggiatori e dei fascisti andarono assottigliandosi, mentre le opposizioni sembrarono quasi sul punto di poter mettere in discussione la presa fascista sul Paese e su Napoli, dove l'Unione Meridionale di Amendola aveva riscosso notevoli consensi. Nonostante i primi – e come visto discussi – finanziamenti al porto, la visione della grande Napoli alla prova dei fatti non riuscì nell'intento di creare una salda convergenza tra le forze fasciste e i gruppi borghesi della città. Numerose furono le defezioni silenziose di parti di società napoletana, che preferirono in questa fase rimanere in attesa di un quadro più definito evitando accuratamente di esporsi troppo a favore o contro il fascismo. Attendisti, per esempio, furono «Il Mattino» e l'Unione industriale, anche se per quest'ultima non pochi furono gli attriti interni come si è potuto constatare. Il discorso del 3 gennaio diede la possibilità a molti di uscire dalle sabbie dell'attendismo e rientrare tra le file dei fascistissimi, ma l'inizio del regime comportò un mutamento nei rapporti di forza. Dopo le oscillanti prove di adesione il fascismo fece partire una controffensiva nella provincia napoletana usando come pretesto l'instabilità di non poche associazioni e amministrazioni per attuare profondi cambi nei quadri dirigenti così consolidare i legami con il nuovo ordine. La stagnante situazione economica della città offrì la giustificazione per interventi politici ed economici più incisivi, con i quali scalzare alcune personalità ormai invise al regime. La stretta sulla Camera di Commercio commissariata continuò fino alla trasformazione dell'ente camerale nel Consiglio provinciale dell'economia dopo la riforma del 1926¹³¹. Dopo la morte di Capuano anche

¹³¹ «Il Mattino», 14-15 marzo 1926, *L'istituzione dei Consigli provinciali dell'economia*.

l'Unione iniziò un periodo di transizione lungo e travagliato, che alla fine vide emergere il partito filogovernativo guidato da Canto e Cutolo. Alla fine, fu proprio Cutolo ad uscire vincitore della lotta per la leadership inaugurando la sua presidenza con l'aggiunta dell'aggettivo «fascista» al titolo dell'organismo di rappresentanza economica¹³². La scure del regime non risparmiò neanche l'amministrazione locale, la quale aveva dato prova di maggiore allineamento nei mesi difficili dell'Aventino. Con le dimissioni presentate dai sub-commissari fascisti, il liberale Regio Commissario Alberto Geremicca fu costretto a rimettere l'incarico che passò ad Efisio Baccaredda precedentemente prefetto di Parma¹³³. Mentre era in atto questo vasto programma di *spoils system*, a Roma andava prendendo corpo l'idea di costituire un unico ente dotato di larghi poteri discrezionali, a cui affidare la realizzazione della grande Napoli e il completamento della fascistizzazione delle istituzioni locali. Primi segnali di un tale indirizzo operativo si rintracciano nel memoriale di Giuseppe Barattolo, imprenditore del settore cinematografico in stretti rapporti con Mussolini¹³⁴, al quale lo stesso capo del fascismo chiese sul finire del 1924 una disamina dei problemi della città¹³⁵. Da una lettura del memoriale si rivela la proposta di costituire un nuovo ente capace di configurarsi come «terreno di incontro tra fascismo e liberalismo» grazie al quale far cessare «l'impolitico sistema di interporre costantemente il fascismo locale, non sempre perfetto, tra il Governo e le popolazioni»¹³⁶. Siamo nel 1924, Padovani è stato già espulso dal PNF e il fascio è commissariato, il memoriale risente perciò del clima ancora teso in città, sebbene questo non tolga una certa originalità in questa proposta. Formalizzando l'idea di costituire un organismo statale che tra le altre cose avrebbe avuto la funzione di annullare la mediazione del fascio locale, Barattolo preconizzò a sua insaputa alcuni aspetti della famosa direttiva ai prefetti del 1927, che consacrò il prefetto e non il federale di partito come massima autorità locale. Oltre alla fisionomia da dare al nuovo ente Barattolo discusse anche degli obiettivi da perseguire. Al primo punto c'era la «risoluzione del

¹³² Francesco, Dandolo, *Interessi in gioco*, pp. 47-53.

¹³³ Il 4 febbraio 1925 un piccato Geremicca rispondeva all'allora prefetto Michele Castelli, che lo aveva ammonito sulla situazione di disagio di diverse fasce sociali in città proponendogli la vendita dei beni di prima necessità a prezzi calmierati in magazzini convertiti. In tutta risposta il Commissario Regio metteva in evidenza le difficoltà nell'amministrazione della città e del mancato supporto alla sua gestione concludendo «io non riposo nemmeno un'ora». Cfr. ACS, Archivi personalità e famiglie, Michele Castelli, busta 5, fasc.23.

¹³⁴ ACS, Segreteria particolare del duce, carteggio riservato, Barattolo.

¹³⁵ ACS. PCM, Gab., 1924, fasc.8/1 n°3050 *Memoriale dell'on. Avv. Giuseppe Barattolo*.

¹³⁶ Ibid.

problema portuale in correlazione di quello ferroviario» che offre uno sguardo differente alla lunga questione dei lavori portuali. Mentre nel dopoguerra il centro delle richieste di progetti e memorandum aveva ruotato intorno all'asse porto-zona industriale¹³⁷, nel memoriale di Barattolo l'attenzione si spostò invece all'intermodalità con il trasporto su ferro e nello specifico su nuovi collegamenti con le province meridionali specialmente con Bari. Le soluzioni prospettate rimandano ad una strategia delle infrastrutture che vede Napoli come snodo del trasporto per le province del Mezzogiorno corroborando così la tesi dell'aggregazione di servizi esposta da Giuseppe Galasso¹³⁸. Secondo l'insigne storico durante il Ventennio si assisterebbe ad un ritorno di centralità della città partenopea nel quadro dei servizi e delle infrastrutture meridionali invertendo, di fatto, la tendenza iniziata con l'Unità di un graduale distacco delle ex province dalla loro antica capitale. La connessione fatta da Barattolo tra i lavori del porto napoletano e quelli della direttissima con Bari pongono l'interessante ipotesi di una visione d'insieme, che unirebbe la Napoli regina del Mediterraneo con la Bari grande bazar del Levante. Un'ipotesi che ha a suo favore oltre alle similitudini già ritrovate nel percorso di affermazione dei due fasci meridionali anche una simile condizione dello stato delle infrastrutture portuali. Anche il porto di Bari era in attesa dei finanziamenti per i lavori di un grande porto commerciale e anche in questo caso la locale Camera di commercio si fece intermediaria col Governo chiamando esplicitamente in causa quanto fatto per Napoli. C'è dunque a livello locale la prova di una connessione o quantomeno di una volontà di agganciare la questione del porto di Bari ad un quadro di riferimento almeno regionale e di cui bisogna tenere conto¹³⁹.

Spostando l'attenzione di nuovo su Napoli e sui progetti del nuovo istituto, si arriva alla svolta del 3 gennaio 1925. Dopo quella data i tempi sembrarono maturi per dare seguito al progetto e fu così che a inizio luglio del 1925 fu ufficializzata la formazione di un Alto Commissariato per la città e la provincia di Napoli¹⁴⁰, carica che sarebbe andata a Michele Castelli già prefetto di Napoli. Alla diffusione della notizia, tra gli allalà al fascismo e le varie riverenze, ci fu chi mostrò più di una perplessità per la mossa del nuovo regime. «Il

¹³⁷ La questione industriale di Napoli non è eliminata dall'agenda prospettata dell'imprenditore cinematografico, ciononostante essa non viene collegata alla questione portuale venendo relegata come ultimo punto del programma.

¹³⁸ Cfr. Giuseppe Galasso *Intervista sulla storia di Napoli*, Roma-Bari, Laterza, 1978.

¹³⁹ ACS, PCM, Gab., 1923, fasc.8/1, n°134 *Gran porto di Bari*.

¹⁴⁰ Ivi., 1925, fasc.8/1, n°2412 *Assunzione alla carica di Alto Commissario di S.E. Castelli*.

Mattino» in modo particolare si fece carico di queste perplessità cercando di recuperare quello storico ruolo di rappresentante della borghesia napoletana. Gli articoli del quotidiano degli Scarfoglio misero lucidamente in evidenza i pericoli insiti nella creazione di una figura con poteri così accentrati:

Non abbiamo in generale nulla in contrario che il fascismo partito si occupi del Mezzogiorno d'Italia. Ma bisogna distinguere tra l'occuparsi del Mezzogiorno e l'occuparlo¹⁴¹.

Infatti, lo spazio fino ad allora garantito alle rappresentanze locali e le forme di negoziazione tra quest'ultime e il Governo sembravano sul punto di essere minacciate da un istituto percepito come mero esecutore della Roma del littorio. Contro questa campagna stampa del «Il Mattino» si mosse il quotidiano rivale «Il Mezzogiorno». Il giornale di Canto, la cui direzione era stata affidata al fascista radicale Giovanni Preziosi, applaudì invece all'iniziativa riconoscendo come essa avrebbe dato uno «scrollo» alla città¹⁴². Con la vittoria – temporanea – dell'ala intransigente del partito, che portò Farinacci alla guida del PNF e il rientrato Vincenzo Tecchio a quella della federazione napoletana, si determinò una congiuntura favorevole al giornale radicale di Preziosi che poté partire all'attacco:

Il fascismo non ammette che, anche di fronte ai problemi locali di Napoli, si possa vagheggiare una concordia di voti che non abbiano nulla di comune con la politica. Il fascismo non ammette che si possa non considerarlo indispensabile custode e fattore non solo della vita di Napoli, ma della vita dell'intera nazione, oggi e domani. È vano, quindi l'augurio e la speranza in un diminuito o diminuibile zelo del fascismo¹⁴³.

Le paure del «Il Mattino» vennero così foraggiate dal quotidiano radicale che proprio nel nuovo istituto vide il grimaldello per spezzare le resistenze dei gruppi di pressione locale. «Intransigenza assoluta, ideale e pratica»¹⁴⁴ queste sono le parole d'ordine per il quotidiano di Canto e Preziosi. Il duro scontro tra i due giornali non poteva avere che un esito abbastanza scontato. Dopo la fine della crisi Matteotti e l'instaurazione del regime, gli appelli al liberalismo del «Il Mattino» erano ormai fuori tempo massimo. La negoziazione sarebbe avvenuta secondo i tempi e modi dettati dal fascismo. Coloro i quali si illusero di poter giocare ancora un ruolo di mediatori o più semplicemente di mantenere

¹⁴¹ «Il Mattino», 29-30 luglio 1925, *Troppo meridionalismo*.

¹⁴² «Il Mezzogiorno», 12-13 luglio 1925, *Opinioni sul problema di Napoli*.

¹⁴³ «Il Mezzogiorno», 4-5 luglio 1925, *Per Napoli senza equivoci*.

¹⁴⁴ Ibid.

un'indipendenza rispetto alla onnipresenza fascista furono messi da parte. Il caso della fuoriuscita degli Scarfoglio dalla direzione del «Il Mattino»¹⁴⁵ e di Nicola Miraglia da quella del Banco di Napoli¹⁴⁶, cioè dalle due realtà allora più rappresentative della società liberale e borghese napoletana, sono l'emblema di quanto detto. Coloro i quali, invece, provarono a continuare a fare opposizione furono messi a tacere con intimidazioni e reiterate violenze squadriste. A Roberto Bracco e Benedetto Croce furono invase più volte le case dagli squadristi¹⁴⁷, mentre la loro esposizione pubblica venne considerevolmente ridotta specie nel caso di Bracco. Sorte tragica toccò a Giovanni Amendola, che morì a causa delle ferite riportate da un'aggressione squadrista. A riprova del nuovo *statu quo* il colpo di coda liberale del «Il Mattino» finì precocemente trasformandosi già in agosto in giubilo perché «sinceramente lieti di poter dire che, attraverso due anni di tentativi e di approssimazioni, il decreto che crea l'Alto Commissariato per la città e la Provincia di Napoli, e ne disciplina le funzioni, è il migliore avvicinamento ad una soluzione radicale che si possa immaginare»¹⁴⁸. Lo *spoil system* adottato con sistematicità dal fascismo tra 1925 e il 1927 rese l'ambiente napoletano cloroformizzato e predisposto all'azione dell'architetto della grande Napoli: Michele Castelli.

Con il R.D. del 15 agosto 1925 n.1636 iniziò formalmente l'opera dell'Alto Commissario. I timori del «Il Mattino» sembrarono diventare realtà con ben 35 articoli disciplinanti competenze, attribuzioni e obiettivi della nuova carica. La prospettiva dietro quelle norme fu quella di dar vita a un coordinamento autoritario dell'attività di programmazione e realizzazione di importanti interventi urbanistici nella città campana, in ossequio ad un paradigma di intervento a cui il fascismo rimase sempre legato¹⁴⁹. All'Alto Commissario spettarono tutte le normali attribuzioni di un prefetto e quelle garantite dal nuovo istituto¹⁵⁰ dei Provveditorati alle opere pubbliche per il Mezzogiorno e le Isole (art.1). Grazie a quest'ultima prerogativa, all'Alto Commissario fu riconosciuto un posto nel Consiglio

¹⁴⁵ ACS, Segreteria particolare del duce, Carteggio Riservato, Giuseppe Barattolo. Cfr. Paolo Varvaro, Napoli. *Una città fascista*, cit., pp.116-126.

¹⁴⁶ Cfr. Gabriele De Rosa, Luigi, *Storia del Banco di Napoli, Vol.III Rinascita e fine del privilegio di emissione (1896-1926)*, Napoli, Arte Tipografica, 1992, pp.772-777; Paolo Varvaro, Napoli. *Una città fascista*, cit., pp.168-175; Nicola De Ianni, *Operai e industriali...cit.*, pp.322-332.

¹⁴⁷ Entrambi scrissero lettere indirizzate all'Alto Commissario per ottenere la sua protezione e la fine delle vessazioni. Cfr. ACS, Archivio personalità e famiglie, Michele Castelli, b.5, fasc.23.

¹⁴⁸ «Il Mattino», 27-28 agosto 1925, *Il commissariato per Napoli*.

¹⁴⁹ Guido Melis, *Società senza Stato? Per uno studio delle amministrazioni periferiche tra età liberale e periodo fascista* in «Meridiana», n.4, 1988, pp.91-99.

¹⁵⁰ R.D. 7 luglio 1925 n.1173.

superiore dei Lavori Pubblici (art.5) e un comitato tecnico-amministrativo (art.2) con il quale predisporre lavori fino a 3 milioni di lire tramite asta pubblica e fino a un milione e mezzo per lavori da affidare a trattativa privata (art.7). Non solo, a Castelli fu demandata la gestione finanziaria, tecnica, amministrativa di tutti i lavori per conto dello Stato, siano essi già appaltati o da programmare (art.8) garantendo anche la possibilità di prevedere revisioni straordinarie dei bilanci e degli organici dei comuni di Napoli e della provincia (art.21). Gli articoli del Titolo II (art. 23-32) riferiscono, infine, di «speciali provvidenze per la città di Napoli» con i quali l'Alto Commissario ottenne una discrezionalità molto ampia su temi come strade, bonifiche, confische. L'iniziale termine della carica e delle sue funzioni venne indicato nel 1930, ma tale disposizione fu in seguito modificata con il R.D. del 10 luglio 1930 n.1048 che ne prolungò l'esercizio fino al 1935. Nel corso del tempo si aggiunsero integrazioni e nuove competenze che ampliarono e modificarono la sfera d'azione del Commissario, tanto che Varvaro non esita a paragonare la figura dell'Alto Commissario ad una sorta di «ministro regionale»¹⁵¹. Una prima importante modifica si realizzò già nel 1926 con l'approvazione di alcuni decreti volti a velocizzare le procedure per la dichiarazione di pubblica utilità dei terreni (R.D. 11 aprile 1926, n. 752 e R.D.L. 14 ottobre 1926, n.2021) e per facilitare la procedura degli appalti (R.D.L. 27 dicembre 1927, n.2611). Sempre al fine di accelerare la messa in cantiere dei primi lavori, per l'esercizio finanziario del 1927-1928 fu iscritta la somma di 10 milioni di Lire al capitolo delle anticipazioni all'Alto Commissario (R.D.L. 12 agosto 1927, n.1447). Di certo dietro questo sforzo nel dar seguito ai lavori promessi si celò la volontà di mostrare un regime forte e nuovo capace di risolvere i problemi della città. Tale immagine doveva far dimenticare il difficile periodo da poco terminato e ottenere il favore dei napoletani attraverso la leva delle opere pubbliche. Tuttavia, dal punto di vista propriamente tecnico la velocità non fu pienamente sinonimo di prospettiva né tantomeno di organizzazione. I lavori per l'ammodernamento e ingrandimento del porto rappresentavano – con i loro 200 milioni stanziati – il principale finanziamento messo in campo dallo Stato, nonché il principale obiettivo da conseguire entro il termine fissato del 1935. Paradossalmente, l'importanza della questione portuale non ebbe il riscontro che ci si aspetterebbe nella formulazione iniziale dell'istituto commissariale. Nella composizione originaria del comitato tecnico-amministrativo che assisteva l'azione del Commissario si ritrovano per

¹⁵¹ Paolo Varvaro, *una città fascista*, cit., p.57.

lo più funzionari del genio civile. Nessun rappresentante dell'attività portuali o della stessa amministrazione del porto aveva posto nel comitato. La «lacuna»¹⁵² fu in verità solo un riflesso di come il legislatore concepì l'azione dell'Alto Commissario. Nei 35 articoli che definiscono il perimetro giurisdizionale del nuovo ufficio non si ha traccia di riferimenti specifici ai lavori del porto né tantomeno all'amministrazione dello stesso. L'organismo pensato per essere la *longa manu* del piccone demolitore fascista nacque senza possibilità di picconare nel porto. Solo successivamente, con il R.D. del 7 febbraio 1926 n.359, fu disposto il passaggio dal Regio Commissario del Porto all'Alto Commissario delle attribuzioni concernenti l'esecuzione di opere portuali ordinarie e straordinarie (art.1) – fatta eccezioni per quei lavori i cui fondi erano attinti dal bilancio del Commissario del Porto – e la gestione della zona industriale (art.2), i cui confini furono anche ampliati includendo ora nuove aree di San Giovanni a Teduccio e Barra nella zona di Napoli Est (art.3). La mancanza iniziale, tra le pur numerose prerogative dell'Alto Commissario, di una competenza sul porto e soprattutto sulla zona industriale dimostra ancor di più quanto detto nel capitolo precedente sulla fase di programmazione e finanziamento dei lavori. A partire già dai primi mesi di governo il fascismo aveva dato prova di voler affrontare il problema del porto scorporandolo dalla retrostante zona industriale. Nella sua configurazione iniziale l'Alto Commissario non fece altro che rispecchiare questo approccio al problema.

IV.2 «L'anno cerniera» e una funzione urbana che non arriva

In un noto saggio sull'economia fascista Gianni Toniolo usa l'espressione «anno cerniera» riferendosi al 1925. Il motivo è dato dalla svolta politica rappresentata dal discorso del 3 gennaio e dalla fine della crisi Matteotti, che innescò un processo di liquidazione delle opposizioni politiche nel Parlamento come fuori di esso con importanti conseguenze anche per le successive scelte di politica economica. Il passaggio di consegne da De Stefani a Volpi al dicastero delle Finanze in quel medesimo anno e il reintegro del dazio sul grano come primo provvedimento del nuovo ministro danno la

¹⁵² ACS, PCM, Gab., 1927, fasc. 8/1, n°999 *Alto Commissario per la provincia di Napoli -comitato tecnico amministrativo.*

cifra anche umana di un «inequivocabile» cambio di rotta e di impostazione¹⁵³. Inizia l'epoca delle battaglie economiche, che tradotto vuol dire l'inizio – o il ritorno su scala più ampia – di una politica protezionistica e semi-dirigistica che accompagnerà l'Italia – e buona parte degli Stati europei¹⁵⁴ – fino al secondo dopoguerra. Atto primo della svolta fu la presa di controllo del mercato del lavoro in Italia con la messa al bando del pluralismo sindacale e delle forme di contestazione sindacale (accordo di Palazzo Vidoni e promulgazione della Carta del Lavoro)¹⁵⁵. Tale controllo diventò a tutti gli effetti il prerequisito necessario per la dura sterzata deflattiva che il neonato regime si apprestò a varare dopo il discorso di Mussolini a Pesaro il 18 agosto 1926¹⁵⁶. Nel volgere di un anno la Lira fu rivalutata del 22% stabilizzandola intorno alla famosa «quota 90», molto al di sopra della zona 110-120 indicata da industriali ed economisti. La rapidità con la quale si realizzò la rivalutazione ebbe l'effetto di accentuare la già prospettata contrazione delle esportazioni, la quale colpì specialmente alcuni settori come tessile ed alimentare che facevano dell'estero il loro primo mercato. Anche le industrie teoricamente avvantaggiate dalla rivalutazione per l'importazione di materie prime a minor costo, come le industrie metalmeccaniche, ebbero effetti negativi per l'accresciuta concorrenza di operatori stranieri. Per far fronte alla difesa del mercato interno e dare un supporto ai produttori danneggiati, a livello complementare fu varata una politica di regolamentazione dell'importazione e delle esportazioni e di preferenza dei prodotti nazionali nell'acquisto da parte delle amministrazioni dello Stato¹⁵⁷. Come la letteratura sul tema ha ampiamente dimostrato il costo economico e sociale della riforma monetaria fu fatto ricadere sul fattore lavoro con una sensibile contrazione dei salari e delle libertà sindacali. L'imposizione autoritaria della riforma portò anche l'effetto negativo di selezione del credito, cioè una lotta per l'accaparramento della poca liquidità in circolazione che favorì i gruppi industriali più forti e capaci di richiedere fondi anche sul mercato straniero¹⁵⁸.

¹⁵³ Gianni Toniolo, *L'economia dell'Italia fascista*, Roma-Bari, Laterza, 1980, pp.74-81.

¹⁵⁴ Derek H. Aldcroft, *The european economy 1914-2000*, London, Routledge, 2001, pp.40-44; Charles Feinstein, Peter Temin, Gianni Toniolo, *The World Economy between the World Wars*, New York, Oxford University Press, 2008, pp. 39-92; Larry Neal e Rondo Cameron, *Storia economica del mondo. Dalla preistoria a oggi*, Bologna, Il Mulino, 2016, pp.426-446.

¹⁵⁵ Cfr. Sabino Cassese, *Lo Stato fascista*, Bologna, Il Mulino, 2010, pp.99-107.

¹⁵⁶ Gianni Toniolo, op. cit., pp.99-102.

¹⁵⁷ Anna dell'Orefice, *La politica industriale del fascismo*, in in Fausto Domenicantonio (a cura di), *Intervento pubblico e politica economica fascista*, Milano, FrancoAngeli, 2007, p.232.

¹⁵⁸ Maria Luisa Cavalcanti, *La politica monetaria del fascismo* in Fausto Domenicantonio (a cura di), op.cit., p.441.

Come una falce la riforma innescò un duplice processo di fuoriuscita dal mercato di un gran numero di imprese marginali e di una concentrazione aziendale per le restanti, che con il tempo e soprattutto attraverso la costituzione dei consorzi industriali divenne un'opzione sempre più spinta e manovrata dal fascismo¹⁵⁹. La rivalutazione e il ritorno all'oro (*gold standard*) tracciano, dunque, i binari su cui si muoverà la politica economica del fascismo. Il processo innescato di riorganizzazione finanziaria e di razionalizzazione del sistema produttivo italiano non furono sufficienti a stemperare gli effetti di una disoccupazione, soprattutto operaia, che rimase nel triennio 1927-1929 intorno alle 250.000 unità, superiore rispetto al biennio 1925-1926 quando questo valore non superò le 100.000 unità¹⁶⁰.

V.2.1. L'«anno cerniera» napoletano: aspetti politico-istituzionali

Il 1925 rappresenta un anno cerniera anche per la città di Napoli, sia dal punto di vista politico, sia dal punto di vista economico. Partiamo dal primo aspetto. Dopo la breve segreteria di Farinacci e la nomina di Turati, il PNF si avviò lungo quel percorso di inaridimento politico che lo porterà a trasformarsi in apparato di potere. Eliminati gli odiosi ricordi democratici con la fine delle «elezionismo» interno al partito e all'aumentare delle competenze orizzontali, il PNF si irrigidì in una struttura verticistica nella quale la gerarchia sopravanzò l'ideologia¹⁶¹. Il passaggio ad un partito di massa determinò come scrive Varvaro un «depotenziamento del partito come elemento attivo di tale politica»¹⁶². L'irrigidimento verticistico del partito fu ben lontano dal creare una schiera compatta e disciplinata di camerati, i quali, al contrario, accentuarono le logiche di apparato con scontri tra consorterie interne che presero il nome di beghe. Con perfetta concordanza di tempi e di modalità la fine della segreteria del radicale Farinacci coincise a livello locale con la destituzione dalla Federazione provinciale dell'ex padovaniense Vincenzo Tecchio. Al suo posto un altro ex padovaniense come Nicola Sansanelli, che aveva abiurato anzitempo quel passato. A Napoli si aprì così una stagione di instabilità

¹⁵⁹ Cfr. Gualberto Gualerni, *Industria e fascismo: per una interpretazione dello sviluppo economico italiano tra le due guerre*, Milano, Vita e Pensiero, 1976.

¹⁶⁰ Gianni Toniolo, op. cit., pp.121-127.

¹⁶¹ Salvatore Lupo, *Il Fascismo. La politica di un regime totalitario*, Roma, Donzelli, 2000, pp.247-257.

¹⁶² Paolo Varvaro, *Una città fascista*, cit., pp.55-56.

che divenne cronica per la persistenza sullo sfondo di quella componente radicale che non uscì mai dall'orbita politica cittadina, ma che anzi riuscirà successivamente a riprendere un certo ruolo politico come dimostra la vicenda di Tecchio tornato a ricoprire posizioni di potere anche a livello di amministrazione centrale nel corso degli anni Trenta e nei primi anni Quaranta¹⁶³. Nella faziosità locale è il mussolinismo a divenire il collante sia all'interno del partito sia al di fuori di esso in enti e associazioni fascistizzate, spesso più nelle ragioni sociali che nei quadri interni sopravvissuti alla «seconda ondata». Il differenziale politico di questa stagione si ritrova sicuramente nell'istituzione dell'Alto Commissariato e nell'adozione di un modello di intervento pubblico basato sulla concentrazione dei poteri con la conseguente diminuzione dei tempi di intervento, ma anche degli spazi di discussione. Il Commissario ebbe di fronte a sé una sfida complessa, facile a dirsi più difficile a farsi: porre su nuove basi lo sviluppo e la crescita economica dell'area di Napoli. A livello propagandistico il perno dell'intervento nel campo di promozione economica ruotò intorno allo sviluppo del porto e ai traffici che si ipotizzò poter generare dopo il completamento dei lavori di allargamento e arredamento. Una siffatta politica necessita di una chiara prospettiva, nonché di una programmazione di interventi su terra e su mare. Dicendo questo si intende che il riorientamento dell'economia in senso più marcatamente marittimo e in parte delle stesse funzioni esercitate dalla città necessita di politiche complementari. Da un lato, l'intervento per il retroterra portuale deve essere indirizzato a intensificare e favorire i rapporti sinergici tra hinterland produttivo e porto nell'intento di rendere l'infrastruttura un *gateway* sempre più imprescindibile per la distribuzione dei prodotti locali verso quei mercati con cui si vuole interagire in maniera più o meno manovrata. Favorire, cioè, la proiezione dei beni nei mercati ritenuti strategici, in questo caso mediterranei e delle colonie nell'intento di generare effetti cumulativi, cioè sfruttare le economie di scala derivanti da una più marcata specializzazione del porto nel manipolare specifici prodotti riducendone il costo di trasporto e influenzando la produttività dell'economia regionale¹⁶⁴ (si pensi ai tentativi di canalizzare il commercio delle pelli a Napoli in connessione alla lavorazione degli opifici locali). Le leve di per questa politica sono molte, vanno dalla pubblicizzazione vera e propria (mostre, esposizione e fiere commerciali nel napoletano o all'estero) al

¹⁶³ Si veda la voce curata da Gian Luca Podestà, *Vincenzo Tecchio* in «Dizionario Biografico degli Italiani», vol.95, 2019.

¹⁶⁴ Enrico Musso, *Città portuali: l'economia e il territorio*, Milano, FrancoAngeli, 1996, pp.40-47.

credito e intermediazione (penetrazione in quei mercati da parte di istituti locali), all'offerta di servizi altamente specializzati (si spazia dal campo della formazione di operatori locali tramite istituti specializzati fino alla localizzazione di strutture e infrastrutture dedicate ad una specifica tipologia di traffico) e, in ultimo, le politiche dei collegamenti di terra (allacciamenti ferroviarie e costi di trasporto su ferro agevolati dalle province di provenienza). Accanto alla politica di terra c'è quella di mare con un'azione che deve guardare e tenere insieme la politica portuale *tout court* (*governance* e potenziamento dell'infrastruttura) e la politica dei collegamenti. È scontato dire come tutto questo non dipendesse unicamente dal Commissariato, anzi, gran parte delle iniziative richiamate ricadevano nella giurisdizione statale. Al commissario-prefetto spettava essere quella figura istituzionale di raccordo che riceve e traduce le direttive dall'alto e le sollecitazioni dal basso, ereditando così una caratteristica propria della prefettura nella storia amministrativa italiana¹⁶⁵, ma potendo sfruttare poteri di indirizzo e coordinamento maggiori grazie alle competenze che qualificano l'Alto Commissariato. Il piano generale di intervento elaborato dal Commissariato con la supervisione delle autorità centrali, specialmente i ministeri di Finanze e LL.PP, viene presentato al Consiglio dei ministri già in agosto. In città c'è molta attesa per un programma al quale è affidato il compito di «tagliare i ceppi che ci legano al disastroso passato»¹⁶⁶. Nelle interviste che Castelli rilascia sia al «Il Mattino»¹⁶⁷ sia al «Il Mezzogiorno»¹⁶⁸ risultano centrali nel suo programma i temi della viabilità e della vivibilità, mentre aspetti più propriamente economici tra cui il porto sono richiamati solo genericamente. Le parole pronunciate rispecchiarono abbastanza fedelmente quello che all'atto pratico divenne il programma d'intervento. La particolare attenzione data – anche propagandisticamente – al rifacimento urbanistico della città ha portato parte della letteratura esistente a fare un bilancio dell'esperienza commissariale quasi esclusivamente riferendosi al programma urbanistico a discapito di una visione complessiva dell'intervento e soprattutto della capacità di coordinamento tra organismi statali, parastatali e privati. È indiscutibilmente

¹⁶⁵ Per un approfondimento si rinvia a Sabino Cassese, *Governare gli italiani. Storia dello Stato*, Bologna, Il Mulino, 2014, pp.97-114.

¹⁶⁶ «Il Mattino», 12-13 luglio 1925, *Ritorno al programma dell'Alto Commissario*

¹⁶⁷ «Il Mattino», 19-20 luglio 1925, *S.E. Castelli ci precisa le linee del suo programma: occorre al minimo mezzo miliardo*.

¹⁶⁸ «Il Mezzogiorno», 26-27 luglio 1925, *Nostra intervista con S.E. Castelli*.

vero che molta dell'attenzione e dei fondi andarono «al puro abbellimento Di Napoli»¹⁶⁹, ma bisogna pur considerare che il Commissario sovrintendeva al funzionamento di una rete di organismi decentrati come la Camera di commercio trasformata nel 1927 nel Consiglio provinciale dell'economia (C.P.E.). Per questo motivo, forse, per valutare l' incisività dell'azione commissariale bisogna prima di tutto avere un quadro chiaro dello stato di salute dell'economia della provincia di Napoli che permetta di capire i limiti e le possibilità di intervento.

Il 1925 è un anno cerniera anche per i gruppi di interesse locali, i quali sono in parte costretti a subire i rovesci sia in campo politico (l'instaurazione del regime e l'inizio di quel processo verticistico decisionale), sia in campo economico con la svolta deflattiva. Senza scomodare il termine rivoluzione, caro alla pubblicistica e alla prosa fascista, sicuramente i cambiamenti iniziati in quell'anno determinarono un quadro nuovo delle relazioni di potere, in cui gli spazi di manovra si modularono su basi nuove e fascistizzate. La Camera di Commercio e più specificatamente il gruppo dirigente al suo comando, che per anni aveva avuto la forza, l'abilità e anche una certa creatività nell'influenzare le politiche di intervento dello Stato, vide nel 1925 il proprio canto del cigno. In quell'anno a distanza di pochi mesi si tennero in città la V edizione della fiera campionaria di Napoli e il I congresso per lo sviluppo del Mezzogiorno¹⁷⁰, entrambi eventi organizzati dalla Camera ed entrambi eventi che non avranno prosecuzione. Seppure nel suo discorso inaugurale Borriello presenti la V edizione della fiera come «una tappa di quella lotta incessante ed ardua che Napoli va menando da anni per la conquista del suo avvenire economico»¹⁷¹, essa fu in realtà l'atto ultimo di un evento fieristico ormai in declino. Allo stesso modo il I congresso per lo sviluppo del Mezzogiorno, che dal punto di vista organizzativo segnava l'apice della mobilitazione delle forze economiche raggiunto dall'istituto napoletano, non riuscì a mettere radici per ulteriori edizioni. A segnarne il destino non poco influì la ritrosia del fascismo per un evento che volente o nolente metteva in evidenza il dualismo Nord-Sud (cancellato dal vocabolario del regime) e che

¹⁶⁹ Luigi Veronese, *Il restauro a Napoli negli anni dell'Alto Commissariato 1925-1936*, Napoli, Fridericiana Editrice Universitaria, 2012, p.27. Per i più generali aspetti urbanistici e architettonici dell'intervento dell'Alto commissariato si rimanda a questa esaustiva ricostruzione.

¹⁷⁰ 30 settembre - 3 ottobre 1925.

¹⁷¹ «Il Mattino», 18-19 agosto 1925, *La V fiera campionaria è stata solennemente inaugurata*.

per questo poteva diventare fucina di dissenso¹⁷². Per certi versi è proprio nella mancata seconda edizione del congresso che si rivela lo spartiacque dei rapporti tra centro e periferia. Dopo il 1925 la Camera non ebbe più l'autonomia d'azione per porsi come intermediario dei settori produttivi locali e portarne le istanze a livello centrale mediante plurimi canali (congressi, fiere, memorandum). Andò esaurendosi l'azione *bottom-up*, sostituita sempre di più da un'azione *top/down*. L'irreggimentazione degli istituti (fascistizzazione), la perdita di autonomia, l'accentramento verticistico determinarono, infatti, uno spostamento significativo dell'iniziativa a livello degli organismi centrali. Dopo il 1925 i grandi eventi saranno pensati e organizzati altrove e la città di Napoli sarà scelta per ospitarli. A coronare lo spartiacque ci fu poi la famosa riforma del 18 aprile 1926 n. 731 che trasformò le Camere di commercio da enti di diretta emanazione delle categorie produttive in corpi consultivi dello Stato assoggettati al ministero dell'Economia e chiamati Consigli provinciali dell'economia¹⁷³. La riforma accentratrice andò a modificare il rapporto centro-periferia spostando l'ago della bilancia verso il centro, che acquisì ampie discrezionalità anche nella determinazione della composizione interna del nuovo ente. Allo stesso tempo, i Consigli provinciali non corrisposero perfettamente alle disciolte Camere perché il nuovo ente assorbì anche i Consigli agrari provinciali, i Comitati forestali, le Commissioni provinciali dell'agricoltura e i Comizi agrari. Di fatto la configurazione del nuovo organismo e i nuovi meccanismi di selezione e rappresentanza alterano i consolidati assetti di potere interni all'istituto camerale indebolendo la capacità di *lobbying* del suo vecchio gruppo dirigente. Quest'ultimo aspetto è particolarmente vero nella provincia napoletana per la formazione della sezione marittima, nella quale divampò una serrata competizione. A fianco ai membri di diritto¹⁷⁴ il ministro dell'Economia Nazionale aveva facoltà di nominare dai 12 ai 18 membri delle sezioni e di decretare il numero assegnato a ciascun consiglio per i membri elettivi. Si aggiunga che le associazioni di categoria come la Federazione fascista armatori di linea

¹⁷² Quasi minacciose risultarono le parole di Borriello nel suo discorso inaugurale: «Di atto, dunque, al Governo della sua volontà e della sua opera, ma in pari tempo, lo assicuriamo che il Mezzogiorno, dopo aver subito per lunghi anni privazioni e umiliazioni, non si limiterà al godimento dei benefici che possono venirgli dall'alto, ma vuole farsi esso stesso elemento essenziale della sua rinascita». Cfr. «La Rivista Economica. Bollettino ufficiale della Camera di Commercio e industria di Napoli», settembre 1925, n.9, *Il congresso per lo sviluppo economico del Mezzogiorno*.

¹⁷³ Alberto Aquarone, *L'organizzazione dello Stato totalitario*, Einaudi, Torino 2003, p.139.

¹⁷⁴ Il direttore dell'Istituto navale superiore e in mancanza il direttore dell'Istituto nautico, il comandante del porto, l'ispettore dell'emigrazione del porto, il direttore locale della dogana, il direttore compartimentale delle Ferrovie dello Stato.

del Tirreno e la Federazione fascista armatori navi da carico del Tirreno avevano la facoltà di avanzare delle proprie candidature. Per le prime 6 nomine della sezione marittima arrivarono 3 candidature dalla Federazione navi da carico e 3 dalla Federazione navi di linea. Per quest'ultima i nomi furono quelli di Raffaele Mattioli, volto molto noto del settore marittimo italiano anche dopo la caduta del fascismo e all'epoca direttore della sede di Napoli della Navigazione Generale Italiana, Gerardo Ameglio capo dell'ufficio di Napoli del Lloyd Sabaudò e Domenico Naselli direttore della sede di Napoli della Società Italiana Servizi Marittimi (Sitmar). Gli altri tre candidati furono Vincenzo De Luca, volto noto del mondo marittimo napoletano, Attilio Cavaliere direttore della sede di Napoli della Compagnia Transatlantica e Salvatore Rizzuto, poi sostituito da Gennaro Musso in qualità di presidente della sezione¹⁷⁵. I nomi rendono conto delle asimmetrie nei rapporti di forza tra le piazze marittime. Da quella composizione traspare una debolezza che è prima di tutto imprenditoriale e poi politica della provincia, nonostante il gabinetto dell'Alto Commissario si affolli di doglianze – per lo più anonime – per la composizione della sezione:

La designazione fatta di recentemente dalle varie associazioni sindacali per i consiglieri della Sezione Marittima comprendono nomi di persone che rappresentano esclusivamente interessi e gruppi di altri porti, mentre gruppi marittimi napoletani non sono in alcun modo rappresentati¹⁷⁶.

Bisogna fare attenzione a non cadere nella trappola del vittimismo, cioè a considerare la vicenda come un semplice torto subito da forze esterne alla città che agiscono nell'ombra. Questo paradigma argomentativo torna spesso in questa ricerca a dimostrazione di come sia una risposta offerta di fronte al fallimento di vari progetti. Sicuramente la presenza di rappresentanti di interessi esterni rese il Consiglio provinciale dell'economia meno compatto riducendone la capacità di *lobbying* dell'élite al suo vertice, ciononostante più che un torto, una macchinazione politica, quella composizione palesa un ritardo e un'arretratezza della piazza napoletana rispetto ai suoi *competitors*.

Il processo di verticalizzazione delle istituzioni locali e la conseguente diminuzione degli spazi di iniziativa al di fuori di una logica fascista si ritrova in altre due vicende speculari. La prima interessa la riorganizzazione dell'Istituto Orientale di Napoli, da anni

¹⁷⁵ ASN, Gab., II vers., b. 698, fasc.11.

¹⁷⁶ Ibid.

prospettata e mai completamente portata a termine, soprattutto per quanto concerne la trasformazione ed elevazione in Istituto Coloniale Superiore con l'insegnamento anche di materie economiche per la formazione di rappresentanti commerciali. Con l'elevazione a Istituto superiore nel 1923 si ebbe un indubbio riconoscimento del valore formativo e strategico dell'Orientale, ma la beffa della prima sistemazione fascistissima fu la chiusura della sezione coloniale dopo il ritorno al ministero dell'Educazione Nazionale. Solo grazie a forti pressioni del fascismo napoletano, della stampa locale e del mondo orientalista napoletano si giunse ad una riapertura della sezione che seppe tuttavia di sconfitta, perché la gestione passò sotto il controllo dell'Istituto superiore di Commercio¹⁷⁷ ponendo così un'ipoteca al progetto di un Istituto Superiore Coloniale e frustando non poco l'ambiente orientalista napoletano, che nelle promesse mussoliniane avevano confidato¹⁷⁸. Allo stesso modo anche la Società Africana d'Italia (S.A.I.) andò incontro ad una fascistizzazione che ebbe l'amaro sapore di una crescente subordinazione. Con l'avvento del fascismo, plaudito dai locali circoli coloniali come quella forza capace finalmente di inculcare una coscienza coloniale negli italiani, istituti come la S.A.I. persero paradossalmente la possibilità di essere gruppi di pressione. A poco valse l'attivismo della S.A.I. nel promuovere una mostra coloniale a Napoli nel 1926 e nuove spedizioni scientifiche nel 1927, il fascismo proseguì dritto, come ha chiarito Valeria Deplano, nella creazione di un «ente unico di colonizzazione» incaricato dal PNF di sovrintendere a tutte le iniziative riguardanti le colonie¹⁷⁹. In questo programma la S.A.I. venne riconosciuta come un utile strumento d'appoggio, ma nulla più. L'entificazione e la pluralizzazione dei canali del potere tipica del fascismo-regime¹⁸⁰ svuotarono alla fine l'istituto di una sua autonomia organizzativa e decisionale. La scelta dell'ente unico ricadde sull'Istituto Coloniale di Roma, a tutti gli altri come scrive Deplano «è consentito sopravvivere soltanto se accettano tale presupposto e si adeguano al ruolo di gregari»¹⁸¹. Con la decretata fusione e la trasformazione in Sezione per Napoli e la Campania

¹⁷⁷ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.671, fasc.6. Si veda anche la b.710, fasc.6 in cui sono presenti notizie storiche e statistiche per l'Istituto Superiore di Commercio. Negli anni Venti fu attivo un esame speciale di merceologia coloniale, che non riscosse molto successo tra gli studenti se si considera come nell'anno accademico 1928-1929 solo uno studente frequentò il corso.

¹⁷⁸ ACS, PCM, Gab., 1924, fasc. 5/1 n°2678, *Istituto Orientale – riapertura –*.

¹⁷⁹ Valeria Deplano, *Educare all'oltremare. La società Africana d'Italia e il colonialismo fascista* in «Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea», n.9, 2012, pp.81-111.

¹⁸⁰ Sabino Cassese, *Lo Stato fascista*, cit., pp.16-20.

¹⁸¹ Valeria Deplano, *Educare all'oltremare*, cit., p.89.

dell'Istituto Coloniale il 23 dicembre 1928 cadeva sotto i colpi della fascistizzazione un altro pezzo di quel composito mosaico di forze che aveva definito l'azione *bottom-up* nel primo dopoguerra.

IV.2.2. L'«anno cerniera» napoletano: aspetti economici

Il 1925 può essere considerato un anno cerniera per la città anche per le trasformazioni dei suoi comparti economici in linea e come reazione alle tendenze dell'economia internazionale e ai mutamenti indotti dalla nuova politica nazionale. Cominciano ad emergere i primi nodi al pettine della difficile industrializzazione di inizio Novecento. Il ramo meccanico, quello nobile, perché input originario dell'industrializzazione nella provincia si trova a quella data alle prese con una difficile riorganizzazione tecnico-finanziaria. Il comparto nasce originariamente grazie alla presenza di capitali e imprenditori stranieri come nel caso dei cantieri Guppy e Pattinson, i quali oltre ai capitali portarono maestranze specializzate dalle case madri. La politica surrogatoria¹⁸² iniziata con le commesse della Marina del ministro Brin (1884-1892) condussero il comparto a dipendere sempre più dallo Stato, in assenza di una domanda locale e di forme di investimenti endogeni in un settore notoriamente *capital intensive*. La pur meritevole poliedricità delle officine Pattinson nel brevettare e costruire svariati macchinari principalmente per il settore agricolo meridionale, alla fine risultò insufficiente di fronte alla scarsa domanda condizionata dai pochi capitali dell'agricoltura meridionale. Per questo motivo le officine Pattison si specializzarono nella costruzione di naviglio leggero per la Marina, che lenì il difficile contesto ambientale e la ristretta domanda di beni strumentali. Il non facile equilibrio tra territorio e morfologia del comparto navalmeccanico napoletano si iscrisse nel più generale disequilibrio nazionale di questo settore, storicamente contraddistinto da alti costi, bassa meccanizzazione/standardizzazione dei processi produttivi e da un eccesso di offerta¹⁸³. La mancanza di importanti commesse e la svolta deflattiva imposero al settore la necessità di una sua riorganizzazione e concentrazione tecnica e finanziaria, che avrebbe dovuto

¹⁸² Augusto De Benedetti, *Il tempo dell'industria*, in Augusto Vitale (a cura di), *Napoli un destino industriale*, Napoli, CUEN, 1992, pp.103-104.

¹⁸³ Roberto Giulianelli, *Fare navi. Il lavoro della cantieristica da Cavour a Guarguaglini* in «Storia e problemi contemporanei», n.63, fascicolo 2, 2013, pp.111-139.

essere il preludio ad un maggiore coordinamento di buon vicinato tra i vari gruppi, cosa che alla fine non avvenne. Nell'agone nazionale i cantieri d'Italia si trovarono così divisi tra gruppi pronti a farsi la guerra, come il gruppo Ansaldo (Sestri Ponente e Sampierdarena), il gruppo Piaggio (Cantieri navali riuniti di Ancona e Palermo e Cantieri del Tirreno di Sestri Levante) e il gruppo Odero-Terni-Orlando OTO (Sestri Ponente, La Spezia, Livorno), e quello triestino (Cantieri riuniti dell'Adriatico: Cantieri di Monfalcone, Cantieri San Marco, Cantieri San Rocco, Fabbriche macchine Sant'Andrea) sostenuti alle spalle dalla Credit e dalla Comit. I cantieri napoletani risposero alla crisi di lavoro con una prima riorganizzazione effettuata nel 1928 che portò alla nascita delle Soc. An. Officine e Cantieri Partenopei, società di gestione dei cantieri Pattison, Officine meccaniche e navali di Napoli e dei Bacini e Scali napoletani. Come ha avuto modo di dire De Benedetti: «l'unione fra deboli non fa la forza»¹⁸⁴, anche perché i nodi principali rimanevano, visto che le nuove Officine si presentavano come una controllata delle Officine meccaniche di Milano, entrambe nel portafoglio azionario della Credit. Con questa nuova organizzazione le Officine e cantieri partenopei cercarono di comporre una strategia di sopravvivenza incentrata sul ritagliarsi una fetta di mercato ben specifica, in linea con la richiamata vocazione napoletana di quegli anni. La competizione per ottenere le commesse statali stava divenendo infatti asprissima a causa anche dei limiti fisici dei cantieri napoletani, che li escludevano automaticamente dalle assegnazioni per le unità maggiori. Bisogna aggiungere che a metà anni Venti i cantieri rimasero esclusi anche dalle assegnazioni per nuovi cacciatorpediniere e sommergibili previsti dai programmi della Marina. Questo costrinse a spostare già nel 1928 parte delle maestranze dagli stabilimenti Pattison e Officine meccaniche, dove erano stati completati due cacciatorpediniere per la Marina rumena, ai Bacini e scali, dove erano ancora in corso i lavori di riparazione di alcuni sommergibili italiani¹⁸⁵. Non andò meglio per l'assegnazione di materiale rotabile e locomotive per le ferrovie dello Stato, dove la gara fu vinta dalla Breda. Di fronte ai primi licenziamenti le autorità locali iniziarono a fare pressioni. Sia Castelli, sia Borriello aprirono canali con i ministeri di Interni e Comunicazione per evitare che quel «contenitore di manodopera»¹⁸⁶ saltasse spingendo

¹⁸⁴ Augusto De Benedetti, *La via dell'industria. L'Iri e lo sviluppo del Mezzogiorno 1933-1943*, Roma, Donzelli, 1996, p.104.

¹⁸⁵ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.715, fasc.5.

¹⁸⁶ Cfr. Roberto Giulianelli, *Fare navi*, cit., pp.132-136.

sull'assegnazione di materiale rotabile sulla base di una interpretazione della legge del 1904 con la quale riconoscere un diritto di prelazione degli stabilimenti napoletani per le commesse statali. Anche il nuovo federale, Natale Schiassi, richiamò l'attenzione del partito per il pericolo di una destabilizzazione sociale «che incombe sulla Provincia di Napoli»¹⁸⁷ e che riportava la mente del fascista agli ultimi importanti scioperi della provincia napoletana nel 1925 verificatesi proprio nei cantieri napoletani¹⁸⁸. Nel tentativo di venir fuori da questa incresciosa situazione le Officine e Cantieri Partenopei vararono, si fa il caso di dire, un piano che fece indirettamente leva sui manifesti progetti fascisti per la città. Per l'aspetto delle nuove costruzioni i cantieri si offrirono di fornire alla colonia Eritrea due navi per la navigazione dello Yemen interpellando direttamente il Governatore¹⁸⁹, mentre per l'aspetto della manutenzione le Officine napoletane puntarono sulla riparazione delle navi in servizio nei collegamenti con la Libia e i porti del Mediterraneo centrale partecipando ai bandi di gara della società CITRA, concessionaria nel 1925 dei servizi marittimi per queste aree. Per il primo aspetto il fascicolo non dà notizia di alcuna risposta del Governatore. Tuttavia, dalla documentazione dell'IRI, che nel 1933 ottenne il controllo dei cantieri, non si trova traccia di nessuna commessa per le colonie italiane realizzata in questi cantieri. Nella seconda metà degli anni Venti gli unici lavori portati a termine sono quelli per le marine estere (rumena e persiana) e il completamento delle torpediniere Dardo e Folgore da 1.240 tonnellate¹⁹⁰. Per il secondo

¹⁸⁷ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.715, fasc.5.

¹⁸⁸ Andrea De Santo, *Sindacato fascista, classe operaia e industriali a Napoli negli anni Venti e Trenta* in Gloria Chianese (a cura di), *Fascismo e lavoro a Napoli. Sindacato corporativo e antifascismo popolare*, Roma, Ediesse, 2006, pp.59-60.

¹⁸⁹ Con la nomina di Jacopo Gasperini a Governatore dell'Eritrea iniziò un ambizioso programma volto a spostare il baricentro politico-economico della colonia dall'Abissinia verso il Mar Rosso definendo uno spazio commerciale con la penisola arabica. In questo programma lo Yemen figurò come la testa di ponte per una più ampia penetrazione commerciale e influenza diplomatica nella regione. Per un approfondimento si rimanda al saggio di Massimo Zaccaria, *Agenzie commerciali, compagnie di navigazione e naggadras. La definizione dello spazio coloniale nell'Eritrea italiana* in Isabella Rosoni e Chelati Dirar Uoldelul (a cura di), *Votare con i piedi: la mobilità degli individui nell'Africa coloniale italiana*, Macerata, Edizioni Università di Macerata, 2012, pp. 273-312.

¹⁹⁰ Tra il 1920 al 1935 i lavori dei cantieri napoletani per nuove costruzioni furono i seguenti:
Cantieri Pattison 4 torpediniere da 185 t., anni: 1920-1921

Id. 4 cacciatorpediniere da 972 t., anni: 1922-1923

Id. 2 cacciatorpediniere da 1272 t., anni: 1929-1931

Id. 2 rimorchiatori per la Marina da 724 t. anno 1925

Id. 2 rimorchiatori per la Marina da 360 t. anno 1931

Id. 2 cacciatorpediniere da 1900 t. per la Marina Rumena, anni: 1927-1930

Bacini e Scali napoletani 2 navi da carico da 5.496 t. e 2.710 t., anni: 1920-1921

Id. 1 nave passeggeri da 600 t., anni: 1928-1930

Id. 2 torpediniere da 625 t., anni: 1933-1935

Id. 4 torpediniere da 331 t. per la Marina Persiana, anni: 1930-1932

aspetto le Officine partenopee, pur vincitrici in un primo momento della gara per i lavori di modifica e riclassificazione del piroscafo Città di Tripoli, si videro alla fine scalzati dai Cantieri del Tirreno di Genova del gruppo Piaggio. Stessa cosa avvenne qualche mese dopo per i lavori al piroscafo Città di Bengasi. Interpellata da Borriello la società siculogenovese CITRA rispose di aver alla fine scelto il cantiere genovese perché l'offerta «è stata nel complesso di gran lunga la più favorevole»¹⁹¹. Il gruppo Piaggio e la CITRA erano entrambi sorretti dalla Comit che agiva in quegli anni ormai da vera *inside director* spingendo per distribuzione di commesse tra le aziende del proprio portafoglio azionario¹⁹². Non sarebbe perciò così strano pensare che la perdita di quei contratti sia dipesa oltre che da valutazioni di ordine economico anche da valutazioni di ordine tattico, considerando che i Bacini e Scali facevano parte del gruppo rivale della Credit con cui la Comit era all'epoca nel pieno di diversi «scontri concorrenziali»¹⁹³. Sta di fatto che il tentativo di diversificazione della produzione non andò a buon fine e la vocazione coloniale della città in questo suo specifico aspetto navalmeccanico rimase sulla carta. Con il perdurare della crisi della cantieristica e l'inizio dell'insofferenza del sistema bancario italiano il satellitismo degli stabilimenti napoletani si aggravò. Nel 1929 la Credit cedette le Officine e Cantieri all'Ansaldo, divenendo una costola produttiva periferica di un centro sempre più distante e sempre più in sofferenza dopo lo scoppio della crisi economica mondiale¹⁹⁴.

L'altra parte del sistema industriale napoletano, cioè l'esteso e variegato insieme delle manifatture leggere iniziò un percorso fatto di luci ed ombre. In questo vasto comparto il confine tra impresa e artigianato era estremamente labile con un'alta percentuale di lavoro domestico in alcune fasi della produzione di molti settori (guanti, tessuti, paste) e con una dimensione aziendale tendenzialmente medio-piccola se non piccolissima e con una dotazione di fattori, soprattutto capitali fissi, molto esigua. Quello appena descritto è il profilo aziendale tipicamente *labour intensive* che contraddistingue molti settori del napoletano. Alcuni di questi settori come i guanti e i due segmenti del settore alimentare

ACS, Archivio Storico IRI (da ora in poi ASIRI), Finmare, STO 506.

¹⁹¹ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.715, fasc.5.

¹⁹² Roberto Giulianelli, *I Piaggio. La parabola di un grande gruppo armatoriale e cantieristico italiano (1875-1972)*, Bologna, Il Mulino, 2012, pp.75-98.

¹⁹³ Giuseppe Conti, *Economie e banche tra le due Guerre (1915-1945)* in Leandro Conte (a cura di), *Le banche e l'Italia. Crescita economica e società civile 1861-2011*, cit., p.152.

¹⁹⁴ Augusto De Benedetti, *La via dell'industria*, cit., pp.105-106.

(pasta alimentare e conserve) sono classificabili come le principali industrie cittadine per numero di addetti, dimensione e localizzazione sul territorio. Tutte queste industrie leggere avevano in comune nel periodo oggetto d'analisi un fattore: una produzione indirizzata principalmente al mercato estero. Nel caso delle paste l'introduzione del dazio e l'inizio della battaglia del grano portarono ad una rimodulazione del processo produttivo. Il porto, che era stato uno strategico fattore di localizzazione per questa industria, perse quasi del tutto di potenziale con la riduzione costante delle importazioni di grano dal Mar Nero e dagli Stati Uniti. Venne meno il vantaggio per molti molini a stanziarsi in prossimità del porto e così molte attività iniziarono a delocalizzare nell'Italia centro-settentrionale in prossimità dei punti di raccolta delle nuove varietà di grano autarchico¹⁹⁵. Con la sterzata deflattiva non furono solo gli input a diminuire, ma anche gli output. L'estero rappresentava per le industrie alimentari il principale mercato grazie alla forte domanda sostenuta dagli emigranti italiani. La politica deflattiva incise notevolmente, ciononostante le paste e le conserve, ossia il segmento più tecnologicamente avanzato del settore delle industrie alimentari napoletane, riuscirono a difendere una parte del proprio export. Caso ben diverso si verificò per il settore dell'abbigliamento, dove gli effetti della politica deflattiva aggravarono le condizioni di un mercato ormai saturo e con margini di profitto in flessione. Nel caso della prima impresa meridionale del settore, le Manifatture Cotoniere Meridionali, la svolta deflattiva coincise temporalmente con un dispendioso programma di ristrutturazione aziendale da poco lanciato dal gruppo¹⁹⁶. La risposta di Canto fu quella di riconvertire la vendita per il mercato nazionale tentando di farsi spazio tra gli agguerriti produttori nazionali e puntare a forzare la vendita anche nelle colonie¹⁹⁷. Per quest'ultimo mercato, data le ben note strozzature che lo contraddistinguevano (limitata domanda e redditi molto bassi), le MCM furono costrette a collocare tessuti di infimo valore con limitate prospettive di rientro

¹⁹⁵ Nicola De Ianni, *Per la Storia dell'Industria a Napoli*, cit., pp.20-29.

¹⁹⁶ Roberto Rossi, *Le industrie leggere nel Novecento: il settore tessile e i comparti minori* in Aldo Montaudo (a cura di), *Dal Novecento al Duemila. L'industria in provincia di Salerno, Confindustria Salerno (1919-2009)*, cit., pp.178-180. Il fondo di Propulsione economica per le province del Mezzogiorno istituito dal Banco di Napoli nel 1926 con un capitale di 50 milioni venne quasi interamente assorbito dalle MCM per ripagare i debiti. Cfr. Paolo Varvaro, op. cit., p.171.

¹⁹⁷ Grazie ai contatti maturati con il re dello Yemen e alla visita del figlio di quest'ultimo negli stabilimenti napoletani, le MCM inviarono nel 1927 con la collaborazione del governatore dell'Eritrea Gasperini dei propri tecnici a Sana'a, capitale del Paese, per studiare l'apertura di un cotonificio. Cfr. ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.722, fasc.4.

economico¹⁹⁸. La nuova strategia aziendale e la carta delle colonie risultarono alla fine insufficienti e Canto fu costretto alle dimissioni nel 1929¹⁹⁹. L'altro importante segmento dell'abbigliamento era rappresentato dalla lavorazione del guanto e dei prodotti in pelle, di cui si è avuto già modo di constatare l'importanza come vera e propria industria cittadina per Napoli. Nel caso del guanto la svolta deflattiva non solo minò anche in questo caso il principale mercato, ma fece emergere i nodi al pettine di una organizzazione produttiva basata principalmente su lavoro artigianale. I due fattori che avevano garantito il successo del guanto napoletano, cioè l'alta produttività di una filiera mista (lavoro a domicilio/piccoli opifici) e un prezzo molto competitivo per i costi dei fattori molto contenuti (capitale e lavoro), non sembrarono più sufficienti a contrastare l'ascesa del guanto tedesco, il quale poté eguagliare e superare sul mercato internazionale il guanto napoletano per qualità e prezzo nel corso degli anni Venti grazie a nuovi processi altamente meccanizzati. Iniziò un lento declino di questa lavorazione a cui non sempre i *policy makers* seppero dare risposte adeguate. La fase espansiva dell'economia italiana che si registra negli anni in cui De Stefani guida il Tesoro e le Finanze (1921-1925) sono l'esito di una serie di condizioni permissive non tutte frutto della ricetta liberista del ministro. Tra i fattori che decretano questa breve ma intensa fase di sviluppo ci sono una forte domanda estera assistita da una politica tariffaria fortemente votata al libero scambio e un favorevole andamento dei cambi, risultato questo di una politica tesa a sottovalutare la Lira per favorire le esportazioni²⁰⁰. Con una Lira non ancora stabilizzata e tendente come il Franco francese e quello belga a forti fluttuazioni dovute anche ad attacchi speculativi, le esportazioni divennero lo strumento ideale per raccogliere valute forti. Così nel 1924 fu decretato l'aumento di quote di prodotti da allocare sul mercato estero e tra questi furono inserite le pelli d'agnello, principale materia prima usata dai guantai napoletani. La decisione portò l'Associazione fabbricanti di guanti a inviare un memorandum al ministero dell'Economia Nazionale con il quale si richiese una drastica riduzione delle quote di esportazione di quelle pelli, avvalorando tale scelta sull'impossibilità di trovare un sostituto ideale che potesse eguagliare nei costi e nelle quantità l'agnello. Di lì a poco iniziò un fitto scambio tra l'Associazione e la Direzione

¹⁹⁸ ACS, SPD, Carteggio Ordinario, n.14404 *Manifatture Cotoniere Meridionali*.

¹⁹⁹ Nicola De Ianni, *Bruno Canzio Canto* in «Dizionario Biografico degli Italiani», vol.34, 1988.

²⁰⁰ Gianni Toniolo, *L'economia dell'Italia fascista*, cit., pp.31-43.

Generale del Commercio chiamata in causa dal ministero²⁰¹. Tra le opzioni poste sul tavolo dalla Direzione c'era quella di implementare l'uso delle pelli di gazzella somala come surrogato di quelle d'agnello, una proposta che risultò fortemente avversata dai guantai. I motivi del rifiuto risiedevano prima di tutto su di una confusione linguistica che i guantai non mancarono di sottolineare nella risposta alla Direzione. Infatti, il termine gazzella usato per indicare il dik dik somalo tradisce le reali dimensioni dell'animale che assomiglia più a un coniglio che a un bovide. In secondo luogo, il «costo di accessibilità»²⁰² di tale materia prima era elevato se commisurato al processo di produzione: circa 3 Lire a capo a cui si aggiungevano i costi di concia e tintura. La risposta negativa dei guantai non toglie che la proposta avesse un fondo di realismo. Il parere della Direzione si basò sulla constatazione, emersa anche nella risposta dei guantai, che quel tipo di materia prima era già in uso tra i guantai napoletani, anche se usata per uno specifico segmento della produzione che era quello dei prodotti di lusso come i rivestimenti interni di carrozze. Le resistenze delle maestranze napoletane non erano quindi indirizzate al capo in sé, quanto alla fascia di mercato nella quale i guantai sarebbero stati costretti a collocarsi. Il fattore che aveva determinato la fortuna del guanto napoletano all'estero e che in quella fase storica ne garantiva ancora la sopravvivenza sul mercato internazionale stava proprio nel prezzo contenuto frutto di un costo unitario del prodotto molto basso. Nella fascia dei guanti di lusso, come i guantai sapevano bene, spadroneggiavano i guanti francesi e inglesi contro i quali sarebbe stato molto difficile fare concorrenza.

IV.3 Il capitale e la bandiera: l'azione del Banco di Napoli

«Il capitale segua la bandiera» è una famosa massima usata negli ambienti coloniali per indicare l'obiettivo, o meglio l'auspicio, che ai fucili seguano i crediti, che alle conquiste o riconquiste seguano le valorizzazioni dei territori. L'autosufficienza e la massimizzazione delle economie locali sono sempre stati due perni – più retorici che fattuali – della politica coloniale di qualunque Stato colonizzatore. Nessun nuovo

²⁰¹ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1084, fasc.8.

²⁰² Eric Sheppard, *Limits to Globalization. Disruptive Geographies of Capitalist Development*, New York, Oxford University Press, 2016, pp.38-46.

territorio occupato – tranne rari casi – presenta strutture economiche avanzate, commerci solidi e una rete di infrastrutture e di servizi, ragion per cui il primo passo diventa quello di valorizzare. La storia dell'espansione europea insegna, però, che la valorizzazione è un coronamento irrealizzabile a causa dei vari cortocircuiti che si formano in ogni meccanismo di dominazione coloniale. Si valorizza ciò che è grezzo, ma di fatto la condizione di sottosviluppo dei territori presuppone ingenti investimenti che nessuna potenza coloniale né tantomeno alcuna impresa si sarebbe mai ripromessa di realizzare. In questi contesti è più facile che la valorizzazione abbia il volto di un capitalismo di rapina e speculativo volto a massimizzare gli utili nel breve e medio periodo, piuttosto che porre le basi per uno sviluppo di ampio respiro e lunga durata della colonia. Quando intendiamo sviluppo economico intendiamo quel processo i cui marcatori ben noti sono l'aumento del reddito pro capite e la crescita dei consumi di una fetta importante della società, ma in questo caso di quale società si sta parlando? Le colonie, nessuna esclusa, si basano su un delicato equilibrio di disegualianza tra colonizzatore e colonizzato che non può venire meno, pena stessa l'esistenza della colonia, ma che allo stesso tempo non può essere radicale per le conseguenze che se ne ricaverebbero in fatto di ordine pubblico e di stabilità politica. La dominazione coloniale si presenta, dunque, come un esercizio quotidiano di esclusività e (semi)inclusività nella quale il settore creditizio-bancario gioca un ruolo importante controllando i canali di accesso al credito (esclusività) e ponendosi come uno dei principali fattori nello sviluppo della colonia (inclusività).

Se la storia della Banca Meridionale delle Colonie ha mostrato il volto speculativo e affaristico di un circuito creditizio meridionale nell'Oltremare, quella del più solido e importante istituto del Banco di Napoli ne rivela l'importanza nella costruzione del dispositivo coloniale, specialmente in Libia oggetto come ben noto di una «penetrazione pacifica» già prima della sua occupazione per opera del Banco di Roma²⁰³. In quella che fu la guerra italo-turca del 1911-1912 il più importante banco meridionale non si limitò a seguire la bandiera, piuttosto la sostenne rendendo possibile quell'esoso sforzo imperialista di inizio Novecento. La particolare natura di banca di emissione rese l'istituto napoletano in quella fase storica arbitro dei mercati finanziari nazionali e internazionali

²⁰³ Renato Mori, *La penetrazione pacifica italiana in Libia dal 1907 al 1911 e il Banco di Roma* in «Rivista di Studi Politici Internazionali» Vol. 24, No. 1 (gennaio-marzo 1957), pp. 102-118; Federico Cresti e Massimiliano Cricco, *Storia della Libia contemporanea*, Roma, Carocci, 2015, pp.54-58.

regolamentando gli eccessi di circolazione attraverso i tassi di sconto e fornendo anticipazioni allo Stato durante le fasi del conflitto²⁰⁴. Finita la fase belligerante il Banco fornì il proprio contributo alla costruzione di una rete di credito nella nuova colonia, non senza però qualche resistenza. Il direttore Miraglia, infatti, si mostrò restio ad una immediata apertura di filiali preferendo avere prima relazioni dettagliate dai propri funzionari inviati sul posto. Per quanto patriottica fu la linea d'azione del Banco²⁰⁵ essa non smosse la barra del rigorismo del proprio direttore intento a perseguire il risanamento finanziario dell'istituto fin dalla sua nomina²⁰⁶. Tale linea di condotta portò l'istituto di credito a ricoprire una posizione di secondo piano in questa prima fase²⁰⁷. Il ritardo con cui si aprì la prima succursale in Tripolitania, mesi dopo l'autorizzazione giunta dal ministero del Tesoro²⁰⁸ e dopo anche le altre due banche di emissione (Banco di Sicilia e della Banca d'Italia)²⁰⁹ è una prova di quanto detto. Ben più emblematico fu, però, il defilarsi dal processo di nazionalizzazione di ciò che rimaneva dei circuiti di credito ottomano, compito quest'ultimo affidato al Banco di Sicilia con il concorso della Banca d'Italia²¹⁰. Nello specifico la banca siciliana si occupò di liquidare la Banca agricola ottomana e di subentrare ad essa nell'erogazione del credito agrario mediante la costituzione di un fondo di 250.000 Lire²¹¹. Le prerogative e le proprietà acquisite dal Banco di Sicilia furono trasferite²¹², poi, alla Cassa di risparmio della Tripolitania dopo la sua istituzione nel 1923²¹³.

Nello stesso anno in cui veniva dichiarato il fallimento della Banca Meridionale e delle Colonie il Parlamento licenziò la riforma bancaria che tolse il privilegio di emissione ai

²⁰⁴ Luigi De Rosa, *Storia del Banco di Napoli*, cit., pp.381-389.

²⁰⁵ Il consiglio d'amministrazione del Banco votò uno stanziamento di 10 mila Lire per la costituzione della flotta aerea durante il conflitto. Cfr. Luigi De Rosa, *Storia del Banco di Napoli*, cit., p.387.

²⁰⁶ Si veda la voce *Nicola Miraglia* curata da Nicola De Ianni e Laura Ciullo in «Dizionario biografico degli italiani», vol. 74, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 2010.

²⁰⁷ In un testo dal carattere celebrativo come è *La Libia in venti anni di occupazione italiana* l'operato del Banco di Napoli viene descritto come «esiguo». Cfr. Tomaso Sillani, *La Libia in venti anni in Libia*, Roma, La Rassegna Italiana, 1932, p.242.

²⁰⁸ L. 23 maggio 1912 n.511.

²⁰⁹ La filiale fu inaugurata il 1° dicembre 1913 con una succursale a Tripoli con funzione di cassa di risparmio. Cfr. Luigi De Rosa, *Storia del Banco di Napoli*, cit., pp. 405-411

²¹⁰ Ercole Tuccimei, *La Banca D'Italia in Africa*, Roma-Bari, Laterza, 1998, pp. 75-77.

²¹¹ R.D. 9 marzo 1913 n.262.

²¹² R.D. 18 luglio 1924, n.1305.

²¹³ R.D. 25 marzo 1923, n.739. L'istituzione di una Cassa di risparmio della Cirenaica fu autorizzata l'anno successivo con il R.D. 28 agosto 1924, n. 1429.

due Banche meridionali trasformandoli in istituti di credito ordinario²¹⁴. L'importante riforma mutò un equilibrio bancario che si era mantenuto abbastanza stabile dall'Unità²¹⁵ alterando, inoltre, tradizionali funzioni svolte dall'istituto. I timori per la destabilizzazione di una delle principali istituzioni meridionali furono pari alle aspettative nutrite per la liberalizzazione delle forze che la riforma avrebbe dovuto generare con un Banco più libero di sostenere lo sviluppo dell'economia meridionale. Una libertà che implicitamente richiama anche la vicenda di Miraglia da più parti – e non solo fasciste – accusato di «nittismo» e di incapacità nel far fronte alle conseguenze dell'inflazione del 1921 e per questo costretto a dimettersi²¹⁶. Al suo posto inizialmente fu chiamato Luigi Pace, poi sostituito da Giuseppe Frignani all'epoca sottosegretario alle Finanze di Volpi²¹⁷. Il nuovo Banco nella forma e nel vertice era, come la stampa locale affermava, un «glorioso istituto [...] [che] risorge a vita novella per dare l'impulso all'agricoltura, all'industria e al commercio»²¹⁸. Già in occasione del Primo congresso per lo sviluppo del Mezzogiorno il delegato della Camera di Commercio di Napoli nonché compilatore degli atti del Congresso, Paolo Cacace, cercò di illustrare quelle che a parer suo, ma si deve sottendere anche del gruppo dirigente della Camera, potevano essere le possibilità per il Banco di Napoli in quella fase di transizione. Biasimando i limiti della nuova Cassa di risparmio di Tripoli rispetto agli ambiziosi obiettivi di valorizzazione, Cacace parla dell'opportunità «di creare a Napoli il nucleo principale della società od enti finanziamento della colonizzazione» e «ad adempiere a questa missione potrebbero benissimo esser chiamati i due grandi banche di emissione meridionali, Il Banco di Napoli e il Banco di Sicilia»²¹⁹. A livello logico-argomentativo Cacace non fece altro che riproporre lo schema del capitale e della bandiera. Nell'argomentazione del delegato

²¹⁴ R.D.L. 6 maggio 1926 n° 812.

²¹⁵ Enrico Galanti, *Le banche* in Enrico Galanti, Raffaele D'Ambrosio, Alessandro Guccione (a cura di), *Storia della legislazione bancaria finanziaria e assicurativa dall'Unità d'Italia al 2011*, Venezia, Marsilio Editori, 2012, pp.15-73.

²¹⁶ Luigi De Rosa, *Storia del Banco di Napoli*, cit., pp. 722-726.

²¹⁷ Cfr. ICSR, Fondo Mario Palermo, Serie Organizzazione e vita politica a Napoli e provincia, b.56, fasc. 271 *Commissione sull'accertamento dei profitti del regime: Giuseppe Frignani*. Si veda anche la voce *Giuseppe Frignani* curata da Nicola De Ianni in «Dizionario Bibliografico degli Italiani», vol.50, 1988.

²¹⁸ «Il Mattino», 19-27 gennaio 1927, *Il Banco di Napoli nella sua nuova vita*.

²¹⁹ Paolo Cacace, *La Tripolitania ed il suo sviluppo economico nei rapporti dell'attività coloniale del Mezzogiorno* in Atti del I Congresso per lo sviluppo economico del Mezzogiorno, Napoli, Stabilimento tipografico Francesco Razzi, 1926, p.93.

napoletano la città doveva dotarsi di un istituto di credito capace di fungere da apripista per i circuiti commerciali tra le due sponde del mare, pena la decadenza del porto che:

rimarrebbe come uno strano monumento abbandonato alla rude carezza dei venti se ai suoi moli non attraccassero i piroscafi, se le sue gru non sollevassero i carichi, se sul fascio di binari non scorressero i treni carichi di mercanzia. E poiché le linee principali del traffico tra l'Italia ed i porti mediterranei ed oceanici fanno quasi tutte capo ai porti di Genova e Trieste, non sapremmo a chi il porto di Napoli potrebbe offrire i suoi approdi se la nostra attività commerciale non si orienterà verso nuovi mercati che se appena in formazione, come quello di Tripoli, bisogna procurare di potenziare e rendere sempre più importanti²²⁰.

Per quanto la prosa sia carica di immagini retoriche che richiamano la decadenza e il senso del fato, il ragionamento di Cacace è volto a dare coscientemente unità e soluzione a tre distinti problemi del napoletano: la produzione, il credito e le infrastrutture. È sicuramente una strategia argomentativa che cerca di tenere insieme aspetti e problematiche differenti e che nel far ciò paga il prezzo di una onesta rappresentazione dei traffici. L'immagine desolante offerta di un porto in cerca di funzione, è una rappresentazione finalizzata a conferire alle correnti di traffico mediterranee un carattere di quasi necessità per la sopravvivenza dello scalo napoletano, quando in verità la fisionomia dei suoi traffici denota una diversa natura e tono come si avrà modo di constatare nel capitolo successivo. Come nella teoria del principale e dell'agente questo ceto commerciale ai vertici della Camera (l'agente) sfruttando le asimmetrie informative, cioè l'alterazione dei dati presentati, propone allo Stato (principale), un modello di sviluppo della città funzionale a massimizzare gli interessi di questo ceto, ma non necessariamente funzionale alle potenzialità della provincia. La trasformazione prospettata del Banco di Napoli in un «ente di colonizzazione» non è quindi un'idea peregrina di qualche colonialista, ma un tassello funzionale a dare letteralmente credito a quella più ampia visione di sviluppo dell'economia della città. Un'ulteriore prova di questa idea di trasformazione dell'istituto si ha in occasione della promulgazione della legge bancaria del 1926. Il 17 aprile nel salone della Camera di Commercio si tenne un importante incontro tra deputati, senatori locali ed esponenti del mondo economico napoletano. A questo incontro a porte chiuse vi partecipano i principali attori fin qui incontrati (Borriello, Castelli, Tecchio, Del Carretto, Arlotta, Angiulli, Geremicca, Gianturco, Barattolo e Bruno) per mettere per iscritto i *desiderata* da presentare al

²²⁰ Ivi., p.94.

ministro Volpi riguardo l'imminente riforma delle banche di emissione²²¹. Un primo dato da considerare è l'assenza di personalità facenti parte dell'altro importante organismo di rappresentanza economica locale che è l'Unione industriale napoletana, segno di come in questa fase sia ancora la Camera di Commercio il principale interlocutore del Governo. Il secondo elemento è il contesto. Per quanto viga il rispetto tra i partecipanti e si spendano elogi reciproci, il verbale della riunione fa emergere un clima piuttosto teso per gli incerti intendimenti di Volpi e più in generale del governo fascista sul futuro del Banco di Napoli. Borriello, che ha indetto la riunione, fa sia da portavoce del ministro che intermediario di questi gruppi. L'armatore cerca di mitigare le preoccupazioni che riguardano alcuni aspetti specifici come la formazione del capitale del riformato istituto, la composizione meridionale della direzione del Banco e il credito fondiario nel Mezzogiorno. A questi punti Borriello ne aggiunge uno personale in apertura di incontro sfruttando la contemporanea visita di Mussolini in Tripolitania:

Sono sicuro di interpretare i vostri sentimenti rivolgendo un pensiero reverente e riconoscente a S.E. Mussolini nel momento in cui sbarca sul lido italiano. La visita del Duce in Tripolitania ha costituito un avvenimento di grandissima importanza anche perché si ricollega alle ragioni per cui noi ci ritroviamo qui riuniti. La questione dell'emigrazione, la questione della espansione italiana nelle nostre colonie e verso altre regioni ha bisogno di un grande aiuto finanziario, di tutto un programma eminentemente economico per far sì che questa emigrazione e questa espansione possa avvenire in forma ordinata²²².

La persona che pronuncia queste parole è la stessa che solo un anno prima era stata, anche se brevemente, nominata direttore della Banca Meridionale e delle Colonie. La fuoriuscita di Miraglia rappresenta per questa minoranza organizzata l'opportunità concreta se non di occupare quantomeno di influenzare uno dei più importanti centri di potere finanziario dell'Italia dell'epoca. L'intervento, infatti, ebbe l'effetto di mettere ai voti «che hanno il carattere di esigenza» la facoltà di compiere attività senza limiti territoriali da concedere ad entrambe le banche meridionali, il che significa permettere loro esplicitamente di compiere operazioni nelle colonie.

Bisogna capire ora se lo sforzo volto a dotare Napoli di un «ente di colonizzazione» nella forma del nuovo Banco di Napoli abbia poi avuto dei riscontri concreti. Lo scenario operativo era notevolmente cambiato rispetto al 1911-1912. Dopo una prima fase

²²¹ICSR, fondo Savarese, b.4, fasc.11.

²²² Ibid.

emergenziale e transitoria subentrava l'esigenza di finanziare le prime essenziali opere pubbliche usando il consolidato strumento dei consorzi tra banche. La costituzione dei consorzi coincise temporalmente con la riconquista *manu* militari della Tripolitania e così per la seconda volta il Banco di Napoli fu chiamato a seguire la bandiera. La decisione di formare consorzi tra banche di emissione e banche di credito ordinario fu presa nel tentativo di regolarizzare l'impennata dell'attività edilizia che, in mancanza di un istituto specializzato, era costretta a fare largamente affidamento al credito di privati finanziatori a tassi usurari. Allo stesso modo la costituzione di un consorzio bancario per il credito edilizio permetteva di sbloccare parte degli immobilizzi restituendoli al commercio e ai finanziamenti industriali²²³. Va detto che il soccorso offerto dalle banche di emissione fu visto dalla Camera di Commercio di Tripoli come un atto quantomeno dovuto, perché quelle stesse banche erano state accusate dall'istituto camerale di Tripoli²²⁴ di limitare la circolazione monetaria in colonia dal 1925, in ossequio alle direttive metropolitane per evitare il deprezzamento della Lira soggetta com'era in quel periodo ad una serie di attacchi speculativi sui titoli azionari²²⁵. Il finanziamento complessivo previsto fu di 20 milioni di lire ripartito in 5 milioni per ogni banca aderente (Banca d'Italia, Banco di Napoli, Banco di Sicilia e Cassa di Risparmio della Tripolitania) da erogarsi in mutui edilizi entro 5 anni su immobili di nuova costruzione o su quelli edificati dopo il 1922. Nello schema di convenzione sono presenti alcune peculiarità riguardanti le modalità di finanziamento che ne evidenziano il carattere fortemente pubblico dell'operazione. Prima di tutto la scelta di deliberare la formazione del consorzio tramite regio decreto, secondariamente la scelta di costituire una commissione composta dai direttori delle locali filiali e da un funzionario del governo della colonia con voto consultivo e diritto di veto. Scopo della commissione era quello di esaminare preliminarmente le domande, accettarle o respingerle e, in ultimo, affidarle ad uno dei quattro istituti di credito per l'istruttoria. Successivamente lo schema fu rivisto aumentando la somma a 30 milioni ripartiti in 20 milioni tra Banco di Napoli e di Sicilia e 10 milioni tra Banca d'Italia e Cassa di risparmio di Tripoli con la possibilità della Cassa di gestire l'intero credito. A

²²³ Ercole Tuccimei, op. cit., p.77.

²²⁴ ACS, Ministero Africa Italiana (da ora in poi MAI), Direzione generale affari economici e finanziari, b.181, fasc.4.

²²⁵ Nel febbraio del 1925 De Stefani aveva emanato disposizioni dirette a limitare la circolazione obbligando gli istituti di emissione a distruggere una quota dei biglietti di Stato. Cfr. Maria Luisa Cavalcanti, op.cit., pp.410-411.

questa proposta di convenzione seguì un fitto scambio tra il governatore della Banca d'Italia, Bonaldo Stringher, il governatore della Tripolitania Pietro Badoglio e, in ultimo, i due direttori dei Banchi, Ignazio Mormino per l'istituto siciliano e Giuseppe Frignani per quello napoletano. Entrambi i direttori si opposero all'ipotesi di dare l'amministrazione delle somme alla Cassa evidenziando la presenza di proprie filiali in Tripolitania e contestando alla Cassa una non pari anzianità di servizio²²⁶, ma fu il Banco di Sicilia ad opporre maggiori resistenze. Nonostante gli inviti alla cooperazione di Stringher, la linea dei siciliani fu ferma sul rivedere i margini di libertà della banca e di converso di interferenza del governo coloniale. Venne, infatti, proposto un voto qualificato all'interno della Commissione che rispettasse proporzionalmente l'investimento di ogni banca e soprattutto difendesse la libera scelta del Banco a contrarre o meno mutui al di là del parere della Commissione perché «non accettandosi questi due criteri, si dovrebbe per contro ammettere che la responsabilità si estenda a tutti: ciò che questo istituto, per la sua parte, non sarebbe disposto a consentire»²²⁷. La posizione del Banco di Napoli si mostrò fin da subito più conciliante, anche se da Frignani arrivò la proposta di modificare il potere di veto del funzionario presente nella Commissione in voto consultivo. Una proposta verso la quale Badoglio non attardò di risponderne lapidariamente: «Funzionario Governo parteciperà con voto consultivo e diritto di veto»²²⁸. A scontrarsi furono formalmente le ragioni politiche del Governatore e quelle economiche delle banche, ma in verità di fondo lo scontro verteva sui margini di ingerenza del primo e di discrezionalità dei secondi per il controllo delle modalità di inclusività ed esclusività del credito, cioè il potere di dire chi poteva e chi non poteva avere accesso al credito. Nonostante la risposta altrettanto netta di Badoglio fatta pervenire al Banco di Sicilia, quest'ultimo in data 26 luglio rispose riproponendo quelle che ormai erano definite «rassegnate proposte». Il braccio di ferro continuò per tutto agosto, mentre la posizione del Banco di Napoli rimase celata tanto che Stringher ancora il 23 agosto scrisse a Badoglio:

Ho l'onore di confermare a V.E. che a tutt'oggi, non mi è pervenuta alcuna comunicazione da parte del sig. Direttore Generale del Banco di Napoli, a seguito del telegramma che V.E. gli ha inviato per la definizione

²²⁶ Ivi., documento in data 4 giugno 1929.

²²⁷ Ivi., documento in data 16 luglio 1929.

²²⁸ Ivi., documento in data 26 luglio 1929.

della pratica concernente il Credito edilizio in Tripolitania. Ignoro quindi se il Banco di Napoli acceda, in tutto o in parte, alle considerazioni o alle proposte di V.E.²²⁹

In verità solo il giorno prima il Banco di Napoli si era espresso con il Sottosegretario alle Colonie, Emilio De Bono, aderendo di massima alla forma del consorzio ma obiettando sui principi alla base della rappresentatività in Commissione sposando la proposta del Banco di Sicilia di un rappresentante ogni 5 milioni di contributo quindi con uno scenario ipotetico di 2 delegati per ognuna delle due banche e un rappresentante per la Banca d'Italia e la Cassa di risparmio di Tripoli. Il fatto che Frignani riproponga pedissequamente la proposta di Mormino dimostra che nel mese di silenzio i due direttori dialogarono e si accordarono, in quanto la proposta di Mormino era stata rivolta solo e unicamente a Stringher e Badoglio. Fu dunque il Banco di Sicilia il vero protagonista di questa vicenda, mentre la banca sorella si limitò ad una azione comprimaria senza un chiaro indirizzo. Alla fine Stringher infastidito anche per il continuo braccio di ferro propose ed ottenne che il contributo delle due banche fosse ridotto a 5 milioni, così da eliminare alla radice l'ultimo motivo di resistenza e costringendo le due banche ad uscire dalle loro posizioni trincerate. Trovato l'accordo in settembre, il 1° ottobre 1929 venne sottoscritto l'agognato consorzio²³⁰.

L'energica iniziativa del Banco di Sicilia e la posizione quasi dimessa del Banco di Napoli rivelano le rispettive forze contrattuali e i rispettivi interessi in gioco. Malgrado la tanto attesa svolta dopo la riforma bancaria del 1926 l'istituto napoletano non riuscì mai concretamente a diventare quel preconizzato «ente di colonizzazione», né forse volle mai esserlo veramente. L'attenzione della direzione del nuovo Banco si rivolse invece allo sviluppo economico del Mezzogiorno attraverso la costituzione di un Fondo di propulsione economica per le province del Mezzogiorno e della Sardegna che ottenne risultati alquanto discreti²³¹. Alle verosimili resistenze presenti all'interno dell'istituto di credito si aggiunsero le resistenze esterne rappresentate dall'attività del Banco di Sicilia, vera controparte in questa politica di penetrazione finanziaria. Alla fine, il contributo più importante il Banco di Napoli lo diede nella costruzione della struttura economico-

²²⁹ Ivi., documento in data 23 agosto 1929.

²³⁰ La sottoscrizione non placò del tutto gli animi visto che ad un anno di distanza il governo della Tripolitania denunciò il comportamento del Banco di Sicilia che con «il suo atteggiamento, oltre che inosservanza ai patti contrattuali, suona anche offesa ai componenti della Commissione e al perito di fiducia della locale Agenzia della Banco». Ivi, documento in data 23 ottobre 1930.

²³¹ Paolo Varvaro, *Una città fascista*, cit., pp.168-175.

finanziaria, cooperando insieme alla Banca d'Italia e alla banca siciliana alla fondazione e gestione dei Magazzini Generali di Tripoli²³² e fornendo supporto alla costituzione dell'Ente immobiliare della Tripolitania basato sul modello della sezione di credito fondiario del Banco di Napoli istituita nel 1929²³³. Tuttavia, per quanto riguarda l'attività finanziaria e bancaria diretta essa rimase una voce alquanto marginale nel bilancio delle attività della banca. A dirlo sono anche i dati offerti in occasione della fiera campionaria di Tripoli del 1933 in riferimento al movimento bancario generale delle quattro banche presenti in Libia (Banca d'Italia, Banco di Napoli, Banco di Sicilia e Banca di Roma) per il quadriennio 1927-1931. Pur essendo la seconda banca per ordine di importanza, l'istituto napoletano genera un movimento inferiore a tutte le altre. Di seguito il prospetto elaborato del movimento in rapporto percentuale rispetto agli altri istituti:

Il movimento del Banco di Napoli in rapporto alle altre banche	Banca d'Italia	Banco di Roma	Banca di Sicilia
1927	17,12%	19,72%	28%
1928	15,45%	22%	29,16%
1929	19,04%	27,15%	32,78%
1930	22,69%	27,28%	48,41%
1931	20,34%	24%	41,45%

Tab.1. *Movimento generale bancario dei quattro principali istituti di credito durante il quinquennio 1927-1931.* Fonte: Ente autonomo Fiera Campionaria di Tripoli, *Quarta rassegna internazionale intercoloniale in Africa -Catalogo*, Roma, Fratelli Palombi, 1933, p.30.

L'istituto napoletano nel primo quadriennio da banca di credito ordinario fa rilevare un incremento costante del proprio movimento bancario in Tripolitania, ma a un tasso tale da non eguagliare quello delle altre banche. Considerando il 1930, in cui si ha la prestazione migliore dell'intero quadriennio, il movimento che ne risulta è comunque poco meno della metà di quello generato nello stesso anno dal Banco di Sicilia e poco più di un quinto di quello generato dalla banca coloniale per eccellenza, la Banca di Roma. La flessione del 1931 è spia dello scostamento di risorse in favore dell'economia

²³² Cfr. Ercole Tuccimei, op. cit., pp.79-80, Tomaso Sillani, op.cit., p.242.

²³³ ACS, MAI, Direzione generale affari economici e finanziari, b.181, fasc.5.

metropolitana e specialmente meridionale nella fase più acuta della crisi del 1929. L'auspicato cambio di paradigma alla base dell'azione del Banco di Napoli dopo la riforma del 1926 alla fine si risolse in un mutamento che non seppe di vera e propria di svolta.

IV.4 La Fiera campionaria di Tripoli

La politica fascista fin dagli esordi sansepolcristi ha mostrato una certa attenzione al Mediterraneo²³⁴. La dimensione mediterranea della politica fascista venne messa in risalto attraverso un continuo gioco di parallelismi tra gli antichi romani e i contemporanei «italici» con cui definire non solo lo spazio di iniziativa dell'Italia contemporanea, ma anche una certa legittimità storica. Il Mediterraneo come strumento di affermazione degli italiani o, come veniva rappresentato all'epoca, strumento di liberazione dal giogo delle potenze plutocratiche. Un richiamo alla romanità che nella retorica mussoliniana e fascista più in generale non si limitava al culto di «una vecchia idealità, ma come potenziale da far rivivere [...] non fondato su un *sapere* ma su un *saper fare* (dei romani e degli italiani), ovvero non su conoscenze erudite di ascendenza classica, ma su pratiche e competenze antiche tuttora spendibili»²³⁵ che si accordavano bene ai temi produttivistici della politica economica deflattiva inaugurata dalla rivalutazione della Lira²³⁶. Perciò, il Mediterraneo come spazio *costruito*²³⁷ di conquista militare ed economica, oltretutto spazio di egemonia culturale. Questa rappresentazione del *Mare Nostrum* come storicamente chiuso ma potenzialmente aperto agli italiani, faceva gioco ai fascisti nel porsi in un'ottica di discontinuità con i governi liberali, rei di aver sempre condotto una politica delle mani nette nel Mediterraneo passando dallo smacco di Tunisi nel 1882 e alle rinunce adriatiche nel primo dopoguerra. Con l'instaurazione della dittatura fascista il Mediterraneo divenne un palcoscenico privilegiato per mostrare agli italiani e al mondo quella rivoluzione

²³⁴ Manuela Bertone, «*Civis Romanus sum*»: romanità, latinità, Mediterraneo nel discorso italico di Benito Mussolini in «Les Cahiers de la Méditerranée», n. 95, 2017, pp.109-118.

²³⁵ Ivi., p.115.

²³⁶ Giovanni Farese, *Dare credito all'autarchia. L'IMI di Azzolini e il governo dell'economia negli anni Trenta*, Napoli, Editoriale Scientifica, 2009, pp.39-43.

²³⁷ Salvatore Bono, *Mediterraneo, storie di una idea liquida* in «Mediterranea – ricerche storiche», anno XIII, n.36, 2016, pp.119-132.

politica e antropologica auspicata dai fascisti²³⁸. Una dimostrazione che passava anche dalla storia grazie al finanziamento e sostegno di istituti di ricerca e pubblicazioni tese a sottolineare un legame tra Mediterraneo e storia d'Italia. Caso emblematico è l'opera di Pietro Silva, *Il Mediterraneo dall'unità di Roma all'unità d'Italia* uscito nel 1927 e ristampato nel 1941 modificando il sottotitolo in *dall'unità di Roma all'impero* e con impero si intendeva ovviamente l'impero fascista. Silva è solo uno dei diversi protagonisti di una stagione storiografica che corroborò la politica mediterranea del regime e l'immagine degli italiani come «popolo di navigatori e trasmigratori»²³⁹. In questa cornice interpretativa si collocò anche la riconquista della Libia iniziata già prima dell'avvento del fascismo, ma portata da quest'ultimo ad un livello nuovo di impegno. Qualunque pretesa revanscista fascista nel Mediterraneo passava prima dalla riaffermazione nella propria colonia e fu per questo che le operazioni militari in Tripolitania e in Cirenaica non dovevano solo riaffermare il potere italiano, ma anche essere una prima prova di quel destino proclamato. Per supportare l'immagine di una campagna rapida e specialmente per fugare i dubbi di un impegno finanziario per l'ennesimo «scatolone di sabbia», nel 1927 venne formalizzata la costituzione di un Ente autonomo Fiera campionaria di Tripoli al quale affidare il compito di predisporre con cadenza annuale delle mostre sullo «sviluppo dell'industria e l'espansione dei traffici in quella Colonia»²⁴⁰. L'importanza data dal Governo all'evento fieristico è deducibile, in primo luogo, dai soggetti coinvolti nella costituzione del capitale sociale in veste di enti promotori. Al fianco dell'amministrazione locale (Municipio di Tripoli) si ritrovarono la locale Camera di Commercio, la Cassa di Risparmio di Tripoli e il Consorzio Agrario di Tripoli, tutti con contributi non inferiori alle 200.000 Lire. Ai soci fondatori si affiancarono poi i soci aderenti, cioè istituti o soggetti privati che versavano una quota non inferiore alle 5.000 Lire. Rispetto alla fiera campionaria di Napoli è evidente non solo una partecipazione più diversificata, ma anche un contributo governativo più cospicuo. Come si è detto, per il governo fascista la buona riuscita della fiera andava ben oltre il valore intrinseco dell'esposizione. Ciò si tradusse in contributi straordinari che nel caso della prima edizione arrivarono prima ancora della costituzione dell'Ente fiera. La cifra stanziata fu

²³⁸ Cfr. Laura Pisano, *La Méditerranée comme mythe dans la propagande du fascisme italien* in «Peuples méditerranéens» n. 56-57, 1991, pp.241-252.

²³⁹ Nello stesso anno della pubblicazione di Silva uscì anche il ben noto saggio di Gioacchino Volpe, *l'Italia in cammino*.

²⁴⁰ R.D. 27 ottobre 1927, n.2118.

di 200.000 Lire²⁴¹, notevole considerando come tale cifra superasse la somma dei contributi erogati in favore delle tre fiere campionarie di Milano, Padova e Napoli (50.000 cadauno). Una cifra motivata dalla volontà del fascismo di dar corpo ad un evento-vetrina rivolto al mondo e ai sudditi d'oltremare che mostrasse la forza, la modernità e la stabilità del neonato regime. Come dice Brian MacLaren «It not only represented Italian industry and culture in the colonial contest»²⁴².

Il nuovo evento non riscosse immediatamente larghe adesioni all'interno della Camera di Commercio di Napoli, anzi, l'eventualità di investire risorse al fine di raccogliere partecipazioni per la fiera divise la Camera tra favorevoli e contrari. Di certo la non brillante esperienza fieristica napoletana pesava ancora sui giudizi di molti e le stesse condizioni del commercio napoletano non lasciavano spazio a facili ottimismo di una rapida ripresa. Tuttavia, la speranza di trovare un rilancio per le ditte napoletane attraverso l'evento e l'appello al prestigio della città «per non far rimanere assente il nome di Napoli»²⁴³ alla fine risultarono più forti. C'è da dire anche che gli appelli al prestigio cittadino furono la bandiera dietro la quale si nascosero gli interessi economici di tutti coloro i quali avrebbero potuto trarre un vantaggio dall'adesione della provincia napoletana. Con l'ipotesi poi divenuta realtà di una convergenza nello scalo napoletano di buona parte dei materiali espositivi diretti a Tripoli²⁴⁴, i principali beneficiari venivano ad essere le locali ditte di spedizioni, gli agenti marittimi e infine gli armatori del golfo, che all'epoca rappresentavano il nucleo di quella minoranza organizzata al comando della Camera di Commercio. Si ripresenta la condizione già osservata per la quale sono i settori dell'intermediazione i più coinvolti e motivati a coltivare questi legami con l'Oltremare, piuttosto che quelli produttivi. Effettivamente nei mesi che precedettero l'evento di Tripoli la Camera di Commercio di Napoli si adoperò molto affinché una nutrita pattuglia di ditte napoletane e campane più in generale prendesse parte alle giornate della fiera. A tale scopo Biagio Borriello organizzò diversi incontri nella sede centrale della Camera con i principali industriali e commercianti della città per convincerli a partecipare. Avuti

²⁴¹ R.D.L. 30 gennaio 1927, n. 56.

²⁴² Brian McLaren, *The Tripoli Trade Fair and the Representation of Italy's African Colonies* in «The Journal of Decorative and Propaganda Arts», n.24, 2002, pp.171-97, qui p.171.

²⁴³ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.659, fasc.1, documento in data 15 gennaio 1927.

²⁴⁴ Data l'ingente quantità di materiale in giacenza nei magazzini del porto la Questura di Napoli diede ordine al commissariato presente nello scalo marittimo di aumentare la vigilanza ed evitare così furti. ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.659, fasc.1, n. prot. 9903 / 4 gennaio 1927.

i primi assenti, si passò a finanziare la costruzione di un padiglione ove ospitare le ditte napoletane tramite un fondo di 30.000 Lire messo a disposizione dalla Camera, a cui se ne aggiunse un altro di egual importo concesso dal Comune di Napoli. Per rinsaldare quell'immagine di città marinara, sul frontone del padiglione venne posizionata la ricostruzione di una galera di mare tra due scudi con i simboli del Comune di Napoli e della Camera di Commercio²⁴⁵. Contestualmente furono organizzati un Comitato Ordinatore della Mostra Napoletana, con il compito di raccogliere il maggior numero di adesioni dalle imprese napoletane e curare il loro spazio espositivo all'interno del padiglione, e un ufficio distaccato della fiera a Napoli come organismo di raccordo. A capo di quest'ultimo fu posto l'ormai noto Corrado Moschitti insieme a Carlo Caprioli, ex direttore della Banca dell'Italia Meridionale. Il Moschitti, in aggiunta, fu nominato delegato per la Campania della fiera di Tripoli²⁴⁶. La scelta di partecipare premiò come si è visto volti ben noti dell'istituto napoletano, ma non solo. Un'altra figura chiave in questa vicenda è Alessandro Elefante²⁴⁷, esponente di una nota e storica famiglia di commercianti che avevano legato il loro nome alla Camera di Commercio fin dalla sua fondazione. Il *core business* del gruppo familiare era la Società anonima Elefante e Mangili specializzata nei servizi spedizionieri. Il sostegno in sede camerale degli Elefante alla partecipazione alla fiera si tradusse per quest'ultimi nel successivo riconoscimento di spedizionieri ufficiali della fiera di Tripoli per questa come per le successive edizioni²⁴⁸. Non avendo accesso diretto ai libri contabili della società²⁴⁹ ma solo ai bilanci versati, non possiamo quantificare in maniera precisa gli effetti della partecipazione all'organizzazione della fiera, ma possiamo ipotizzare che furono importanti e ciò lo si deduce da un fatto increscioso. Alcuni facchini della ditta furono accusati, processati e poi condannati per il furto e la sottrazione al controllo doganale di alcune merci destinate alla fiera per un ammontare di 732.238 Lire a cui si aggiunsero 36.611 Lire per il mancato dazio. La cifra non irrisoria fu pagata dalla ditta Elefante, perché ritenuta responsabile in sede civile. Data la cifra considerevole, il ministero delle Colonie chiese al questore di

²⁴⁵ Ivi., n. prot. 1199 / 10 marzo 1927.

²⁴⁶ Ivi., documento in data 12 novembre 1926.

²⁴⁷ Nel corso tempo Alessandro Elefante divenne una figura di spicco nel panorama politico-economico della città sedendo in molti organismi di rappresentanza fino ad ottenere lo scranno di deputato nel 1929.

²⁴⁸ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.659, fasc.1, documento in data 12 febbraio 1927.

²⁴⁹ Pur essendo stato versato negli anni Novanta all'Archivio di Stato di Napoli, l'archivio della famiglia Elefante aspetta ancora un'inventariazione.

Napoli di raccogliere informazioni sulle condizioni economiche della ditta. Il questore riferì che la ditta Elefante aveva ormai raccolto «un ingente capitale»²⁵⁰ e che la condanna «non ha compromessa la sua solidità e la solvibilità»²⁵¹.



Fig.1 Pubblicità della Elefante e Mangili presente nel catalogo dell'edizione della fiera del 1933.
Fonte: *Quarta rassegna internazionale intercoloniale in Africa 11 marzo-11 maggio. Catalogo*, Tripoli, Roma, Fratelli Palombi 1933, p.267.

Passando alla fiera vera e propria gli espositori napoletani furono 10 stando al catalogo della fiera²⁵², a fronte dei 13 di Benevento, dei 4 di Avellino e dei 26 di Salerno²⁵³. Già da questi numeri si può desumere come l'evento riscosse poco successo tra gli industriali e commercianti napoletani. In pochi raccolsero l'invito e tra gli assenti eccellenti – cosa

²⁵⁰ A chiusura di bilancio del 1927 su proposta del Cd'A della società si effettuò la divisione degli utili tra i soci. Cfr. ASN, Tribunale Civile, Bilancio e atti di società, 1928, vol.124.

²⁵¹ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.659, fasc.1, n. prot. 1199 / 27 febbraio 1927.

²⁵² Ente autonomo Fiera campionaria di Tripoli, *Catalogo 1° Fiera campionaria di Tripoli – febbraio - marzo 1927*, Spoleto, Tipografia Panetto e Petrelli, 1927.

²⁵³ Vedi Appendice A. Nel computo sono considerate solo le attività espressamente economiche, sono escluse, perciò, le partecipazioni a carattere puramente pubblicitario e propagandistico di enti e istituti campani.

che venne rimarcata nelle relazioni finali – si segnalavano i produttori di pasta e di conserve alimentari, che nella provincia di Napoli rappresentavano una fetta importante di quel tessuto industriale²⁵⁴. Le edizioni successive registrarono una migliore organizzazione del comitato napoletano con il coinvolgimento di diversi organismi come la Federazione provinciale fascista, l'Unione Industriale Fascista²⁵⁵ e la Federazione Provinciale Fascista dei commercianti. L'avvenuta trasformazione delle Camere di Commercio nei Consigli provinciali dell'Economia (C.P.E.) portò un coinvolgimento anche delle prefetture nella raccolta delle partecipazioni. Nel tentativo di rendere partecipi le altre province campane, i prefetti di Benevento e di Avellino furono invitati a partecipare, per esempio, ad alcune riunioni indette dall'Alto Commissario per la raccolta delle adesioni alla terza edizione. Lo stesso Michele Castelli, poi, si curò personalmente della partecipazione delle stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo della provincia di Napoli²⁵⁶ chiedendo alle sottoprefetture dei comuni interessati di sollecitare i podestà nella raccolta dei contributi richiesti e di controllare l'invio dei materiali per i padiglioni²⁵⁷.

Se gli aspetti organizzativi raccontano una più incisiva preparazione dell'evento, non si può dire lo stesso dal punto di vista delle adesioni. Stando ai dati presenti nei cataloghi della fiera alla seconda e terza edizione i numeri degli espositori della provincia napoletana e in generale delle province campane rimasero contenuti²⁵⁸. La provincia napoletana arriva alla fiera del 1928 con solo 6 espositori e 7 in quella successiva, contro

²⁵⁴ Ivi., n. prot. 1199 / 10 marzo 1927.

²⁵⁵ Alla terza edizione si saldò l'azione della Camera di Commercio – ormai divenuta Consiglio Provinciale dell'Economia – con quell'Unione Industriale Fascista. La prima affittò per proprio conto uno stand, ma la lasciò ad alcune ditte associate all'Unione di usufruire dei propri spazi espositivi. ASN, Prefettura, Gab., II vers., b. 716, fasc.4, n. prot. 3465/96-G.

²⁵⁶ Formalizzate con R.D.L. 15 aprile 1926, n.765 le aziende autonome di cura, soggiorno e turismo furono enti costituiti mediante il riconoscimento del ministero dell'Interno di concerto con quello delle Finanze all'interno di Comuni ad alto valore turistico. Scopo di suddette stazioni era, per l'appunto, la valorizzazione dell'«industria dei forestieri» nelle aree interessate attraverso la creazione di un comitato locale composto da soggetti del settore turistico-alberghiero, dagli enti pubblici locali e da associazioni di settore. Il comitato era retto da un presidente nominato dal prefetto e subordinato alle decisioni di massima deliberate dal consiglio centrale delle stazioni di cura istituito presso il ministero dell'Interno.

²⁵⁷ I comuni e le quote stabilite per essi furono: Sorrento (L.300), Castellamare (L.500), Ischia (L.300), Casamicciola (L.200), Pozzuoli (L.400), Capri (L.400), Resina (L.200). ASN, Prefettura, Gab., II vers., b. 716, fasc.4, n. prot. 3384 / 1-4-1929. Per un'analisi dell'operato di questi enti si rimanda a Annunziata Berrino, *Storia del turismo in Italia*, Bologna, Il Mulino, 2011, pp.211-220.

²⁵⁸ Ente autonomo Fiera campionaria di Tripoli, *Fiera di Tripoli -febbraio-marzo - 1928. Catalogo*, Spoleto, Panetto e Petrelli, 1928; Id., *Catalogo III Fiera campionaria di Tripoli – aprile-maggio 1929*, Spoleto, Panetto e Petrelli, 1929 (Vedi Appendice B e C). Al riguardo un ringraziamento va alla biblioteca dell'Istituto agronomico d'Oltremare di Firenze che mi ha permesso di consultare una delle poche copie dell'edizione del 1929, nonostante i problemi di varia natura che affliggono l'istituto in questo momento storico.

i 28 e i 33 della provincia di Salerno²⁵⁹. La bassa partecipazione numerica della provincia napoletana è ancora più emblematica se si tiene conto dell'assorbimento della provincia di Caserta avvenuto nel 1925. Nel 1928 fa meglio di Napoli anche la provincia di Benevento con 12 espositori, per lo più del settore dei dolci. È Salerno, perciò, la portavoce dell'economia campana portando una nutrita fetta di produttori di paste e conserve alimentari maggiormente localizzati nell'area di Nocera Inferiore e Angri (il 36% degli espositori salernitani in entrambe le edizioni), mentre per la provincia napoletana il settore è rappresentato solo dalla ditta Del Gaizo nel 1929. Il settore meccanico, che dovrebbe essere sulla carta il differenziale del capoluogo, è rappresentato unicamente dalla ditta «Aeromarittima italiana» nel 1928 e dalla ditta «D'Amelio Ing. & Del Pizzo» nel 1929 che produce motori per sistemi di irrigazione. Oltre i numeri anche la composizione fornisce dati interessanti. È l'impresa di piccole dimensioni, per lo più a gestione familiare, ad essere la vera protagonista dell'evento fieristico. Tale prevalenza è evidente non solo per la Campania, ma anche per le altre regioni. Tuttavia, nel caso delle società anonime campane la quasi totalità proviene dalla provincia salernitana (2 napoletane contro le 8 salernitane nel biennio in questione)²⁶⁰. Detto ciò, i numeri campani diventano poca cosa se messi a confronto con quelli delle province siciliane. La sola provincia di Agrigento, infatti, vede nel 1928 la partecipazione di 150 espositori, ma anche altre province meridionali fanno meglio, come Taranto che nel 1928 porta 80 espositori, oppure Matera – l'«osso» del Meridione – che passa dai 17 espositori del 1928 ai 78 del 1929. Oltre ai dati, anche le parole danno conto delle difficoltà organizzative per la provincia napoletana. La Federazione Provinciale Fascista dei commercianti chiamata in causa dall'Alto Commissario per una efficace propaganda ammise le difficoltà nel far breccia tra i commercianti:

²⁵⁹ Cfr. Appendice B.

²⁶⁰ Tra le anonime salernitane più assidue frequentatrici della fiera tripolitana possiamo trovare il nome dei pastifici Scaramella e Rinaldo, le principali aziende per potenzialità e produzione del settore nella provincia di Salerno. Queste due aziende si differenziavano dalle altre del territorio di estrazione non solo perché integravano l'attività di pastificazione a quella di molitura, ma anche per la scelta di macinare grani duri e teneri, cosa che conferiva loro una flessibilità produttiva notevole. Non sorprende come nel 1934 la Rinaldi e la Scaramella arrivino ad avere un capitale sociale rispettivamente di 4.200.000 di lire e di 9.000.000 di lire con una potenzialità di macinazione media giornaliera di 350 quintali per la Rinaldi e 1.000 quintali per la Scaramella. Cfr. Franca Pirolo, *Il settore agro-alimentare e tabacchicolo nel salernitano: la tradizione dell'industria molitoria e la centralità del comparto conserviero* in Aldo Montaudou (a cura di), *Dal Novecento al Duemila. L'industria in provincia di Salerno, Confindustria Salerno (1919-2009)*, Salerno, Plectica Editrice, 2009, pp.158-161.

In passato qualche ditta napoletana ha partecipato alla Fiera, sostenendo spese non lievi, senza però ritrarne alcun vantaggio, sicché alle insistenze di questa federazione è stato opposto un rifiuto²⁶¹.

La situazione sembrò mutare in occasione della IV edizione della fiera, quando la fiera campionaria divenne internazionale e interafricana. Il regime concepiva ormai l'evento come la principale vetrina della colonizzazione fascista da offrire non solo agli italiani, ma anche al resto del mondo. Dopo aver dato una sede permanente alla fiera nel 1929 con edifici in cemento armato in un quartiere appositamente designato allo scopo, le autorità fasciste promossero il salto di qualità trasformando l'evento in una rassegna internazionale aperta alla partecipazione di altre potenze coloniali. L'intento sperato come si legge dal catalogo della fiera era quello di convogliare:

La produzione dei diversi mercati africani che ricerca un suo sbocco sulle piazze europee sentirà la convenienza e l'interesse di esibirsi nella annuale Fiera tripolina, come dal canto suo il commercio e l'industria internazionale vedranno nella fiera di Tripoli l'occasione adatta per accostarsi ai vari mercati africani ivi riuniti nella più scelta sintesi e cercarvi nuovi centri di assorbimento ai propri manufatti²⁶².

L'evento, quindi, necessitava della massima attenzione e l'impegno di tutti. A testimoniarlo una lettera inviata dalla Presidenza del Consiglio all'Alto Commissario e alle principali associazioni di categoria della provincia di Napoli per ricordare quale «importanza sia dal punto di vista commerciale e patriottico che da quello economico e politico» avesse la fiera; perciò, tutti erano chiamati a dare il loro contributo, specialmente gli industriali «per assicurare il pieno successo della Mostra»²⁶³. Lo sprono del prestigio non fu tuttavia sufficiente e alla fine il padiglione napoletano raccolse solo 6 adesioni, un dato addirittura inferiore alle passate edizioni mentre la provincia di Salerno si mantenne stabile con 32 espositori²⁶⁴. Un altro dato che se ne ricava è quello della frequenza. Gli espositori della provincia di Napoli sono per lo più estemporanei tranne nel caso della Ceriani L. Soc. An. Colorificio. Per la provincia di Salerno, invece, non pochi sono i nomi che ritornano come le ditte Baratta Paolo & Figli e Crudele Silvestro & Eugenio dedite alla produzione di conserve alimentari ed entrambe presenti fin dalla prima edizione. All'atto pratico e al di là di quella supposta vocazione per i traffici del Mediterraneo

²⁶¹ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b. 716, fasc.4, n. prot.516.

²⁶² Ente autonomo Fiera campionaria di Tripoli, *IV Fiera di Tripoli. Catalogo della 1° Rassegna Internazionale in Africa*, Roma, Fratelli Palombi, 1930, p.15.

²⁶³ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b. 716, fasc.4, lettera n. prot. 10804 del 9-11-1929.

²⁶⁴ Cfr. Appendice D.

centrale sostenuta con non pochi sforzi organizzativi dalle istituzioni locali, l'andamento delle edizioni degli anni Venti presenta un interesse minimo dell'economia napoletana per l'evento e le sue possibili ricadute, eccezion fatta per il settore del trasporto e della logistica. Tale asserzione non è solo il frutto del mero confronto numerico tra le adesioni della provincia napoletana e quello delle altre province campane o dell'Italia intera, ma risulta anche da un potenziale inespresso stando al secondo censimento industriale del 1927. La pattuglia di espositori napoletani che oscilla in queste prime edizioni tra le 8 e le 5 adesioni è davvero irrisorio a fronte di ben 44.000 esercizi commerciali e 29.000 esercizi industriali di varia natura censiti con una forza lavoro che sfiora i 250.000 addetti totali²⁶⁵.

Se la scelta di concentrare nel porto napoletano il trasporto di buona parte dei materiali espositivi premiò alcune imprese locali dedite al trasporto e alla logistica come la Elefante e Mangili, è anche vero che la scelta divenne motivo di recriminazioni di alcune città siciliane, specie Siracusa, per vedersi aumentare la frequenza dei collegamenti in occasione della fiera sulla base dell'ampia adesione degli espositori siciliani usata in tale occasione come un vero deterrente contrattuale²⁶⁶. Come si avrà modo di constatare nel successivo capitolo, questi contrasti rientrano nella più ampia contrapposizione allora in corso tra città siciliane e Napoli per l'egemonia dei collegamenti marittimi nell'area del Mediterraneo centrale.

²⁶⁵ ISTAT, Censimento industriale e commerciale al 15 ottobre 1927, volume IV Italia Meridionale insulare del Regno, Roma, Stabilimento poligrafico dell'amministrazione dello Stato, 1928, p.78.

²⁶⁶ ACS, PCM, Gab., 1927, fasc. 14/1, n. prot. 4151 *linea di Navigazione Siracusa-Tripoli in occasione della fiera*; ivi., 1928, fasc.13/4, n. prot. 10230 *comunicazioni marittime Siracusa-Tripoli*.

CAPITOLO V

UNA STRATEGIA MARITTIMA PER NAPOLI

V.1 Analisi di un «sistema»

Questo denso capitolo affronta e analizza la politica portuale per Napoli nei suoi vari aspetti marittimo-portuali. È opportuno ribadire che il trasporto marittimo ha evidenti legami tecnici, organizzativi ed economici con le operazioni terminali e le attività di viaggio. L'efficienza dei porti è un fattore che influisce sulla competitività delle imprese di navigazione, viceversa lo *shipping* e più specificamente le politiche dei collegamenti possono influenzare la configurazione e l'arredamento di un porto²⁶⁷. A trarre vantaggio da una politica ben governata, cioè programmata e perseguita in maniera sistemica (collegamenti, infrastrutture portuali, *governance*) non è solo il porto, ma l'economia dell'intera regione economica, sia delle attività direttamente connesse al porto (*port related*), sia quelle attività che ottengono un vantaggio significativo dalla vicinanza ad esso (*port attracted*)²⁶⁸. L'ipotesi data è che il fascismo puntò sullo scalo napoletano per la propria politica e geopolitica nel bacino del Mediterraneo e nel Mar Rosso inducendo e stimolando una ristrutturazione dei traffici e della stessa economia dell'area. Per sottoporre a vaglia critica questa ipotesi, che alimenta tutt'oggi in una certa produzione amatoriale un ricordo positivo dell'intervento fascista, si è deciso di scorporarla nei suoi vari elementi (lavori al porto, politica delle rotte, *governance*) per comprendere in quale modo e con quale incisività prese le mosse l'intervento pubblico di marca fascista.

V.1.1 Il porto

La storia dei lavori al porto può essere suddivisa in tre vicende correlate tra loro. La prima e la più importante è quella che riguarda l'espansione del porto, cioè l'approvazione del disegno di legge e l'avvio dei lavori di costruzione dei nuovi pontili e delle nuove calate nella zona ad Est di Napoli (area dei Granili). Lavori che hanno dato in buona sostanza al

²⁶⁷ Fabio Carlucci e Andrea Cirà, *Economia e politica dei sistemi di trasporto*, Milano, FrancoAngeli, 2008, pp.117-120.

²⁶⁸ Enrico Musso, op.cit., pp.47-49.

porto la conformazione attuale. La seconda è quella che riguarda la costruzione di una nuova stazione marittima e delle modalità con cui gestire il traffico nello scalo. La terza, infine, è quella che riguarda l'arredamento degli spazi portuali e l'organizzazione di questi ultimi. Tre vicende che affrontano tre aspetti storicamente problematici del porto napoletano: la mancanza degli spazi, la promiscuità di cose e persone sulle banchine e la bassa meccanizzazione dei processi di carico/scarico.

Punto di partenza dei lavori è il già menzionato R.D. del 20 gennaio 1924 n. 239 con il quale furono stanziati i 200 milioni. La somma fu ripartita in otto esercizi finanziari dal 1924 al 1932 con una liquidità media annua di 25 milioni di Lire. Di questi 200 milioni circa 15 furono stanziati secondo il R.D. 3 maggio 1923, n. 1285 per le opere pubbliche straordinarie negli esercizi finanziari dal 1924-1925 al 1927-1928. A parziale copertura dell'investimento furono introdotte nuove tasse (per merci imbarcate e sbarcate nel porto, carico e scarico di carri ferroviari nel porto), mentre se ne aumentarono altre (tassa passeggeri e sovrattassa di ancoraggio), una scelta che incontrò come visto forti resistenze negli ambienti economici della città.

I lavori previsti furono divisi in 5 lotti affidati attraverso l'appalto a regia²⁶⁹ a quattro imprese:

Lotti	Ditte	Lavori appaltati
1° e 5° lotto	Società accomandita Vitali Domenico e C.	Prolungamento diga ai Granili, costruzione del pontile centrale (poi diviso in due pontili il Duchessa D'Aosta e il Bausan), banchina di riva tra il pontile centrale e quello di Vigliena, gli arredamenti dei pontili suddetti, la sistemazione del Mandracchio
2° lotto	Società anonima calcare, calce e industria affini	Pontile Vigliena, banchina di riva tra il molo Vittorio Emanuele II e il pontile centrale, sistemazione spiaggia

²⁶⁹ Nell'appalto a regia l'appaltatore si obbliga a fornire i materiali, la mano d'opera, i mezzi di trasporto e tutto ciò che occorre, mentre il committente si fa carico di rimborsare tutte le spese effettivamente sostenute (oltre, ovviamente, a compensarlo per l'opera svolta) e dirige l'andamento dei lavori.

		della Marinella, sistemazione e difese della spiaggia di Vigliena
3° lotto	Società anonima Ferrobeton e Società anonima Conrad Zschokke di Ginevra	Ampliamento del molo Masaniello e costruzione e arredamento del molo medesimo
4° lotto	Società Foundation Company di New York	Ampliamento del molo Vittorio Emanuele II, nuove difese alla bocca del porto, arredamento generale del porto

Tab.2 Società assuntrici dei lavori del porto di Napoli.

Fonte: ACS, PCM, Gabinetto, 1925, fasc.8/1 n.455, *Lavori al porto di Napoli*.

Al netto delle polemiche per le sovrattasse, la cifra importante stanziata dal Governo fu accolta con plauso da molti ambienti della città facendo incassare al fascismo e a Mussolini in persona un primo importante risultato di immagine. Insieme ai riconoscimenti, però, si manifestarono anche i timori per la «cuccagna dei milioni», come la definì il «Roma», che sottolineò il rischio di attirare alle falde del Vesuvio il «roteare di avvoltoi ingordi in aspettativa della pingue preda»²⁷⁰. Il pericolo di speculazioni fu evidente per primo al ministero delle Finanze, contrario fin dall'inizio alla scelta del metodo a regia. Questa tipologia di contratto permette al committente, cioè lo Stato, un controllo pressoché assoluto sulla conduzione dei lavori; motivo per il quale fu scelto. Tuttavia, tale potere si traduce in un importante ruolo di vigilanza degli uffici statali. Presentandosi come un *nudus minister*, il concessionario è esonerato infatti dalla responsabilità e dal rischio di impresa mentre il committente è chiamato a vigilare e rimborsare le spese sostenute anticipatamente dall'appaltatore per l'acquisto dei materiali, l'esecuzione dei lavori e il costo delle maestranze, più un utile percentuale sui lavori completati. Proprio le percentuali stabilite nelle convenzioni (un compenso nella misura del 10% della spesa totale a titolo di rimborso spese generali e un compenso del 9,5% della spesa totale più la quota di spesa generale a titolo di beneficio) furono il principale nodo polemico mosso dai tecnici delle Finanze perché «si sopprime inoltre nel concessionario ogni ragione di economizzare le spese ed anzi, si crea un suo forte interesse ad esagerare»²⁷¹. Secondo gli stessi tecnici, per effetto degli interessi l'onere a

²⁷⁰ «Roma», 15 gennaio 1924, *Per il porto di Napoli*.

²⁷¹ ACS, PCM, Gab., 1925, fasc.8/1 n.455, *Lavori al porto di Napoli*.

carico dello Stato sarebbe asceso a 335 milioni. Altra scelta fortemente contestata era il frazionamento e l'affidamento dei lavori a quattro ditte, che rendeva il lavoro di vigilanza ancora più complesso. Per tutta questa serie di contrasti venne chiesto il giudizio del Consiglio di Stato, il quale pur dando parere positivo al metodo a regia – anche se con qualche riserva – conveniva con le Finanze che bisognava in sede contrattuale dare maggiori strumenti di vigilanza allo Stato e rivedere le percentuali stabilite²⁷².

La risoluzione del contenzioso amministrativo non poneva fine ai problemi. A pochi mesi dalla promulgazione della legge divenne di pubblico dominio lo scandalo sui lavori di prolungamento della bocca del porto al molo San Vincenzo e della nuova diga foranea ai Granili assegnati nel 1920 alla Società anonima calcare²⁷³, affidataria anche del secondo lotto dei nuovi lavori di ampliamento. Dagli accertamenti risultò che il basamento effettivo di queste opere era inferiore al livello progettuale e che il materiale acquistato, ma non usato, era stato impiegato illecitamente altrove²⁷⁴. Il 16 ottobre venne formalizzata l'istituzione di una commissione d'inchiesta incaricata dal ministero dei LL.PP. di fare chiarezza sui contratti stipulati fra il disciolto Ente Autonomo del Porto e la Società anonima calcare²⁷⁵. L'inchiesta comportò di fatto il rallentamento dei lavori, che a sua volta determinò una dilazione dei pagamenti della pubblica amministrazione a causa del metodo d'appalto a regia. A completare lo stato di incertezza fu l'avvicendamento al ministero dei LL.PP. di Gino Sarrocchi subentrato al popolare Gabriello Carnazza nel luglio del 1924. Contrario al modello a regia introdotto dal suo predecessore, il nuovo titolare del dicastero impresse fin da subito una sterzata attuando una revisione di molti dei contratti in essere, tra cui anche quelli per il porto di Napoli. Gli scandali e i cambi al vertice portarono alla fine al fermo dei cantieri nel dicembre del 1924 e al successivo licenziamento della forza lavoro (1500 operai) delle ditte concessionarie. Come presumibile aspettarsi il blocco dei lavori sollevò molte critiche soprattutto da parte di quei quotidiani locali di area liberale ai quali fece gioco l'enfasi con cui il governo fascista aveva annunciato mesi prima la celere risoluzione della *vexata quaestio* del porto di

²⁷² Ibid.

²⁷³ Ente Autonomo del Porto di Napoli, *Relazione generale sulla gestione: esercizio finanziario 1920-1921*, Tipografia Andrea e Salvatore Festa, Napoli, 1922, pp. 19-21.

²⁷⁴ «Roma», 15 ottobre 1924, *L'inchiesta per la costruzione delle opere foranee del porto*.

²⁷⁵ R.D. 23 ottobre 1924 n.1766.

Napoli²⁷⁶. Dal punto di vista del Governo non ci fu periodo peggiore per aprire questa vertenza, assorto com'era nel gestire la grave crisi interna al Paese innescata dall'omicidio Matteotti. La vulnerabilità del Governo fece la forza ancora una volta degli esponenti locali. Già di fronte ai primi rallentamenti di agosto e settembre Biagio Borriello radunò intorno a sé deputati locali e rappresentanti della società civile²⁷⁷ per chiedere a Mussolini la piena ripresa dei lavori²⁷⁸. Il ruolo di mediatore gli permise di presentare e saldare insieme il problema dei cantieri chiusi con quello della sede di armamento, problema per il quale l'armatore era personalmente coinvolto con l'affare della Meridionale di Navigazione, come si vedrà meglio dopo. L'impasse fu superata a febbraio, complice anche la ritrovata stabilità governativa dopo il discorso del 3 gennaio e la messa al bando delle opposizioni. Furono siglate nuove convenzioni con le stesse società²⁷⁹, meno la Società anonima calcare, calce e industria affini con la quale fu rescisso poco dopo il contratto²⁸⁰ e il metodo a regia fu abbandonato in favore dell'appalto a misura a prezzi fissi unitari²⁸¹. La ripartenza dei cantieri non fu ugualmente rapida a causa della vertenza giudiziaria pendente sulla Società anonima calcare che impediva la riassegnazione del secondo lotto alle altre ditte appaltatrici²⁸². È solo dal 1926 che ripresero in maniera spedita i lavori con la prima posa dei moli delle calate del nuovo bacino commerciale orientale. Rispetto al progetto del piano regolatore del 1917 fu deciso di apportare delle varianti con la costituzione di altri due pontili poi denominati Duchessa d'Aosta e Bausan derivati dalla divisione del previsto pontile centrale. Nonostante il ritardo accumulato, la

²⁷⁶ «Corriere di Napoli», 13 dicembre 1924, *I lavori del porto sospesi*; «Il Mattino», 15 dicembre 1924, *Per il porto di Napoli. Un colloquio con Mussolini*; id., 16 dicembre 1924, *Contro tutte le smentite i lavori al porto in fatto sospesi*; «Roma», 17 dicembre 1924, *La grave situazione al porto*; Il deputato fascista Federico Baistrocchi in un promemoria sui lavori del porto indirizzato a Mussolini ricordava: «i vantaggi ottenuti si dimenticano, mentre ci si ricorda sempre delle promesse non soddisfatte specie quando la stampa stuzzica la pubblica opinione». Cfr. ACS, PCM, Gab., 1925, fasc.8/1 n.455, *Lavori al porto di Napoli*.

²⁷⁷ Particolarmente attiva fu l'Unione Napoletana per la Difesa degli Interessi del Porto di Napoli, alla quale la presidenza della Camera di Commercio assicurò in più di un'occasione l'uso dei propri spazi per tenere le riunioni.

²⁷⁸ «Il Mattino», 23 ottobre 1924, *Per gli interessi portuali. Una riunione consueta alla Camera di Commercio*; «Roma», 23 ottobre 1924, *Una riunione di senatori e deputati per il problema portuale*.

²⁷⁹ Le convenzioni sono stipulate con la Società accomandita Vitali Domenico e C., la Società italiana per lavori marittimi (costituita dalle ex assuntrice Ferrobeton e Conrad Zschokke) e la Società anonima italiana fondazioni (filiale della Società Foundation Company).

²⁸⁰ R.D.L. 16 luglio 1925 n.1283.

²⁸¹ R.D.L. 8 febbraio 1925 n.93.

²⁸² «Il Mondo», 25 aprile 1925, *La beffa portuaria*.

maggior parte dei lavori principali terminò entro il 1932. Di seguito la ricostruzione del cronoprogramma dei lavori:

Data inizio	Oggetto	Data fine
23 febbraio 1926	lavori di banchinamento tra i pontili Vittorio Emanuele II e Duchessa d'Aosta	27 ottobre 1929
24 ottobre 1927	lavori alla spiaggia della Marinella tra il molo Cesario Console e il pontile Vittorio Emanuele con la costruzione di uno scalo di alloggio (152 m) per la colonia di pescatori locali e una banchina di riva (108 m)	--
10 gennaio 1928	costruzione del pontile Duchessa d'Aosta	1932
7 marzo 1928	costruzione del pontile Vigliena dedicato agli oli minerali	1930
13 luglio 1928	costruzione alla Immacolatella vecchia di un pontile destinato all'ormeggio per le moto-feluche in servizio per i porti minori delle isole e del golfo di Napoli	--
11 agosto 1928	banchina tra i pontili Bausan e Vigliena	dicembre del 1931
24 settembre 1928	ampliamento e spianata del molo angioino per l'approdo dei transatlantici	settembre 1931
1° dicembre 1928	Rinforzo delle difese del molo San Vincenzo	giugno 1931
20 maggio 1929	Costruzione della diga foranea ai Granili "Duca degli Abruzzi"	dicembre 1930
25 maggio 1929	sistemazione della banchina di riva tra i pontili Duchessa d'Aosta e Bausan	1931
1° febbraio 1930	Costruzione del pontile Bausan	dicembre 1931

Tab.3 Cronoprogramma lavori al porto

Fonte: Bianca Petrella, *Napoli. Le fonti per un secolo di urbanistica: esposizione cronologica dei provvedimenti urbanistici realizzati e non realizzati a Napoli dal 1860*, Napoli, Università degli Studi di Napoli-Dipartimento di pianificazione e scienza del territorio, 1990.

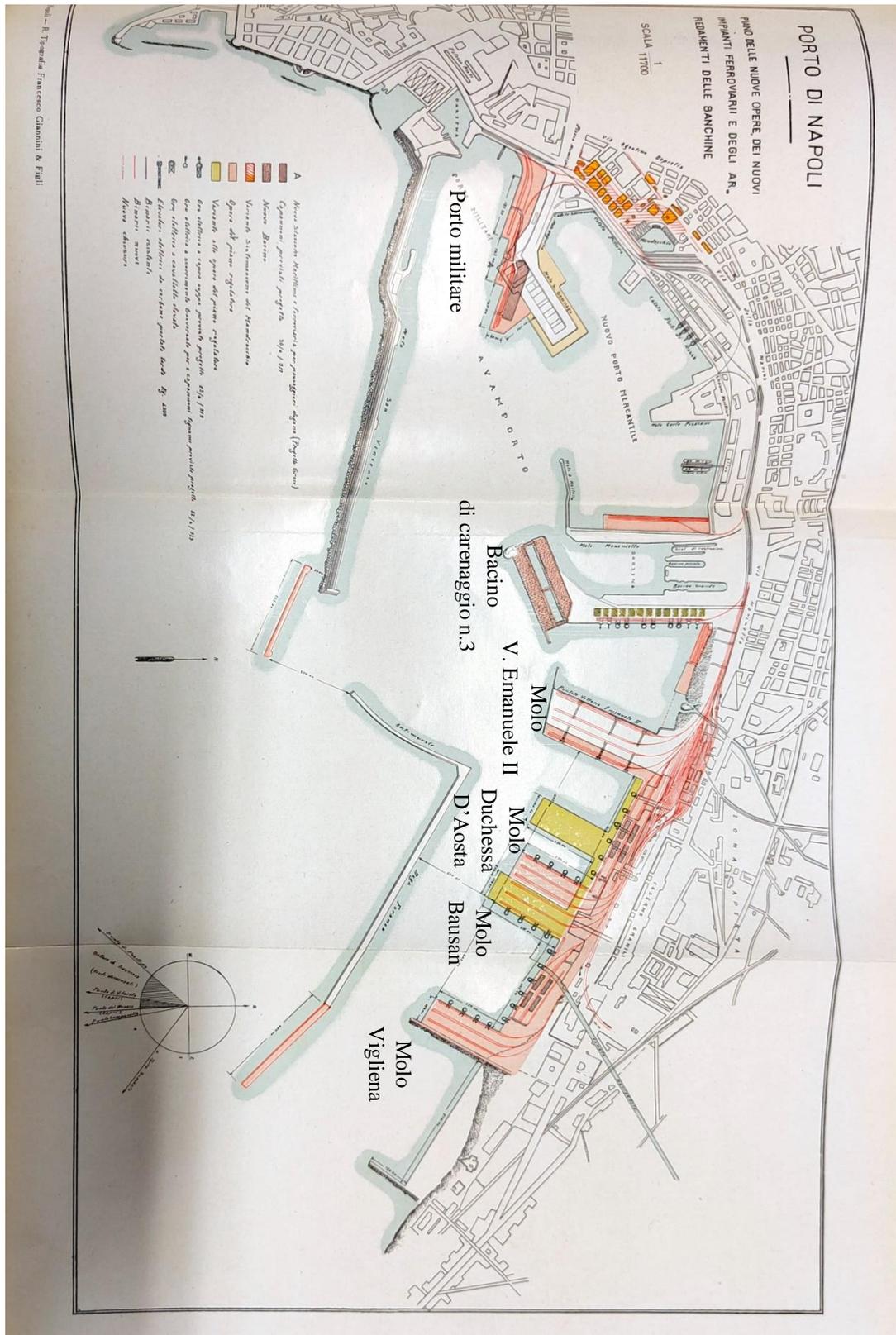


Fig.2 Veduta dei lavori di ampliamento del porto di Napoli nella zona Granili.
 Fonte: Riassunti dei dati statistici sul movimento del porto di Napoli nell'anno 1927, Napoli, Acquarulo & Iaccarino, 1928.

I lavori di ampliamento e banchinamento del porto al di là della prima fase un po' convulsa tra inchieste e cambi di impostazione si esaurirono come appena illustrato nei tempi prestabiliti. Discorso molto diverso va fatto per la tortuosa vicenda del nuovo grande bacino di carenaggio nella darsena bacini tra il molo Masaniello e il molo Orientale. I due bacini esistenti²⁸³ di lunghezza 202 m e 112 m avevano dimostrato la propria insufficienza di fronte all'importante crescita del traffico portuale ad inizio Novecento palesando, inoltre, un'iniziale obsolescenza rispetto alla sempre crescente stazza dei nuovi vettori. L'idea di costruire il bacino n°3 maturò già negli anni della legge speciale per Napoli, ma fu solo a guerra finita, quando cioè fu presentato il nuovo piano regolatore del porto, che il progetto prese corpo. È opportuno ricordare come negli anni del porto dell'Oriente la costruzione del bacino n°3 fu oggetto di particolare attenzione nei memorandum e progetti inviati al Governo dalle deputazioni economiche della città. La volontà espressa e ribadita di dotarsi di una nuova struttura per il ricovero delle navi deve essere inserita in questa analisi nella più ampia strategia perseguita dalla società portuale napoletana per ottenere le sedi di armamento. La mancanza di tale struttura andava di fatto a limitare l'offerta di servizi portuali dello scalo riducendone la competitività rispetto ad altri scali nazionali e mediterranei. In aggiunta, l'assenza del bacino incideva negativamente nella determinazione delle sedi da parte delle società di navigazione, oltre ad essere una fonte di entrate dirette (lavori di manutenzione, carenatura, pulizia) e di entrate indirette (sostituzione dei macchinari di bordo e giorni di sosta in città per gli equipaggi) che andavano persi²⁸⁴. Il bacino era quindi una priorità, ma la sua realizzazione si dimostrò tutt'altra cosa. I primi lavori affidati nel 1918 alla ditta Enrietti²⁸⁵ si fermano all'indomani del 1924 a causa di una vertenza giudiziaria tra lo Stato e la ditta in questione, che portò al ritiro della concessione nel febbraio del 1925²⁸⁶. Per il neonato regime si aprì una questione con non pochi problemi progettuali e propagandistici. Da un lato, il regime era chiamato a esprimere un proprio indirizzo operativo nei confronti di un'opera strategica pensata e progettata dai precedenti governi liberali, dall'altro, il nuovo regime non poteva rischiare di disattendere le aspettative nutrite e fomentate dallo stesso fascismo con la

²⁸³ I lavori per la loro realizzazione iniziarono nel 1897 e terminarono nel primo quinquennio del Novecento.

²⁸⁴ «La Rivista Economica. Bollettino ufficiale della camera di commercio e industria di Napoli», marzo-aprile 1924, n.3 4, *Il traffico e lo sviluppo del porto di Napoli*.

²⁸⁵ D.L.Lt. 30 giugno 1918, n.972.

²⁸⁶ R.D.L. 22 febbraio 1925, n.209.

visione di regina del Mediterraneo. Di fronte a questa intricata questione il regime prese tempo, mentre in città si chiese insistentemente di passare dalle parole ai fatti. Ancora una volta sono quelle personalità collettori di interessi, cioè parlamentari e allo stesso tempo esponenti di rilievo della società civile napoletana, a prendere l'iniziativa cercando di raccordare interessi generali e personali. Così, mentre in Parlamento i deputati Geremicca, Borriello e Baistrocchi chiesero a gran voce di sbloccare i lavori e agganciarli a quelli dell'ampliamento del porto²⁸⁷, a livello locale quelle stesse personalità si mossero per trovare alternative. Borriello in particolar modo si fece promotore dell'acquisto di un bacino galleggiante dall'Olanda o dall'Inghilterra e tramite traino portarlo a Napoli dove i pontoni mobili sarebbero stati disposti nello specchio d'acqua dell'avamposto. L'armatore napoletano verificò di persona la possibilità di acquisto di uno di questi bacini nei cantieri della Nederlandsche Schupsbound Maorsetappij²⁸⁸. L'affare alla fine non andò letteralmente in porto per il veto posto dal Commissario del porto, perché la struttura collocata nell'avamposto avrebbe interferito con il normale traffico portuale senza per di più eliminare il problema, non essendo la struttura molto differente per dimensione ai due bacini esistenti. La mobilitazione camerale che portò Borriello persino in Olanda si giustifica non solo per i ben noti motivi municipalisti e di difesa di interessi di categoria, ma anche per la difesa di interessi in cui la Camera era in prima linea coinvolta. Nel 1906 lo Stato aveva concesso, infatti, per 99 anni i due bacini di carenaggio allora esistenti al Comune e alla Camera di commercio. Dopo un non facile dialogo i due enti si accordarono in una gestione condivisa mediante la costituzione di una società appositamente creata: la Bacini e Scali napoletani²⁸⁹.

L'impostazione concreta del bacino n°3 arrivò solo nel 1932 con il progetto del prof. Ing. Luigi Greco²⁹⁰, Presidente del Consiglio Superiore dei LL.PP.²⁹¹, ma fu solo nel 1939 – 21 anni dopo l'inizio di questa vicenda – che il governo impresso la decisiva svolta rifinanziando il completamento dell'opera con 60 milioni²⁹². Il bacino che iniziò a

²⁸⁷ A.P., Legislatura XXVII, tornata 9 marzo 1925.

²⁸⁸ ACS, PCM, Gab., 1925, fasc.8/1 n.455, *Lavori al porto di Napoli*.

²⁸⁹ Augusto De Benedetti, *La via dell'Industria. L'Iri e lo sviluppo del Mezzogiorno 1933-1943*, cit., p.105.

²⁹⁰ Luigi Greco è autore anche di un piccolo opuscolo sulla storia dei lavori eseguiti nel porto dall'età Borbonica fino al fascismo dal titolo *Il porto di Napoli e i suoi lavori di ampliamento*.

²⁹¹ Edoardo Benassai, *I bacini di carenaggio. Evoluzione funzionale e strutturale*, Napoli, Liguori Editore, 2017, pp.43-47.

²⁹² L. 23 novembre 1939, n.1799.

prendere forma era lungo 341 m, più grande dei due precedenti bacini con quali andò a creare un complesso di raddobbo e più grande anche del nuovo bacino n°4 inaugurato a Genova nel 1939²⁹³. L'entrata in guerra fermò di nuovo i lavori, che terminarono definitivamente solo nel secondo dopoguerra²⁹⁴ quando, però, iniziò una nuova fase di gigantismo navale segnando di fatto la precoce obsolescenza della struttura. La ventennale vicenda del bacino di carenaggio mette a nudo una certa ambiguità nella politica fascista che mal si coniuga con le immagini del «tirare dritto» e del «piccone demolitore». Un'ambiguità ancora più emblematica se si pensa che per il già menzionato bacino n°4 di Genova ci vollero solo 4 anni di lavori (1935-1939), il che sta a significare l'esistenza di una scaletta di priorità nell'assolvimento dei lavori pubblici cartina di tornasole della gerarchia portuale allora esistente. Data l'alta integrazione tra fattori diversi nel sistema portuale, la mancanza di un moderno bacino di carenaggio non pregiudicò direttamente le normali attività portuali, tuttavia, la sua assenza accentuò le difficoltà dei Bacini e scali napoletani nel trovare commesse con ricadute per la società Officine e Cantieri Partenopei, che a sua volta gestiva quei cantieri insieme ai Pattison e alle Officine meccaniche e navali di Napoli. Inoltre, la mancanza del bacino limitò la possibilità del porto di essere designato sede di armamento dei grandi piroscafi e quindi con effetti anche per la navigazione del golfo.

V.1.2 La Stazione marittima

Ripercorrere le vicende che riguardarono la costruzione della stazione marittima ha lo scopo in questa ricerca di ricostruire quale fu la domanda infrastrutturale. Capire, cioè, quali obiettivi si volle conseguire con la costruzione di una nuova stazione marittima, quali furono i presupposti e le esigenze e, in ultimo, gli effetti che tale infrastruttura impresse o doveva imprimere all'indirizzo del traffico portuale e soprattutto alle modalità logistico-organizzative che questa introdusse.

I principali attori coinvolti negli studi di progettazione furono il genio civile e le imprese di settore. Il genio civile pur essendo l'articolazione periferica su base provinciale del ministero dei LL.PP. aveva note difficoltà a dialogare con i diversi tessuti economici

²⁹³ Edoardo Benassai, op. cit., pp.40-42.

²⁹⁴ Alfonso Fappiano, *Il porto di Napoli e il nuovo superbacino di carenaggio*, Napoli, Giannini, 1969.

locali. Invece, le imprese italiane specializzate nelle costruzioni navali fronteggiavano la competitività delle ditte straniere (come più in generale visto per il lavoro di ampliamento al porto di Napoli), le quali generalmente offrivano lavori ad oneri per l'erario inferiore, grazie ad una maggiore esperienza una migliore organizzazione d'impresa²⁹⁵.

Punto di partenza è il riconoscimento di un problema. La vecchia stazione marittima edificata tra il 1894 e il 1896 sul molo Pisacane, o più comunemente chiamato molo trapezoidale, visse fin da subito una delle stagioni di più intenso traffico della storia del porto di Napoli. Da quelle banchine partirono migliaia di italiani alla volta dell'America, centinaia di tonnellate di merci in quella congiuntura favorevole di inizio Novecento e sempre da lì partirono uomini e mezzi per la prima guerra d'africa, la guerra di Libia e per la Prima guerra mondiale. Un ingente quantitativo di traffico in un periodo tutto sommato concentrato, eppure pregno di trasformazioni. Come per i bacini di carenaggio, la stazione mostrava ormai una certa insufficienza di fronte al tenore del movimento passeggeri e merci che transitavano per quella struttura ed è per questo motivo che troviamo nella documentazione del ministero dei LL.PP. proposte e progetti per una nuova stazione marittima fin dal 1918. La «porta di Napoli», cioè la stazione Bazzani che contraddistingue ancora oggi parte del *waterfront* venne edificata tra il 1934 e il 1936, ma prima di quella data si svolse un intenso dibattito tra ministero dei LL.PP., genio civile di Napoli e società di costruzioni intorno alle funzioni che la nuova stazione marittima avrebbe dovuto espletare. Le scelte ingegneristiche in fondo sono il riflesso di obiettivi perseguiti e di funzioni da svolgere, che a loro volta risentono del proprio orizzonte temporale. Bisogna tenere a mente che il porto ha una natura di bene pubblico e lo Stato, in qualità di *policy maker* ha la possibilità di indirizzarne lo svolgimento delle attività e l'organizzazione. Lo Stato può, cioè, collocare il porto all'interno di un segmento specifico di mercato credendo così di massimizzarne l'utilità, presente o futura delle sue banchine²⁹⁶. Quando nel 1922 fu presentato il progetto di massima del genio civile risultano evidenti contaminazioni della visione di Napoli porto dell'Oriente propria di quegli anni:

²⁹⁵ Epicarmo Corbino, *Considerazioni generali sui porti italiani* in «Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica», Luglio 1924, serie quarta, vol. 65, n.7, pp.371-395.

²⁹⁶ Fabio Carlucci e Andrea Cirà, op. cit., pp.124-138.

Ma sarebbe imperdonabile errore ritenere che il servizio di approdo oceanico sia il solo interessante il porto di Napoli. Importanti interessi mediterranei In Asia Minore ed in Mar Nero impongono all'Italia un sempre maggiore sviluppo dei suoi servizi mediterranei marittimi. Attualmente può dirsi, anzi, che nel Mar Nero la bandiera italiana è preponderante e le nuove prospere colonie italiane di Salonicco e Smirne richiedono continuamente una sempre maggiore attività di comunicazioni marittime con la madre patria. Ora la speciale posizione geografica di Napoli è in grado di assicurare alla Nazione il primato di questi traffici marittimi, qualora si provveda a preparare e organizzare numero adeguato di approdi²⁹⁷.

A livello pratico la proposta fu quella di un terminal merci e passeggeri articolato su tre nuovi pontili ricavati dall'uso degli spazi del porto militare. Ognuno dei tre pontili avrebbe assolto una delle tre funzioni immaginate per lo scalo: oceanica, mediterranea e coloniale. La richiesta di appropriazione degli spazi del porto militare e dell'annesso arsenale nell'area occidentale del porto era solo l'ultimo episodio di un conflitto latente tra autorità militari e deputazioni economiche della città. La presenza del porto militare e soprattutto dell'arsenale furono fonte di una duplice tensione in città nel corso degli anni se non addirittura di decenni. Da un lato, l'arsenale generava un indotto e un livello di occupazione a cui era difficile rinunciare per le classi dirigenti cittadine, timorose delle ricadute politiche e sociali. Dall'altro, la presenza del porto militare procurava un'ovvia limitazione degli spazi portuali nonché una congestione del traffico portuale, come la vicenda delle commissioni militari nel primo dopoguerra aveva mostrato. Nella fattispecie la presenza della base navale all'attaccatura del molo San Vincenzo, che per le sue dimensioni si prestava anche a bocca del porto, determinò per oltre un cinquantennio un suo utilizzo parziale. Le navi che vi attraccavano scaricavano le merci che in un secondo momento erano imbarcate su chiatte e sambuche per essere portate a riva, data l'impossibilità di attraversare la zona militare all'attaccatura del molo. Il paradosso del farraginoso sistema, che si traduceva in una lievitazione dei costi per i rischi di perdita del carico, stava nell'impossibilità di sopperire alla conclamata deficienza di spazi con una soluzione già architettonicamente pronta e per di più significativa data la grandezza del molo San Vincenzo. A differenza di Genova, dove per espresso volere di Cavour e non senza resistenze locali le funzioni militari erano state spostate da tempo nello scalo di La Spezia²⁹⁸, Napoli si trovò a vivere a lungo in una condizione di

²⁹⁷ ACS, Ministero dei Lavori Pubblici, Direzione viabilità e porti, b.23.

²⁹⁸ Maria Stella Rollandi, *Il porto di Genova e il problema del trasferimento della base navale* in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XLVIII (2008), 1, pp. 253-284.

conflittualità con il proprio specchio d'acqua con inevitabili ripercussioni sulla natura e consistenza dei propri traffici marittimi. La compresenza e le oscillazioni tra funzioni militari, amministrative, commerciali e, in ultimo, industriali espletate dallo scalo sono la prova del mancato raggiungimento di un maturo indirizzo operativo degli spazi portuali che risulta ancora evidente alla presa di potere del fascismo. Per quanto il regime si arrogò la responsabilità per la chiusura dell'Arsenale nel 1924, la decisione fu sostanzialmente predisposta dagli ultimi governi liberali, mentre per quanto riguarda la presenza della base navale il fascismo non ebbe la stessa forza o volontà mostrate da Cavour nell'imporre lo spostamento lasciando in definitiva le cose come stavano²⁹⁹. I progetti per una nuova stazione marittima stilati nel primo dopoguerra si posero nell'ottica di superare la struttura bicefala commerciale-militare del porto puntando espressamente sul primo elemento in concordanza con il clima da «avanzata dei produttori napoletani» reso manifesto dalle contemporanee fiere campionarie cittadine. Tornando al progetto poc'anzi citato esso prevedeva, per esempio, la costruzione di una nuova dogana collegata ai moli da una strada carrata e la costruzione di una stazione ferroviaria retrostante così da ridurre i costi di frizione, cioè i costi relativi agli spazi interstiziali tra una modalità di trasporto ad un'altra.

²⁹⁹ Il problema della fruizione del molo San Vincenzo è tutt'ora aperto. Recentemente il CNR si è fatto promotore di una serie di progetti per il recupero dell'area e la sua restituzione alla città. Per un inquadramento della tematica si rimanda agli studi del Direttore del CNF IRSS Massimo Clemente e ai lavori del gruppo di ricerca che ruota intorno alla rivista «TRIA. Territorio della ricerca su insediamenti e ambiente», in modo particolare si rimanda allo *special issue: Il Mare e la città metropolitana di Napoli*, del volume 7, n.2 (luglio 2014).



Fig.3 Progetto del nuovo bacino commerciale realizzato dal genio civile nel 1922
Fonte: ACS, Ministero dei Lavori Pubblici, Direzione viabilità e porti, b.23.

Anche quando i progetti non prevedono lo spostamento della stazione marittima dal molo Pisacane, come nel progetto Di Pace avanzato da privati, si rivela in ogni caso un disaccoppiamento delle funzioni oceaniche da quelle mediterranee, postali e coloniali, queste tre spostate ad occidente ai moli Beverello e Angioino debitamente ampliati e ristrutturati³⁰⁰.

Una particolare menzione va al progetto dei fratelli Bucci sostenuto dalla Camera di Commercio di Napoli e più volte riproposto negli atti e memorandum inviati al Governo. Perfettamente in linea con il clima «di una Napoli opulenta e veramente operosa»³⁰¹ nel primo dopoguerra, il progetto Bucci fu sostenuto da un'ampia convergenza di forze locali con a capo la Camera di Commercio e il Municipio³⁰². Le aspettative nutrite da più parti in città si dimostrarono quantomeno proporzionali agli obiettivi ambiziosi posti dai progettisti. Lo schema di intervento prevedeva, infatti, non solo la realizzazione di una

³⁰⁰ Ivi., b.24.

³⁰¹ Comitato di Studio e di attuazione del progetto Bucci per il porto di Napoli, *Progetto Bucci*, Napoli, S.I.E.M., 1924, p.4.

³⁰² ACS, Ministero dei Lavori Pubblici, Direzione viabilità e porti, b.25.

stazione marittima nell'area militare, ma anche la realizzazione di un nuovo rione mediante prosciugamento e colmata di parte del porto militare e dell'arsenale. Proprio per questi suoi aspetti di forte impatto urbanistico il progetto dei fratelli Bucci fu riproposto dopo l'istituzione dell'Alto Commissariato nella speranza che il nuovo ente chiamato a dare un volto nuovo alla città potesse guardare favorevolmente al progetto. Nonostante l'interesse diretto di Castelli e di Ciano³⁰³ e la rinuncia della parte edilizia, il progetto alla fine si arenò nel 1928 non ottenendo il favore della Commissione interministeriale preposta al suo vaglio.

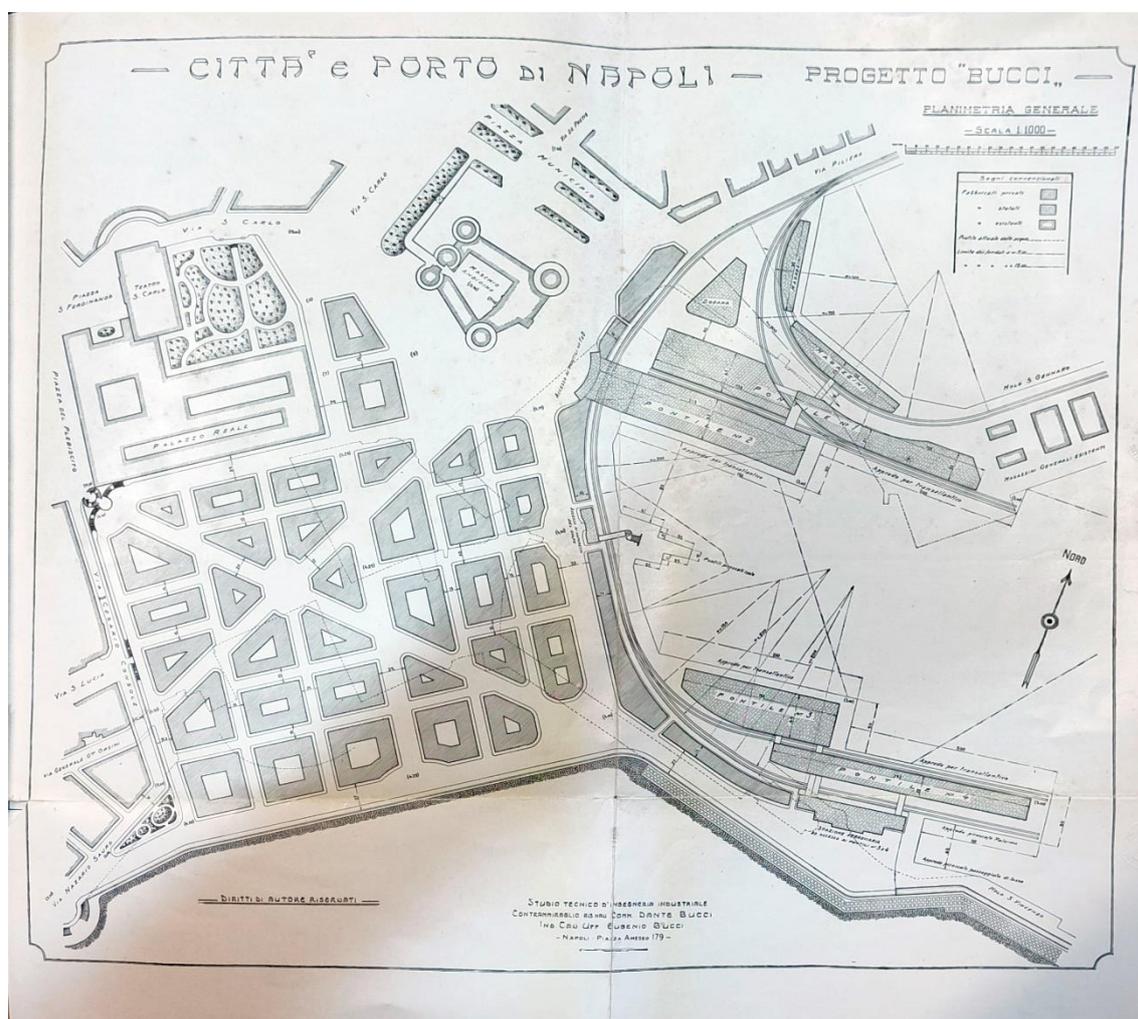


Fig.4 Planimetria del progetto Bucci

Fonte: Comitato di studio e di attuazione del progetto Bucci per il porto di Napoli, *Progetto Bucci*, Napoli, S.I.E.M., 1924.

³⁰³ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.666, fasc.9.



Vista a volo d'uccello del progetto Bucci a opere eseguite
(dal plastico del r. Commissariato per il Porto di Napoli)

Fig.5 Veduta a volo d'uccello del progetto Bucci

Fonte: Comitato di studio e di attuazione del progetto Bucci per il porto di Napoli, *Progetto Bucci*, Napoli, S.I.E.M., 1924.

Ancora una volta sono i modelli di intervento e perciò le prospettive dietro questi progetti a muovere l'interesse in questo studio, piuttosto che l'analisi tecnico-ingegneristica della fattibilità delle opere. Anche nel caso del progetto dei fratelli Bucci, infatti, si prevede l'occupazione del porto militare con spostamento ad occidente di buona parte del movimento passeggeri e merci e il disaccoppiamento delle funzioni, quest'ultime esercitate separatamente dai nuovi moli. I progetti degli anni Venti, che tali rimasero, hanno in comune questi elementi. I motivi di queste scelte ingegneristiche vanno ricercati nei modelli di sviluppo dello scalo usati per elaborare l'offerta infrastrutturale. Tutti questi progetti si fondarono su stime di crescita che erano il frutto dell'andamento delle attività dello scalo nell'anteguerra, quando nell'arco di un decennio il tonnellaggio letteralmente raddoppiò. Specialmente le stime di crescita per le correnti coloniali e mediterranee e il ruolo che avrebbe dovuto assolvere il porto nella geopolitica italiana

ottennero un particolare riguardo nelle relazioni dei progettisti. La realtà, invece, fu che il porto non riprese più a crescere con quei tassi, le prospettive levantine ben presto si esaurirono e anche la composizione degli scambi iniziò a mutare sensibilmente. Ancora nel 1927-1928, per esempio, in non pochi progetti si ragiona sull'ipotesi di una forte crescita dell'emigrazione, sottovalutando del tutto i rivolgimenti della politica immigrazionista americana. La crisi dei noli (1921-1934) e lo sconvolgimento del commercio internazionale dopo il 1929 fecero poi il resto.

V.1.3 Arredamento e gestione del porto

Dei 200 milioni stanziati circa il 40% furono destinati ad opere di arredamento portuale. Una percentuale considerevole con la quale dare seguito all'installazione dei mezzi meccanici (gru elettriche, binari e carri ferroviari) e delle sovrastrutture (capannoni, silos e magazzini). L'organizzazione degli spazi portuali è una prerogativa dei porti moderni: la specializzazione delle banchine e la razionalizzazione dei passaggi subiti dalla merce per arrivare alla destinazione designata, senza costi di frizione, rotture di carico e tempi morti sono fattori che determinano a partire già dalla seconda metà dell'Ottocento il successo o meno di un porto³⁰⁴. La costruzione dell'infrastruttura è solo il primo passo, da un certo punto di vista il più semplice, al quale segue l'arredamento performante, cioè il fornire quella «sporgenza» della dotazione tecnica funzionale alla tipologia di traffico presente e in prospettiva quella che si vuole intercettare. Non a caso la scelta del tipo di gru da installare, la disposizione e la grandezza dei magazzini sono alcuni elementi che devono essere specificatamente scelti in funzione della tipologia di merce che la «sporgenza» deve accogliere³⁰⁵. Gestione degli spazi e arredamento diventano così due aspetti complementari del tipo di *governance* scelta per sovrintendere le normali attività portuali. Dal 1922 a questo ruolo è chiamato il Regio Commissariato straordinario del porto, una figura nata come transitoria per sopperire al vuoto lasciato dalla soppressione dell'Ente autonomo del porto, ma mantenuta dal fascismo con uno dei suoi primi atti. A capo di questo organismo furono chiamati noti ammiragli di Marina come il

³⁰⁴ Micheal Miller, *Europe and the Maritime World. A Twentieth Century History*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012, pp.23-68.

³⁰⁵ Cfr. Roberto Amato, *Le opere, i depositi e i meccanismi dei porti. Il porto di Napoli e altri*, Napoli, S.I.E.M., 1926.

viceammiraglio d'armata Enrico Millo, protagonista del cosiddetto sfondamento dei Dardanelli nella guerra italo-turca, e il suo successore l'ammiraglio d'armata Emilio Solari³⁰⁶. La tendenza allora in voga di affidare la gestione dei porti a figure provenienti dal mondo militare non è unanimemente accettata, come ci dimostrano le parole di Epicarmo Corbino:

L'essere stato un ottimo ufficiale della marina da guerra non vuol dire affatto che si posseggano le migliori attitudini per essere anche un ottimo amministratore di un porto o della marina mercantile, anzi è da supporre che chi ha consumata la parte maggiore della propria esistenza sul ponte di una nave da guerra, abbia acquistata una mentalità non molto accessibile alla comprensione dei fatti economici, qual è richiesta dalla necessità di guidare economie portuarie o marittime³⁰⁷.

Le parole di Corbino definiscono con efficacia il perimetro del vero problema di fondo, cioè le forme di amministrazione di un porto. Se il Commissario, infatti, è chiamato ad essere un amministratore, quali sono allora gli strumenti a sua disposizione e quali sono soprattutto gli obiettivi del suo amministrare? Un porto moderno è un porto che di fronte alle sfide poste dalla rivoluzione dei trasporti è capace a sua volta di rivoluzionarsi. Di fronte, cioè a quella trasformazione d'impresa del trasporto marittimo, anche diversi porti iniziarono a trasformarsi secondo tipici parametri d'impresa. Questa innovazione interpretativa di *governance* portuale trova i suoi natali nei porti del Nord Europa, i primi ad essere investiti da quella rivoluzione in sé tecnica e merceologica rappresentata dal passaggio dalla vela a vapore e i primi a formulare risposte con la creazione di enti autonomi specificamente adibiti alla gestione degli scali³⁰⁸. Non senza difficoltà i Paesi mediterranei cercarono di far proprio questo modello. Si è già avuto modo di constatare come il modello di ente autonomo inaugurato in Italia dal Consorzio Autonomo del porto di Genova nel 1903 aprì una stagione contraddistinta più da ripensamenti che da innovazioni e ciò non senza giustificato motivo, perché di fondo c'era, e in parte c'è tutt'oggi, lo spinoso problema di determinare il grado di autonomia e quindi di esclusività di un bene come il porto, che da punto di vista economico rasenta le caratteristiche tipiche di un bene pubblico³⁰⁹. In questo contesto le diverse spinte e contraddizioni della politica portuale italiana sono incarnate dal Commissario del porto di Napoli, il quale è chiamato

³⁰⁶ R.D. 11 novembre 1926, n.2015.

³⁰⁷ Epicarmo Corbino, *Considerazioni generali sui porti italiani*, cit., pp.374-375.

³⁰⁸ Roberto Amato, *Le opere, i depositi e i meccanismi dei porti*, cit., pp.76-77.

³⁰⁹ Cfr. Alessandro Natalini e Sonia Scognamiglio (a cura di), *Porti. Storia, economia, amministrazione del sistema portuale italiano*, Bologna, Il Mulino, 2020.

sia a coordinare le «attività degli altri uffici pubblici che attendono ai servizi del porto di Napoli», sia a «gestire direttamente o mediante concessione tutte le aree, capannoni, magazzini, ed impianti meccanici» percependo un'indennità sui proventi di gestione³¹⁰. Come visto per altri aspetti anche per quanto riguarda la gestione portuale il 1925 può essere considerato un anno cerniera, perché da quel momento il Commissariato diventò autore di una sistematica politica di disciplinamento del lavoro e degli spazi portuali in accordo con alcuni provvedimenti presi in ambito nazionale. Il primo di questi è l'istituzione di una milizia volontaria portuale di Napoli, che sebbene posta alle dipendenze del comando generale della M.V.S.N. rispondeva al Regio Commissario per le operazioni di polizia interna allo scalo e per le operazioni richieste da privati. Al Commissario spettava anche la gestione finanziaria della legione attraverso la riscossione di specifiche tasse istituite su alcune merci come grano e carbone e gestite in regime di contabilità separata³¹¹. Per le stesse ragioni che portarono all'istituzione della sorella maggiore, la milizia portuale nacque allo scopo di disciplinare prima di tutto le file disordinate di fascisti della prima e seconda ora che affollavano le banchine e che dopo la conquista del porto per mano di Padovani avevano acquisito il controllo delle attività di imbarco e sbarco lasciandosi andare in alcuni casi anche a collusioni malavitose e favoritismi con alcuni commercianti e industriali. La questione morale e quella ideologica rimasero sullo sfondo, ciò che stava a cuore ai normalizzatori era togliere potere e riassorbire nella struttura gerarchica del regime quei piccoli feudi creati dallo stesso fascismo napoletano nelle prime fasi della sua esistenza. Il secondo atto di questo svuotamento di potere si verificò con l'istituzione dell'Ufficio del Lavoro³¹², anche questo posto alle dipendenze del Regio Commissario. L'Ufficio fu istituito anche in altri porti del regno, ma in quello napoletano ebbe una valenza particolare per i ben noti problemi di gestione delle maestranze. La mancanza storicamente accertata di controlli e un regime di sostanziale monopolio della carovana dei facchini di Napoli³¹³ rendevano le normali attività portuali lunghe e farraginose. Le stesse autorità militari, lo si è visto, nel

³¹⁰ R.D. 25 marzo 1923, n. 1018 e R.D. 25 settembre 1924, n.1602.

³¹¹ R.D.L. 20 gennaio 1924, n.214.

³¹² Decreto Ministeriale del 12 agosto 1926.

³¹³ Un monopolio a lungo contestato dai commercianti napoletani che chiesero a più riprese la liberalizzazione del servizio. Cfr. Giuseppe Moricola, *Gli uomini che muovono i beni: facchini e organizzazione del porto a Napoli dopo l'Unità* in «Società e storia», fasc.11, 2002, pp.517-539. Con il R.D. del 6 ottobre 1927 n.1934 il Regio Commissario fu autorizzato a regolamentare il servizio di guide e portabagagli sulle calate.

concordare la requisizione dei piroscafi per trasporti speciali per le colonie invitavano gli armatori a presentare la nave nel bacino orientale, al di fuori della giurisdizione della Carovana dei facchini. L'accesso ai locali del porto venne regolamentato sulla base di tessere metalliche consegnate all'atto di iscrizione all'Ufficio del lavoro e controllate ai nuovi varchi di accesso dalla milizia portuale³¹⁴. Per quanto trascurabile possa sembrare questo provvedimento incise profondamente nel rapporto città-porto andando a configurare una più netta biforcazione tra Napoli e il suo *waterfront*. Infatti, da quel momento il porto commerciale incominciò a vivere maggiormente di vita propria, distinta dalla città che, a sua volta, fu sempre più espulsa da questi luoghi. Con il termine espulsione si vuol intendere quel processo mediante il quale il porto perse quella storica connotazione di spazio sociale. I mercati all'aperto, la vendita degli ambulanti e tutte quelle forme di aggregazione sociale che avevano luogo nel porto vennero irrimediabilmente alterate. La necessità di gestire senza rotture o ritardi le varie fasi del trasporto portarono a separare anche fisicamente gli spazi portuali da quelli propriamente cittadini con la costruzione di mura perimetrali. Le trasformazioni in atto si indirizzarono verso una gestione degli spazi sempre più rispondente a parametri di efficienza e razionalità tipici di una gestione d'impresa e come un'impresa la presenza all'interno dello stabilimento-porto di qualunque operatore, sia egli facchino, cooperante, guida turistica doveva essere giustificata, cioè essere funzionale alla macchina produttiva e per questo debitamente registrata nei libri mastri. La svolta non fu certo indolore, anzi il provvedimento e la sua applicazione scatenarono l'opposizione di molte categorie colpite come i venditori di merci al minuto che affollavano le banchine in attesa di turisti e migranti. Le resistenze trovarono modo di acquisire visibilità anche grazie alla violenta campagna stampa indetta dalla rivista specializzata napoletana «Il porto» e dal suo direttore Arturo Assante che apostrofò il Regio Commissario Solari come un incompetente³¹⁵. Sempre nel 1929 fu portato a termine il terzo e il più importante degli atti di disciplinamento del lavoro portuale con lo scioglimento delle vecchie cooperative portuali e il raggruppamento delle maestranze in nuove formazioni chiamate «compagnie». Dalle 11 cooperative³¹⁶, tra le quali La Combattente che aveva dato i natali

³¹⁴ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1092, fasc.3.

³¹⁵ «Il porto», 25 marzo 1929, *L'opera negativa del R. Commissario per il Porto attraverso la nostra inoppugnabile documentazione*.

³¹⁶ Ministero delle Comunicazioni, *La Marina Mercantile italiana al 31 dicembre 1928- VII, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato*, 1931, pp.882-883.

al fascismo napoletano, si passò a sole quattro compagnie³¹⁷ tutte obbligate a presentare regolarmente i registri contabili all'Ufficio del lavoro per la vidimazione e la lista degli iscritti al Regio Commissario. Nella relazione conclusiva del suo mandato, un compiaciuto Solari affermava:

L'avviamento al lavoro, che un tempo era regolato secondo l'arbitrio del capo dell'associazione, oggi avviene secondo norme precise e seguendo dei turni generali che vengono controllati e fatti rigorosamente rispettare per mezzo di sorveglianti di calata³¹⁸.

Dal 1931 la figura del Regio Commissario fu soppressa in favore dell'«Azienda dei mezzi meccanici e degli arredamenti portuali di Napoli»³¹⁹, un ente parastatale a cui spettarono le competenze del soppresso Commissariato e la gestione integrale – anche finanziaria – dell'Ufficio del lavoro. Si aggiunge così un altro tassello in quel processo di gestione separata del porto che è ravvisabile perfino nella scelta di licenziare il personale passato da altre amministrazioni e assumerne di nuovo secondo i tipici criteri adottati dagli enti parastatali. Per quanto riguarda l'aspetto dell'arredamento si segnalano anche in questo caso importanti cambiamenti tesi a modernizzare lo scalo. Nella fattispecie furono collocati lungo le calate e i pontili gru meccaniche di vario genere per rispondere a diverse esigenze di traffico con la non secondaria conseguenza di specializzare aree diverse del porto nella manipolazione di specifici beni. Secondo il già menzionato Arturo Assante, che dal 1933 è autore di una guida del porto, nel primo anno di rilevazione sono collocati al molo del Carmine e al nuovo molo Vittorio Emanuele II 7 gru e 2 elevatori per i carboni, 3 per il legname alle calate del Carmine e altre per merci varie alla calata porta di massa.

³¹⁷ Compagnia Ammiraglio Caracciolo: stivatori merce varie, raccoglitori di grano
Compagnia Armando Diaz: scaricanti merci varie
Compagnia Giovanni Bausan: lavoratori al tiraggio e stivaggio merci nere
Compagnia Giuseppe Garibaldi: scaricanti merci nere e chiattaioli

³¹⁸ Emilio Solari, *Il Porto di Napoli. Relazione sull'opera svolta dal R. Commissario Straordinario dal novembre 1926 - al dicembre 1930 – IX*, Napoli, Arti Grafiche Mario Acquarulo, 1930, p.5.

³¹⁹ R.D.L. 23 ottobre 1930, n.1434.

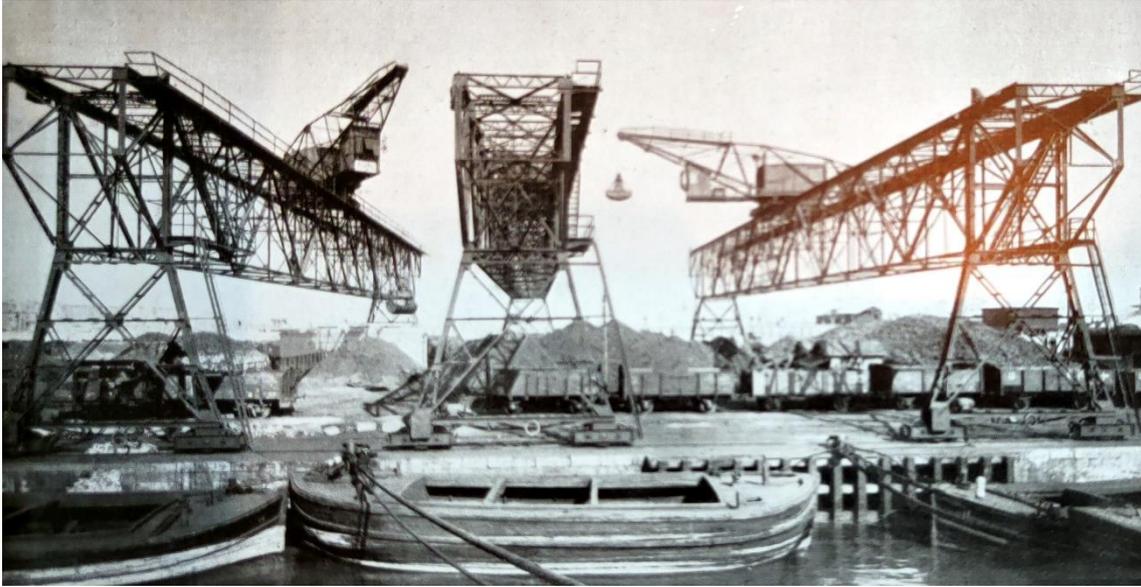


Fig.6 Elevatori al pontile Vittorio Emanuele II

Fonte: Alto Commissariato per la città e la provincia di Napoli, *Napoli. Le opere del regime dal settembre 1925 al giugno 1930*, Napoli, Francesco Giannini & Figli, 1930, p.59.

Contestualmente alle gru furono edificati nuovi capannoni in cemento armato per merci varie concentrati nella zona del Carmine e di calata porta di Massa per conto della nuova società anonima Docks Meridionali costituita nel 1928 e concessionaria di un punto franco³²⁰. Queste strutture furono concepite per accogliere direttamente le merci dai piroscafi grazie alla loro vicinanza alla banchina e alla presenza di 10 gru a caprazoppa che eliminavano la doppia fase di scarico e carico sul molo con notevoli risparmi in fatto di tempo e di costo visto il disimpegno dei facchini³²¹. Sul nuovo molo Vigliena si andò concentrando invece la dotazione tecnica necessaria per accogliere i nuovi combustibili liquidi. La localizzazione di un'area di raffinazione si iscrive nella più ampia scelta di campo fatta dal fascismo con la riconversione alle nuove fonti combustibili attraverso il lavoro della neocostituita AGIP³²². Il porto di Napoli fu designato come snodo per l'arrivo dei combustibili dall'estero e loro redistribuzione a livello nazionale offrendo così un'alternativa alla manipolazione del carbone che, pur rimanendo la merce più trafficata nello scalo, stava andando incontro ad un lento declino per l'affermazione dei nuovi

³²⁰ Paolo Frascani, *Strutture e traffici del porto di Napoli 1860-1960* in «Memoria e ricerca», n.11, settembre-dicembre 2002, pp.41-62, qui p.53.

³²¹ Arturo Assante, *Per il porto di Napoli. Saggio storico-geografico economico. Guida descrittiva amministrativa tariffaria e commerciale*, Napoli, Morace Editore, 1933, pp.131-132.

³²² Cfr. Matteo Pizzigallo, *Alle origini della politica petrolifera italiana (1920-1925)*, Varese, Giuffrè Editore, 1981.

combustibili nei sistemi propulsivi delle navi e per l'elettrificazione delle linee ferroviarie, degli stabilimenti industriali³²³ e di case e strade. Dagli oleodotti di Vigliena fino a San Giovanni a Teduccio passando per Gianturco si configurò un'area dedicata all'intera filiera del petrolio con infrastrutture petrolifere, raffinerie e industrie dedicate alla lavorazione di oli minerali e derivati della produzione tali da creare sul lungo periodo un'economia di agglomerazione³²⁴. Tra il 1928 e il 1930 nell'area si localizzarono la Società Anonima Benzina Italiana (B.E.N.I.T.) per l'estrazione di benzina e sottoprodotti dagli oli minerali, la Società Impianti Provviste Oli Minerali (S.I.P.O.M.) per il deposito e la distribuzione di oli minerali e oli combustibili lavorati dalla B.E.N.I.T. e, infine, i depositi dell'AGIP che insieme a quelli della S.I.P.O.M. crearono uno dei più grandi complessi per il deposito e lo stoccaggio di oli combustibili destinati al rifornimento dell'Italia meridionale, insulare e delle colonie italiane³²⁵.

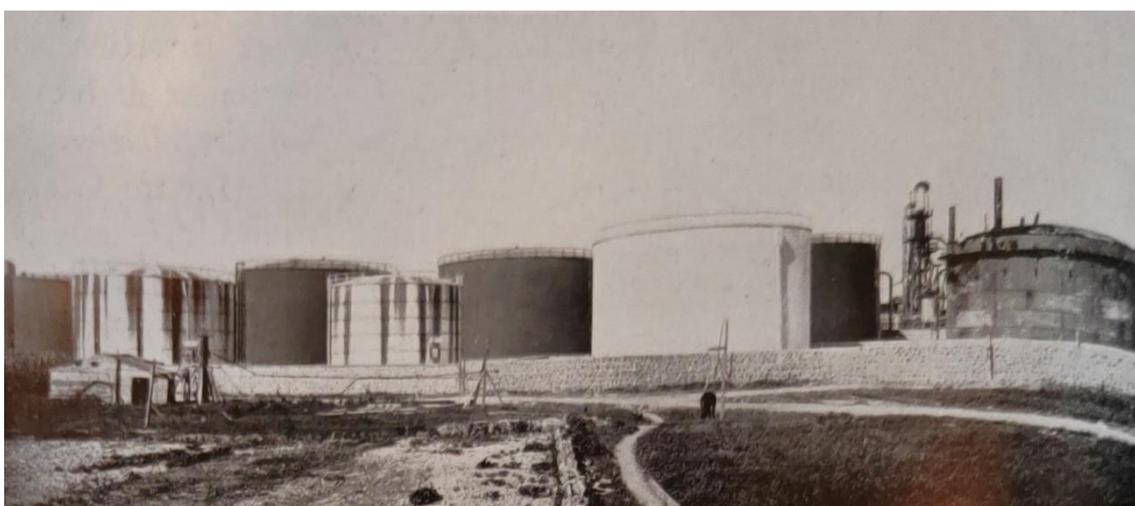


Fig.7 Stabilimento S.I.P.O.M.

Fonte: Alto Commissariato per la città e la provincia di Napoli, *Napoli. Le opere del regime dal settembre 1925 al giugno 1930*, cit., p.92.

Con i lavori di ampliamento si ricavarono 2.670 m di nuove banchine e l'estensione del porto triplicò passando da 81 a 250 ettari³²⁶. La disponibilità di nuovi spazi consentì più ampie concessioni di terreno a ditte per la costruzione di stabilimenti o propri magazzini.

³²³ Nel 1924 la SME edifica nel porto un impianto termoelettrico dedicato alla figura di Maurizio Capuano da poco deceduto. L'impianto entrato in servizio nel 1926 è uno dei primi in Italia a far uso di oli combustibili al posto del carbone.

³²⁴ Cfr. Roberto Parisi, *Tra acciaio e petrolio. Storia dello spazio urbano-industriale di Napoli (1945-1985)* in «Italia Contemporanea», n.285, 2017, pp.21-48; Paolo Stampacchia (a cura di), *Sviluppo industriale e fattori ambientali: il caso Napoli*, Napoli, Guida Editore, 1987.

³²⁵ Alto Commissariato per la città e la provincia di Napoli, *Napoli. Le opere del regime dal settembre 1925 al giugno 1930*, cit., pp.90-95.

³²⁶ Paolo Frascani, *Strutture e traffici del porto di Napoli 1860-1960*, cit., p.53.

Secondo quanto riporta Assante alla data del 1933 risultano 27 concessioni e 293 licenze, di cui 137 per depositi vari³²⁷. Hanno nel porto dei propri depositi le Manifatture Cotoniere Meridionali, la Cirio, che edifica anche uno stabilimento per la produzione di conserve, le Industrie Frigorifere Meridionali e diverse ditte che commerciano merci varie. Tra queste ultime si menziona la ditta Colli fondata a Smirne nel 1905 e specializzata nel commercio di pelli, lane e prodotti affini. Nel 1925 questa ditta ottenne la concessione per la costruzione di *docks* a calata porta di Massa per l'immagazzinamento di pelli in regime di punto franco. Nel 1926 il proprietario Nissim Cori avanza una prima richiesta al Regio Commissario di «centralizzare in questi miei docks, nell'interesse stesso del porto, tutte le pelli ed articoli affini che quivi giungono»³²⁸. I motivi addotti da Cori sono di ordine logistico, perché proprietario degli unici magazzini specificatamente dedicati allo stoccaggio delle pelli, sanitario perché gli unici ad essere riconosciuti dalle autorità portuali rispettosi della profilassi contro la diffusione di infezioni e, infine, politico-economico-doganale perché l'accentramento avrebbe permesso un risparmio per i commercianti attirando maggiori flussi di merci provenienti dall'Africa e dal Mediterraneo orientale. Quest'ultimo motivo è quello sul quale Cori fonda la credibilità della proposta allegando un piccolo specchietto sul movimento delle pelli transitanti per il porto di Marsiglia, a dimostrazione di come la cattiva gestione favoriva un porto rivale nell'attrarre i flussi dall'Africa che altrimenti, secondo l'autore, sarebbero arrivati a Napoli. Nel 1927 la ditta Cori riformulò la richiesta di monopolio legandola questa volta ad una domanda di autorizzazione per l'ampliamento dei magazzini con tanto di piano finanziario. L'istruttoria fu aperta per l'ampliamento dei magazzini, ma la richiesta di monopolio venne rigettata con queste parole: «la concorrenza vivifica, il monopolio uccide»³²⁹. Nella sua risposta il Regio Commissario chiarì che solo le tariffe stabilite in regime di concorrenza permettono un ribasso dei costi per i commercianti e che quindi gli obiettivi propugnati da Cori sarebbero stati in contraddizione con la richiesta di monopolio. Tuttavia, l'autorità portuale non chiuse totalmente la porta garantendo a Cori la possibilità nel caso di un eventuale riscontro di difformità in fatto di profilassi sanitaria per merci in arrivo di autorizzare lo spostamento della suddetta merce nel suo magazzino.

³²⁷ Arturo Assante, *Per il porto di Napoli*, cit., p.294.

³²⁸ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.688, fasc.5, doc. in data 24 novembre 1926.

³²⁹ Ivi., doc. in data 3 marzo 1927.

Il considerevole numero di metri quadri ricavati con i lavori di ampliamento del porto permise una migliore redistribuzione dell'intero traffico dello scalo tra le varie banchine rendendo implicitamente obsoleti e non più necessari molti dei progetti di stazioni marittime degli anni Venti che prevedevano il disaccoppiamento delle funzioni. Di seguito uno schema della distribuzione delle funzioni tra le banchine realizzata con i dati forniti da Assante:

BANCHINA	FUNZIONE
Banchina molo Beverello	- Navigazione del golfo e delle isole
Molo angioino (nuova stazione marittima)	- Transatlantici
Banchina del Sacramento	- Servizi doganali
Banchina del Piliero	- Velieri e chiatte
Banchina Immacolatella	- Motofeluche in servizio per il golfo
Banchina Porta di Massa	- Merci varie
Banchina molo Pisacane	- Postale per Palermo e linee coloniali
Banchina Villa del Popolo	- grano
Banchine molo del Carmine	- Docks Meridionali - Discarica carboni per Ferrovie dello Stato
Banchine molo Cesario Console	- Legname
Banchine molo Vittorio Emanuele II	- Carboni - Traffico speciale
Banchine del Molo Bausan e Duchessa d'Aosta	- Merci varie - Traffico speciale (autorità militari)
Banchine del molo Vigliena	- Oli combustibili

Tab.4 Funzioni svolte dalle banchine del porto di Napoli sulla base dei dati forniti da Arturo Assante in *Per il porto di Napoli. Saggio storico-geografico economico. Guida descrittiva amministrativa tariffaria e commerciale*, Napoli, Morace Editore, 1933

Come si evince dalla ripartizione del traffico portuale il molo Pisacane continuò ad esercitare i collegamenti con Palermo e le colonie perdendo il servizio transatlantico, spostato nel corso degli anni Trenta sul molo angioino. La continuità dei servizi esercitati dal molo Pisacane offre indirettamente informazioni sulla consistenza e l'andamento di quei traffici. Un intervento infrastrutturale in un'area portuale parte dal riconoscimento di un problema presente che riduce la condizione ottimale di traffico per arrivare ad ipotizzare soluzioni per i problemi di domani. L'intervento, cioè, si pone nell'ottica di offrire una dotazione infrastrutturale che permetta di rapportarsi con i calcolati problemi futuri a seconda delle stime di crescita di quel porto e ciò per le problematiche connesse

ai tempi notoriamente lunghi per la realizzazione delle opere portuali, agli alti immobilizzi necessari e all'andamento mutevole dello *shipping*, fattori tutti che costringono i progettisti a non basarsi eccessivamente su quello che vedono oggi per non incorre nel rischio di una prematura obsolescenza delle infrastrutture. Tali concetti possono sembrare il coronamento teorico di una moderna tecnica di costruzione, ma in verità rappresentano un patrimonio comune di conoscenze già diffuso all'epoca come attestano le pagine iniziali del saggio di Roberto Amato sul porto di Napoli³³⁰. In quel testo del 1924 il servizio di navigazione del molo Pisacane viene così descritto:

che neppure dovrei comprendere tra le banchine accostabili quelle del Pisacane (stazione marittima), perché il lato di ponente con i suoi brevi scaglioni [...] non potrà mai essere utilizzato da piroscafi da scafi di medio tonnellaggio, che vogliono accostarvi per operazioni commerciali. [...] In un piano regolatore simile un simile sporgente non potrebbe destinarsi, che all'accosto di piccoli piroscafi e forse qualche linea sovvenzionata che abbia scarso movimento passeggeri e di merci³³¹.

Il basso pescaggio e la limitatezza degli spazi sulla banchina furono effettivamente i motivi principali che portarono allo spostamento della stazione marittima. Se per la postale con Palermo, che era una linea essenzialmente passeggeri come attestano i numeri esposti nel prosieguo del capitolo, l'ubicazione al Pisacane era accettabile potendo sfruttare le preesistenti strutture per gli emigranti, discorso diverso va fatto per le linee coloniali che erano sulla carta linee commerciali. Data le caratteristiche e le deficienze del molo la sua designazione ai collegamenti per le colonie può essere considerata una prova infrastrutturale dalla scarsità di quel volume di traffico. Non solo, tenendo conto che i lavori di arredamento interessarono gli altri moli se ne deduce che lo stesso committente, cioè lo Stato, con quella designazione non nutrì particolari prospettive sui rendimenti futuri della linea, al di là dei proclami pubblicamente fatti.

V.2 La battaglia per le rotte sovvenzionate

Un elemento che è tornato spesso in questo studio è la richiesta più volte sottoposta di rendere Napoli testa di linea e sede di armamento dei servizi di linea sovvenzionati, con una particolare attenzione – leggasi prelazione – sulle linee per l'Africa Settentrionale e

³³⁰ Roberto Amato, *Le opere, i depositi, i meccanismi del porto. Il porto di Napoli e altri*, cit., pp.9-13.

³³¹ Ivi., p.63.

il Mar Rosso. Riconoscendo come centrale questo obiettivo nella politica della Camera di Commercio di Napoli ci si rende conto come tutte quelle manifestazioni e attività eterogenee e superficialmente slegate tra loro (la crociera di Moschitti verso il Medio Oriente, la fondazione Museo coloniale e commerciale e del suo bollettino «Hermes», la fiera campionarie di Napoli, le modifiche degli statuti della stazione sperimentale pelli e dell'istituto per la lavorazione del corallo) hanno in comune una cosa: mostrare e dimostrare l'esistenza di un circuito economico tra la città partenopea e il Mediterraneo e le colonie. Questa ampia diversificazione di attività servì da grande impalcatura sopra la quale presentare la richiesta di teste di linee verso queste aree nonché la designazione di Napoli come sede d'armamento per le suddette linee. L'ostentare la presenza di questi circuiti, la cui esistenza è stata riconosciuta in questa ricerca, ma la cui paventata importanza nell'economia della città è stata fortemente ridimensionata, servì a conferire alla richiesta un carattere di inderogabile necessità.

La battaglia intrapresa per strappare le sedi d'armamento da roccaforti come Genova e Palermo, solo per citare le principali sedi nell'area tirrenica, non era qualcosa che si poteva pensare di concludere velocemente e specialmente con una semplice richiesta. Al di là della presumibile levata di scudi delle due città, il vero problema risiedeva nei complessi meccanismi che regolavano l'erogazione delle sovvenzioni e nella loro storia recente e passata. Formalizzate per la prima volta nel 1862, le sovvenzioni furono concepite come strumento di sostegno ad un settore ritenuto strategico per il Paese. L'assunto, fatto proprio sia dalla più liberista Destra Storica sia dalla più interventista Sinistra Storica per giustificare il considerevole ammontare di aiuti di Stato all'economia del mare fu quello di assicurare, da un lato, dei collegamenti nevralgici con le isole maggiori e dall'altro sostenere il processo di *nation building* con la ripresa della tradizione naval-mercantile del Paese nei confronti dell'Oriente e dell'Africa³³². A ciò si aggiunse l'obiettivo, in sé nazionalista ed economico, di aumentare il tonnellaggio della marina nazionale nel traffico internazionale e diminuire il peso delle marine straniere nella movimentazione dei porti italiani, che pesava sulla bilancia dei noli con ripercussioni sulla bilancia dei pagamenti dello Stato.

³³²Cfr. Ludovica De Courten, *Per una storia della marina mercantile dall'Unità alla Prima guerra mondiale* in «Clio», n.4, 1981, pp.491-512; Tommaso Fanfani, *Il difficile sviluppo di un settore protetto: la marina mercantile italiana dal 1861 al 1914* in «Studi e informazioni» n.2, 1990, pp.145-165.

Gli strumenti introdotti a supporto dei servizi marittimi furono vari: dalle sovvenzioni, ai premi alla navigazione fino a giungere ai premi di costruzione. In quest'ultima fattispecie si rintraccia anche l'obiettivo di aiutare la cantieristica italiana e di rimando anche la neonata siderurgia italiana legando a questi due settori gli aiuti dati all'armamento. Infatti, il rinnovo delle sovvenzioni all'armamento si arricchì presto di clausole che prevedevano una certa percentuale di acciaio italiano per la costruzione dei nuovi vettori. Queste richieste cercarono di andare in soccorso del sistema navalmeccanico italiano, che a lungo scontò una inefficiente organizzazione produttiva segnata da un eccesso di offerta per i molti – troppi – cantieri attivi retaggio del periodo preunitario. La bassa competitività dei cantieri italiani dipese anche dalla non eccelsa qualità dell'acciaio italiano e dalla tendenza a non investire in tecnologie sostitutive del lavoro umano per mantenere i livelli occupazionali stabili. Questa condizione portò spesso gli armatori a cercare di soddisfare la domanda di nuovo naviglio all'estero, principalmente nel mercato britannico anche di seconda mano, una tendenza che si mantenne a lungo nonostante le prebende pubbliche. Sull'efficacia di questa politica protezionistica si è sviluppata una consistente letteratura³³³. In questa sede ciò che va messo in risalto è la formazione di quello storico rapporto, a tratti disuguale³³⁴, tra armamento, navalmeccanica e siderurgia che nel polo genovese ebbe la sua più matura affermazione³³⁵. Infatti, la piazza genovese insieme a quella palermitana poté vantare dal 1881 della più grande compagnia italiana dell'epoca, la Navigazione Generale Italiana (N.G.I.), nata dalla fusione della genovese Rubattino e della palermitana Florio. Questa società diede vita ad un asset con i principali gruppi della siderurgia italiana e della navalmeccanica con il supporto finanziario della Banca Commerciale (Comit) e della Banca di Credito Italiano (Credit)³³⁶. La consapevolezza

³³³ Di seguito alcuni spunti di riflessione importanti lontani e recenti intorno al tema: Tommaso Fanfani, *Intervento Pubblico e marina mercantile italiana dal 1861 al 1914 tra l'Unità e la fine dell'Ottocento: dalla tenda dell'arabo alla ripresa produttiva* in Ilaria Zilli (a cura di), *Fra Spazio e Tempo: studi in onore di Luigi De Rosa*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 1995, pp. 383-418; Vera Zamagni, *Lo Stato italiano e l'economia: storia dell'intervento pubblico dall'unificazione ai nostri giorni*, Le Monnier Università, Firenze, 1981.

³³⁴ Disuguali perché una parte consistente degli aiuti pensati in favore dell'armamento furono assorbiti in verità dal comparto siderurgico.

³³⁵ Cfr. Ugo Spadoni, *Linee di navigazione e costruzioni navali alla vigilia dell'inchiesta parlamentare sulla marina mercantile italiana (1881-1882)* in «Nuova rivista Storica», 1973, pp. 313-372; Id., *L'Ansaldo e la politica navale italiana* in Giorgio Mori (a cura di) *Storia dell'Ansaldo*, vol.II, Roma, 1995, pp.67-88; Tommaso Fanfani, *Per una storia della cantieristica in Italia: dallo squero San Marco all'Italcantieri* in «L'Industria», n.2, 1988, pp.313-335.

³³⁶ Cfr. Roberto Giulianelli, *Armatori, banche e Stato. Il credito navale in Italia dall'Unità alla prima crisi petrolifera*, Bologna, Il Mulino, 2017; Id., *The State and the Sea. Economic Policy for the Shipbuilding and*

dell'esistenza di questi mutui rapporti di interesse tra settori diversi è dirimente per la comprensione del contesto d'azione in cui si inserì la battaglia dalla piazza napoletana per un maggiore riconoscimento del suo porto e della sua economia marittima.

Con l'inizio del Novecento la N.G.I. iniziò un programma di concentrazione finanziario ottenendo il controllo delle più importanti imprese di armamento ed entrando nei consigli d'amministrazione di quelle minori. Nel gruppo consociato guidato dalla N.G.I fecero parte La Veloce, il Lloyd Italiano e L'Italia. Queste quattro società si divisero segmenti di mercato così che nessuna invadesse il settore di traffico dell'altra e permettendo alla N.G.I di dedicarsi al trasporto transatlantico degli emigranti molto più remunerativo e lasciare le linee sovvenzionate alle consociate. Quando nel 1908 la N.G.I annunciò che avrebbe abbandonato i servizi sovvenzionati per dedicarsi alla marina libera si verificò lo strappo con lo Stato. Il braccio di ferro tra la società e lo Stato durò fino 1910 causando le dimissioni del terzo governo Giolitti. In questo arco di tempo diversi gruppi dell'armamento formalizzarono offerte d'acquisto di pacchetti di linee tramite asta pubblica. Tra le proposte ci fu anche quella dei fratelli Peirce di Messina e Napoli che insieme ad Angelo Parodi di Genova presentarono un'offerta per il primo e terzo gruppo di linee (Tirreno superiore e Adriatico), mentre il gruppo del Tirreno inferiore fu aggiudicato dal Lloyd Sabauda. Solo sul finire del 1910 si giunse ad una prima sistemazione transitoria divenuta definitiva con le sovvenzioni del 1912. Dopo i malumori di Napoli e Palermo per il fatto che le linee locali fossero gestite da un gruppo genovese si giunse ad un sistema a quattro gruppi di linea che andarono tutti a società di nuova formazione: Tirreno Superiore alla Marittima Italiana, Tirreno inferiore alla società Sicilia e il gruppo per l'Egitto, il Mar Rosso insieme al gruppo dell'Adriatico andarono alla SITMAR – Società Italiana di Servizi Marittimi, mentre i servizi minori, cioè le linee

the Marine-Equipment industry in Italy Between the Two World Wars in «The Journal of European Economic History», n.1, 2015, pp.151-184, Simone Candela, *Rubattino, i Florio e la nascita della Navigazione generale italiana* in Paolo Piccione (a cura di) *Raffaele Rubattino. Un armatore genovese e l'Unità d'Italia*, Cinisello Balsamo, Silvana editoriale, 2010; Ludovica De Courten, *Per una storia della marina mercantile in Italia dall'Unità alla Prima guerra mondiale* in «Clio», n.4, 1981, pp.491-512; Vito Dante Flore, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia*, vol.II, *L'azione dello Stato tra il 1860 e il 1965*, Roma, Bollettino informazioni marittime. Per la navalmeccanica si rinvia a Roberto Giulianelli, *Fare Navi: il lavoro nella cantieristica da Cavour a Guarguaglini* in «Storia e problemi contemporanei», n.63, 2013, pp. 119-139; Paolo Fragiaco, *L'industria come continuazione della politica. La cantieristica italiana 1861-2011*, Milano, Franco Angelo, 2012; Marco Doria, *I trasporti marittimi, la siderurgia* in Valerio Castronovo (a cura di), *Storia dell'IRI*, vol., I *Dalle origini al dopoguerra*, Roma-Bari, Laterza, 2012; id., *Ansaldo. L'impresa e lo Stato*, Milano, Franco Angeli, 1989.

di cabotaggio a corto raggio andarono a piccole società locali come La Società Napoletana di Navigazione a Vapore per il golfo di Napoli³³⁷.

Linee sovvenzionate	Società di navigazione assuntrice
Servizi del Tirreno Superiore	«Marittima Italiana»
Servizi del Tirreno Inferiore	«Sicilia»
Servizi dell'Adriatico	«Società Italiana di Servizi Marittimi»
Servizi postali celeri con l'Egitto	«Società Italiana di Servizi Marittimi»
Servizi dell'Adriatico e linee di concentramento	«Puglia»
Servizi arcipelago toscano	«Navigazione Toscana»
Società isole Eolie e concentramento	«Siciliana»
Servizi per le isole Eolie	«Francesco la Cava»
Servizi per le isole partenopee e Pontine	«Società di Navigazione a vapore Napoletana»
Servizio per le isole Egadi, Pelagie	«La Sicania»
Servizi Ravenna-Fiume e Ravenna-Trieste	«Romagnola»
Linea Venezia-Calcutta	«Società Veneziana di Navigazione a Vapore»
Linea Genova-Centro America	«La Veloce»

Tab.5 *Linee sovvenzionate e società assuntrici alla data del 1914.*

Fonte: L. 5 aprile 1908, n.111, del 13 giugno 1910, n. 306, del 30 giugno 1912, n. 685 e 686, del 22 dicembre 1912, n.1316 e dai R.D.L. 29 giugno 1913, n.855, 2 agosto 1914, n.844.

La situazione prima dello scoppio della guerra vede Napoli testa di linea in una delle due linee postali celeri con Alessandria d'Egitto e in tre delle sette linee postali del Tirreno inferiore:

1 = Napoli – Messina - Reggio Calabria – Catania – Siracusa- Tripoli (settimanale)

3 = Napoli – Messina – Catania – Siracusa – Bengasi – Derna (settimanale)

7 = Napoli – Palermo – Trapani – Tunisi (settimanale)³³⁸

A contendere il ruolo di principale scalo in questa tipologia di linee per il Mediterraneo centrale sono le città siciliane che insieme eguagliano lo scalo napoletano per numero di linee con Siracusa testa di linea per Tripoli (bisettimanale) e Bengasi (settimanale) e Palermo per Tripoli (settimanale). Una linea chiamata «postale coloniale» è invece quella

³³⁷ Per un approfondimento si rimanda a Francesco Ogliari e Lamberto Radogna, *Trasporti marittimi di linea*, Vol. III, *La Navigazione Generale Italiana. Le sue eredi – le minori*, Milano, Cavallotti editore, 1977.

³³⁸ Con convenzione addizionale del 19 giugno 1913 la linea Palermo-Trapani-Tripoli fu estesa a Napoli.

che si prolunga fino ai possedimenti del Mar Rosso e dell'oceano Indiano (Somalia) con partenza da Genova. Proprio la città genovese mostra tutta la sua egemonia in un'altra tipologia di linee: quelle commerciali. In questo traffico marittimo la città ligure si presenta testa di linea di tutte le principali rotte per il Mediterraneo centrale, orientale e Mar Rosso del gruppo I (Tirreno Superiore) e gruppo II (Tirreno inferiore), mentre Napoli figura solo come scalo. Lo scenario che si delinea dopo l'approvazione delle convenzioni del 1912 è la perfetta cartina di tornasole della gerarchia portuale italiana dell'epoca. Genova non solo raccoglieva i frutti di una attenta costruzione del proprio retroterra portuale, che andava dal cosiddetto triangolo industriale fino alle città tedesche e francesi meridionali, ma anche la capacità della società portuale genovese di far pesare tutto il suo peso sul piatto della bilancia politica all'atto di determinazione delle rotte sovvenzionate³³⁹. A paragone Napoli difetta sia di un egual retroterra portuale, sia di una paragonabile forza contrattuale a causa della parcellizzazione e debolezza dei vari settori chiamati in causa, debolezza accentuatasi proprio negli anni Venti. Il gruppo siderurgico Ilva presente nella provincia con il polo di Bagnoli e di Torre Annunziata aveva ormai abbandonato i grandiosi piani di espansione dell'insediamento napoletano dopo la fuoriuscita di Max Bondi e la fine del progetto della «grande Ilva». Sulla cantieristica del golfo pesarono, poi, gli effetti di una forte dispersione tra officine e cantieri di media e piccola dimensioni dediti per lo più alle piccole commesse per la Regia Marina, fatto salvo il cantiere di Castellammare di Stabia quest'ultimo, però, di proprietà statale. In conclusione, la piazza napoletana sentì la mancanza di un robusto retroterra produttivo e creditizio che all'atto di determinazione delle convenzioni e degli approdi facesse sentire la propria importanza. Quanto detto finora sulla gerarchia portuale ebbe modo di esprimersi chiaramente nel 1919 alla ripresa di alcuni servizi sovvenzionati sospesi durante il conflitto. Il presidente del Consorzio autonomo del porto di Genova, il presidente della sezione ligure degli albergatori e il presidente della Camera di Commercio di Genova scrissero anzitempo al ministero per chiedere un prolungamento fino a Genova della linea Napoli-Alessandria stabilita nelle convenzioni del 1912. Sulla scorta di una storica frequenza di merci e di forestieri in transito per il porto ligure in direzione dell'Egitto, i rappresentanti dell'economia marittima genovese fecero pressioni

³³⁹ Cfr. Giorgio Doria, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della Prima guerra mondiale*, Pantarei, Milano, 2008 (ed. or. Giuffrè 2 voll. 1969-1973).

affinché fosse Genova la testa linea³⁴⁰. Richiesta che nelle successive convenzioni del 1923 fu accolta. L'esempio portato non deve tuttavia condurre alla conclusione che per Napoli fosse impossibile scalare quella gerarchia. Anche altri fattori, non propriamente economici, possono avere un'incidenza importante, tra questi le simpatie politiche. Da questo punto di vista la volontà e un certo attivismo non mancarono alla Camera di Commercio e ai suoi uomini di punta. Sempre per rimanere sull'aspetto politico delle rotte sovvenzionate bisogna tenere conto – ed è il motivo per cui ci si sofferma tanto – del carattere regolamentativo e distributivo che esse hanno. La designazione di compagnie di navigazione come concessionarie dei servizi marittimi e l'obbligo posto a quest'ultime di rispettare le linee pattuite col Governo rende le convenzioni degli strumenti regolamentativi di servizi considerati di pubblico interesse, dove perciò l'aspetto pubblico ha una prevalenza su quello privato. Questo è quello che avviene ad un livello formale. Nella realtà e in quella che è stata la storia delle concessioni marittime in Italia le società di navigazione ebbero continuamente un notevole margine contrattuale. Ciò detto non toglie, comunque, una potenziale capacità dello Stato di poter incidere tramite le concessioni nella frequenza degli approdi di alcuni porti nel momento in cui questi vengono riconosciuti come scali strategici e indispensabili. Questo è l'aspetto nevralgico di questa parte di studio fatto sulle sovvenzioni marittime. Se il fascismo puntò davvero sul porto di Napoli, come dichiarò a più riprese, allora all'atto di analisi delle convenzioni del 1923 e 1925 dovremmo riscontrare un'azione redistributiva delle linee a favore dello scalo napoletano.

La Grande guerra segnò uno spartiacque decisivo anche nell'approccio alle tematiche della navigazione. Le impellenti necessità belliche e il bisogno di assicurare alcune vitali linee di rifornimento costrinsero lo Stato ad assumersi una maggior responsabilità nella gestione dei traffici marittimi potenziando e rafforzando l'esperimento di gestione diretta iniziato nel 1910 con l'Ente Navigazione dello Stato (ENS) affidato alle Ferrovie dello Stato³⁴¹. Oltre a ciò, lo Stato intervenne anche sotto l'aspetto del credito attraverso la formazione di una sezione specifica dedicata al credito marittimo all'interno del nuovo istituto del Consorzio Sovvenzioni Valori Industriali (CSVI), che spezzò per la prima

³⁴⁰ Cfr. ACS, Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato servizi marittimi, b. 292.

³⁴¹ Da 11 piroscafi e 6 ferry-boat che costituivano la flotta di Stato allo scoppio del conflitto si arrivò nel giro di pochi anni a 69 unità, tra navi requisite o catturate, con un tonnellaggio di 400.000 tonnellate di stazza.

volta il monopolio delle grandi banche miste in questo specifico settore del credito. Questa prima esperienza di Stato armatore accentuò la già forte incertezza sul come pensare la marina alla fine di un conflitto che stava mostrando già scenari del tutto inediti con il crollo degli imperi centrali³⁴². Questi dubbi influenzarono inevitabilmente anche il dibattito per il rinnovo delle convenzioni marittime, ormai prossime alla scadenza. In questa fase la Camera di commercio di Napoli riuscì a trasmettere al Parlamento un promemoria successivamente fatto stampare per aumentarne la diffusione, nel quale si presentarono dei «suggerimenti circa norme da emanare per le sovvenzioni marittime e privilegi da adottare in materia del porto di Napoli»³⁴³. Nel promemoria si denunciò quella che a tutti gli effetti era una gestione oligopolistica delle sovvenzioni che limitava la libertà di commercio e soprattutto dava all'intervento pubblico una funzione di preservazione delle posizioni dei gruppi egemoni, piuttosto che essere incentivo e sostegno alle nuove imprese di navigazione. Da qui la proposta di sovvenzionare a tempo (3 o 5 anni) e in maniera flessibile (sussidi a viaggio, a tonnellata trasportata) e nuove linee commerciali esplorative³⁴⁴.

La risistemazione delle sovvenzioni risentì inevitabilmente di un quadro politico, economico e soprattutto geopolitico nuovo. Da un lato, ci fu la volontà di essere più presenti nel Mediterraneo come marina mercantile in conformità con i sogni di grande potenza accarezzati nei primi anni del dopoguerra. Dall'altro, c'era pur sempre la necessità di ricalibrare il peso delle società di navigazione e dei cantieri italiani dopo l'ingresso nel sistema dei cantieri giuliani, all'epoca tra i migliori e i più grandi del Mediterraneo, e delle società di navigazione giuliano-istriane, come l'italianizzato Lloyd Triestino. Anche per questi motivi il particolare dopoguerra della marina mercantile fu caratterizzato da un lungo periodo di riassetto del dispositivo ministeriale³⁴⁵. Precarietà e transizione risaltarono, per esempio, nella vicenda della Direzione generale della marina

³⁴² Roberto Giulianelli, *Ship financing in Italy in the first half of the twentieth century* in «The International Journal of Maritime History», vol. 28, n.2, 2016, pp. 335-355; Id., *A che serve la marina mercantile? Epicarmo Corbino e le due guerre mondiali* in «Il pensiero economico italiano», n.1, 2016, pp.71-89.

³⁴³ ACS, PCM, Gab., 1922, fasc. 13/5, n.1977 *Società esercenti servizi marittimi sovvenzionati*.

³⁴⁴ Camera di Commercio di Napoli, *Pro memoria per le Sovvenzioni Marittime*, Tipografia Francesco Razzi, 1922.

³⁴⁵ Fortemente auspicato dallo stesso Biagio Borriello che sulle pagine di «La Rivista Economica» denunciava «le ingerenze» di altre amministrazioni e la «peregrinazione» della marina mercantile da un ministero ad un altro nel corso dall'Unità in poi. Cfr. «La Rivista Economica. Bollettino ufficiale della Camera di commercio e industria di Napoli», gennaio 1925 n.1, *Importanza della Marina Mercantile per l'economia italiana*.

mercantile affidata inizialmente a dei reggenti. Una condizione di transizione contraddistinse anche l'inizio del Commissariato per i servizi della marina mercantile istituito con il R.D. del 16 novembre 1922, n. 1459, ma rimasto a lungo senza un chiaro indirizzo operativo³⁴⁶ e soprattutto senza un ordinamento³⁴⁷. Le cose cambiarono con il primo governo Mussolini, quando a dare corpo e volto al processo di normalizzazione venne chiamato al ministero di Poste e Telegrafi Costanzo Ciano. Eroe di guerra, mussoliniano convinto ma monarchico, esponente della vecchia Italia ma anticipatore di Goebbels nel comprendere le potenzialità dei nuovi mezzi di comunicazione, Ciano rappresentò al meglio quel connubio tra mondo liberale e fascismo che Mussolini auspicò nella prima fase del suo potere³⁴⁸. Queste sue qualità gli valsero una decennale permanenza a capo del ministero delle Comunicazioni, un tempo sorprendentemente lungo considerando i numerosi rimpasti ministeriali operati dal duce. La fiducia mostrata a Ciano dipese anche dall'indifferenza con la quale l'eroe della beffa di Buccari si curò della propria immagine pubblica rimanendo di fatto sotto il cono d'ombra del capo. Eppure, dietro questa immagine di fascista ossequioso si celò un uomo che seppe trarre notevoli vantaggi per lui e la sua famiglia dalla posizione così a lungo ricoperta. Il «clan Ciano» fu una sapiente miscela di capacità manageriali e affarismo composto oltre che da Costanzo e dal figlio Galeazzo, anche dai fratelli del ministro, Alessandro e Arturo, entrambi ammiragli. Mentre Ciano curò gli interessi di famiglia da dentro le istituzioni, i fratelli lo fecero sedendo e presiedendo diversi consigli di amministrazioni di imprese per lo più legate al settore navalmeccanico³⁴⁹. Il perno era però Costanzo che riuscì in breve tempo a scalare i vertici istituzionali. Tale ascesa iniziò dopo le dimissioni presentate da

³⁴⁶ Con il R.D. del 31 dicembre 1923, n. 3070 stabilì l'abolizione della figura del vicecommissario.

³⁴⁷ Il R.D. del 5 aprile 1923, n. 1020 stabilì una prima proroga. L'approvazione definitiva si ebbe con il R.D. del 27 marzo 1924, n. 518.

³⁴⁸ Matteo Mazzoni, *Costanzo Ciano e famiglia, i grandi ricchi del regime* in Paolo Giovannini e Marco Palla (a cura di), *Il fascismo dalle mani sporche. Dittatura, corruzione, affarismo*, Roma-Bari, Laterza, 2019, pp.49-70; Salvatore Lupo, *Il fascismo*, cit., pp.233-235.

³⁴⁹ Nel 1934 l'ammiraglio Alessandro Ciano è presidente della Società anonima Sylos e Magazzini generali di Civitavecchia, vicepresidente della Società anonima Agenzie Florio di Roma, consigliere delegato della Società anonima tirrenica flotte riunite Florio Citra di Roma e della Società anonima sarda di navigazione, è vicepresidente della Società anonima Sylos di Genova, consigliere della Società di assicurazioni già Mutua marittima nazionale di Genova, del silurificio Whitehead di Fiume, dell'Unione italiana di scurta marittima di Genova, del Sindacato internazionale fra gli armatori di Genova. L'ammiraglio Arturo Ciano è consigliere delegato della Società Odero-Terni-Orlando, della Società per la costruzione di navi di Genova, del silurificio Whitehead, della Società metallurgica italiana, della Società anonima metallurgica di Brescia, della Società anonima stabilimenti riuniti San Giorgio officine elettromeccaniche di Genova-Sestri Levante. Cfr. Matteo Mazzoni, op. cit.

Colonna di Cesarò nel 1922 dalla carica di ministro di Poste e Telegrafi. Come successore fu nominato Costanzo Ciano, che all'epoca ricopriva il ruolo di Commissario ai servizi della marina mercantile, carica che conservò una volta diventato ministro. Per saldare ancora di più l'unione al vertice, il Commissariato passò alle dipendenze del ministero di Poste e telegrafi³⁵⁰. Il passo successivo fu la formazione di un Consiglio superiore della marina mercantile come organo consultivo composto da 16 membri nominati su proposta del Ministro e udito il Commissario, cioè Ciano medesimo. Il bacino di selezione era ampio potendo nominare armatori, costruttori, gente di mare, tecnici, ma anche le competenze spaziarono «su ogni altro argomento riguardante la marina mercantile e i traffici marittimi» (art.4)³⁵¹. Con l'accentramento dei poteri e la nomina dei membri del Consiglio³⁵², Ciano ridefinì la struttura del ministero sostanzialmente intorno alla sua persona. L'accorpamento degli uffici della Marina con quelli delle Poste e Telegrafi anticipò nei fatti la formazione del ministero delle Comunicazioni avvenuta di lì a qualche mese³⁵³ con Ciano sempre al vertice di questo nuovo organismo. Questo quadro di sintesi delle trasformazioni in atto tra il 1922-1925 permette di capire come anche gli spazi e i canali per certe dinamiche affaristiche e di *lobbying* mutarono. Non solo il ministero divenne in primo luogo portatore di propri interessi con quel labile confine tra pubblico e privato che circondò la figura di Ciano, ma anche le forme di *lobbying* entrarono – per così dire – nelle istituzioni. Di certo il ministero delle Comunicazioni non fu solo questo. L'intelaiatura istituzionale che il fascismo definì in vent'anni rese lo Stato il «vero protagonista della politica marittima di quegli anni [...] moderatore e condizionatore di qualsiasi attività, anche libera»³⁵⁴ ciò non solo nella veste di satrapia di potere, ma anche di centro razionalizzatore dei rapporti con le varie città portuali. Tutto questo discorso serve a comprendere come da un certo momento cambiarono le regole del gioco. Nella battaglia per le rotte sovvenzionate il ministero figurò meno come luogo di compensazione di interessi diversi e più come attore in prima linea nel perseguimento di

³⁵⁰ R.D.L. 24 febbraio 1924, n. 455.

³⁵¹ R.D.L. 10 aprile 1924, n. 532.

³⁵² Per una visione d'insieme delle trasformazioni in seno alla marina mercantile del primo dopoguerra si rimanda alle osservazioni dell'allora Direttore generale della marina mercantile Giulio Ingianni contenute in ACS, Ministero delle Comunicazioni, Direzione generale della marina mercantile, Ispettorato servizi marittimi, b. 890, fasc. *Relazione annuale dell'Ispettorato*.

³⁵³ R.D.L. 30 aprile 1924, n.596. Nel citato ministero fu accorpata anche l'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

³⁵⁴ Vito Dante Flore, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia. Parte II*, cit. pp.256-261.

propri interessi. Non si può prescindere da tali considerazioni se si vuole capire il *modus operandi* di diverse personalità napoletane per ottenere le teste di linea e le sedi di armamento.

V.2.1 Le convenzioni «fascistissime»

Il primo banco di prova per la gestione targata Ciano fu il riordino delle sovvenzioni ormai da più di un anno in regime straordinario³⁵⁵. In data 19 aprile 1923 fu nominata la Commissione reale per la definitiva sistemazione dei servizi marittimi presieduta dal senatore Salvatore Orlando, fondatore insieme ai fratelli dei noti Cantieri navali Orlando di Livorno con i cui i Ciano erano in stretti rapporti economici. La composizione della commissione rispecchiò abbastanza fedelmente i vari interessi regionali in gioco. Come referente dell'area della Venezia-Giulia fu nominato Giovanni Floriano Banelli, vicedirettore navale e membro del consiglio d'amministrazione del Lloyd Triestino nonché imprenditore di primo piano della Venezia-Giulia³⁵⁶. A seguire Ernesto Piaggio, noto imprenditore e armatore molto vicino a Giolitti che rinunciò quasi subito all'incarico. Al suo posto fu nominato il deputato Eugenio Broccardi in qualità – si potrebbe dire – di rappresentante degli interessi genovesi³⁵⁷. Per Napoli il nome fu quello di Ferdinando Del Carretto di Novello, militare e politico di lungo corso che era stato tra le altre cose anche sindaco della città più volte³⁵⁸. Completano la commissione il deputato e noto sindacalista Bruno Buozzi, precedentemente presidente della F.I.O.M. e relatore

³⁵⁵ Con il R.D. 17 dicembre 1922, n. 1893 gli accordi e le sovvenzioni in corso di validità vennero sottoposti a revisioni trimestrali dal Commissario per i servizi marittimi fino all'effettivo riordino delle linee sovvenzionate. Escluse dal sistema di revisione erano le linee per le isole e colonie.

³⁵⁶ Membro del Consiglio d'amministrazione della Società anonima G. Arrigoni (24 aprile 1924-30 agosto 1945), Presidente dell'Azienda portuale di Trieste (gennaio 1926-maggio 1932), Membro del Consiglio d'amministrazione del Lloyd triestino (1930), Presidente della Società anonima Arsenale triestino (1938-1945), membro del Consiglio d'amministrazione della S.p.A. Eternit (28 marzo 1939-10 novembre 1945), Presidente della Società anonima Cementi Isonzo, Presidente dell'Azienda dei magazzini generali. Cfr. Sito del Senato della Repubblica, Senatori dell'Italia fascista, scheda senatore Banelli.

³⁵⁷ Sul finire dell'Ottocento Broccardi assunse la direzione di alcuni cantieri di media grandezza di Sampierdarena. Eletto tra le file del blocco nazionale nel 1921 come rappresentante del collegio di Genova fu in seguito prima Commissario straordinario del capoluogo ligure nel 1925 e infine podestà della stessa città dal 1926 al 1933.

³⁵⁸ Fu Presidente del Consiglio superiore della marina mercantile e Sindaco di Napoli una prima volta dal 19 ottobre 1903 al 22 luglio 1904, poi dal 11 aprile 1907 al 30 luglio 1910 e infine dal 11 agosto 1910 fino al 31 ottobre 1913.

nella commissione per le nuove tariffe doganali del 1923 e i tecnici della marina³⁵⁹. Pochi giorni dopo l'istituzione della Commissione Reale fu approvato un primo schema provvisorio di sovvenzioni³⁶⁰ a cui ne seguì un altro per la riattivazione delle linee commerciali Genova-Bombay e Trieste-Gravosa³⁶¹. Lo schema garantì una prima normalizzazione dei servizi ed una ripresa delle linee a lunga percorrenza terminate a causa dello scoppio della guerra e per i costi di gestione troppo elevati negli anni dopo il conflitto. Per quanto transitorio fu il nuovo assetto, questo risentì inevitabilmente delle conseguenze generate dal conflitto. Molte delle piccole società di cabotaggio non ressero l'urto di una sospensione prolungata con annessa requisizione del naviglio. Ad aggravare la situazione fu l'irruzione delle società giuliane-istriane con capofila il Lloyd Triestino che soppiantarono numerose compagnie nella gestione delle linee per il Mediterraneo orientale. Come risposta alla sfida e complice il perdurante basso livello dei noli, diverse società di navigazioni scelsero la via della concentrazione aziendale. Una carta, quella di istituire nuove compagnie dalla fusione di altre, giocata per ovviare alle crescenti difficoltà finanziarie, porre fine alle sovrapposizioni di linea simili e allo stesso tempo creare un'offerta competitiva ed efficiente basata sull'esperienza delle precedenti compagnie. Ancora una volta fu sull'asse Genova-Palermo che si attuarono tali manovre aziendali. Le genovesi Società italiana di Servizi Marittimi e Marittima italiana, gestori delle linee per il Mar Rosso e l'Estremo Oriente insieme alla siciliana La Sicilia, gestore dei collegamenti con il Nord Africa, istituirono la società transatlantica CITRA con l'intento precipuo di assicurarsi il monopolio dei collegamenti con le isole, il Tirreno e l'Africa. Per quanto importante si presentasse l'operazione, essa non riuscì a concludersi in tempo utile per l'approvazione e l'entrata in regime delle sovvenzioni del 1923 e quindi i servizi andarono inizialmente alle singole società che di lì a poco costituirono la CITRA³⁶². Il dato significativo delle convenzioni del 1923 è la proliferazione delle linee sovvenzionate. Ai precedenti quattro gruppi di linea (Tirreno Superiore, Tirreno Inferiore, Adriatico, linee celeri per l'Egitto) delle passate sovvenzioni si aggiunsero nuovi gruppi di linea che guardarono sia al Levante sia all'Africa Occidentale.

³⁵⁹ ACS, Ministero delle Comunicazioni, Direzione generale della marina mercantile, Ispettorato servizi marittimi, b.318, *Relazione Orlando*.

³⁶⁰ R.D.L. 26 aprile 1923, n. 1045.

³⁶¹ R.D.L. 1° maggio 1924, n. 908.

³⁶² Costituita il 22 dicembre 1925 con capitale 60 milioni di Lire in 120.000 azioni di 500 Lire interamente sottoscritte dal Consorzio Sovvenzioni Valori Industriali (CSVI) e dalla Banca Nazionale di Credito.

Linee sovvenzionate	Società di navigazione assuntrice
Servizi del Tirreno Superiore	«Marittima Italiana»
Servizi per il Mediterraneo orientale e il Mar Nero	«Società Italiana di Servizi Marittimi»
Servizi postali celeri con l'Egitto	«Società Italiana di Servizi Marittimi»
Servizi arcipelago toscano	«Navigazione Toscana»
Linea Genova-Bombay	«Marittima italiana»
Servizi per le isole Eolie	«Francesco la Cava» e società «Siciliana»
Servizi per le isole partenopee e Pontine	«Società di Navigazione a vapore Napoletana»
Servizio per le isole Egadi, Pelagie	«La Insulare»
Servizi per il Mediterraneo orientale, Mar Nero, Bombay, Estremo Oriente, Cina	«Lloyd Triestino»
Linea Venezia-Calcutta	«Società Veneziana di Navigazione a Vapore»
Servizi alto Adriatico	«Istria-Trieste»
Linea Fiume-Marsiglia	«Adria»
Linea di navigazione del Carnaro	«Costiera»
Linee con Zara	«Tripovich»
Linea Trieste-Monfalcone	Società di navigazione Monfalcone
Servizi per alcune linee dell'Adriatico	«Industrie Marittime»
Servizi per Rodi e per alcune linee dell'Adriatico	«Puglia»
Servizi per il Marocco	«Tripovich»
Servizi grandi isole e colonie	«Società Italiana di Servizi Marittimi», «Marittima Italiana» e «Sicilia» poi divenuta «Italia»

Tab.6 *Linee sovvenzionate e società assuntrici alla data del 1923.*

Fonte: R.D.L. 26 aprile 1923, n. 1045 e R.D.L. 1° maggio 1924, n. 908.

Le tabelle aiutano a capire a un livello generale le tendenze in atto nel passaggio dalle convenzioni del 1914 a quelle del 1923 che definirono una nuova geografia delle rotte marittime. Un primo dato è il potenziamento delle rotte di penetrazione commerciale con l'istituzione di nuove linee come quella per il Marocco della Tripovich, le quali gettarono le basi per la creazione delle cosiddette «linee utili» formalizzate con le convenzioni definitive del 1925. Questo aumento del numero di linee sovvenzionate si tradusse in una lievitazione significativa dell'impegno statale che arrivò alla cifra di 147.290.000 Lire. Una cifra eloquente non solo per la storia recente e passata delle

sovvenzioni³⁶³, ma anche perché ad elargire tali prebende fu proprio quel governo manchesteriano a trazione liberista di Mussolini e De Stefani. Lo stridente accostamento tra le laute sovvenzioni e la politica di tagli e privatizzazioni di molti settori «bardati» dallo Stato durante la guerra si comprende alla luce della protezione elargita in favore delle società di navigazione delle terre liberate e di quella febbrile eccitazione per la ricerca di nuovi mercati riscontrata per il primo dopoguerra che ancora faceva sentire i suoi effetti sulla politica navale italiana. L'Adriatico e soprattutto il Mediterraneo orientale divennero terreno di espansione per le agguerrite società giuliane che scalzarono gran parte delle precedenti compagnie³⁶⁴, tra cui anche la nota società Puglia, la quale aveva creato un fiorente commercio con il Levante sul finire dell'Ottocento³⁶⁵. Sul versante tirrenico la saldatura tra le due compagnie genovesi e quella siciliana garantì praticamente un oligopolio delle principali rotte, che lasciò fuori solo il cabotaggio a corto raggio come per le isole del golfo di Napoli e le Eolie. Alle tre società del gruppo CITRA venne fatto obbligo di istituire 17 linee, che seppur vincolate per itinerario ed orari rispecchiarono l'egemonia siculo-ligure nell'area tirrenica e nel Mediterraneo. Nelle convenzioni del 1923 si dovrebbero riscontrare i frutti di quella variegata politica di promozione dal basso del primo dopoguerra con il rilancio dell'idea di Napoli porto dell'Oriente studiata nei primi capitoli. Nella pratica, invece, Napoli perse una delle tre linee per il Tirreno inferiore (Napoli-Tunisi) con una diminuzione della frequenza delle altre linee. Anche sul versante siciliano si registrò una generale diminuzione della frequenza, anche se la vecchia linea 2 (Siracusa-Tripoli) prese Derna dalla linea di Napoli:

Linea 7 = Palermo – Trapani – Cagliari e ritorno (settimanale) [precedentemente Palermo-Trapani-Tripoli]

Linea 9 = Napoli – Messina – Catania – Siracusa – Malta – Tripoli e ritorno (ogni due settimane) [precedentemente settimanale con approdo a Reggio, sostituito da Malta]

Linea 10 = Siracusa – Malta – Tripoli e ritorno (ogni due settimane) con prolungamento per Derna ogni 4 settimane [precedentemente scalo diretto a Tripoli e ritorno]

³⁶³ Le prime sovvenzioni previste dalla legge Boselli (1882) furono di 8.370.868 Lire, mentre le sovvenzioni del 1912 raggiunsero la somma di 23.610.400 Lire.

³⁶⁴ Giulio Mellinato, *Crescita senza sviluppo. L'economia marittima della Venezia Giulia tra Impero asburgico ed autarchia (1914-1936)*, Begliano, Consorzio Culturale del Monfalconese, 2001, pp.114-130.

³⁶⁵ Cfr. Maria Ottolino, *Commercio e iniziativa politica in Puglia 1876-1914: La Società di navigazione a vapore Puglia*, cit.

Linea 11 = Napoli – Messina – Catania – Siracusa – Bengasi e ritorno (ogni due settimane)
[precedentemente settimanale con fine viaggio a Derna]

Linea 12 = Siracusa – Bengasi e ritorno (ogni due settimane) [precedentemente settimanale]

Il quadro emerso da questa prima sistemazione di epoca fascista registra dei cambiamenti, ma anche il consolidamento di alcune tendenze. Con il potenziamento delle linee dal capoluogo ligure e il subentro del Lloyd Triestino nelle rotte per il Mediterraneo orientale, Genova e Trieste (in combinato con Venezia) si assicurarono le rotte per il Mediterraneo orientale, il Mar Rosso e l'Estremo Oriente. Il sogno di una Napoli porto dell'Oriente per molti aspetti svanì definitivamente in quel momento. Alla complessa sfida rappresentata dalla riorganizzazione del sistema marittimo nazionale dopo la fine della guerra se ne aggiunse un'altra di cui pochi all'epoca compresero la gravità del problema; specialmente a Napoli. Come ricorda Mellinato³⁶⁶ per oltre un quarantennio l'alto Adriatico era stato il terreno di scontro tra Regno d'Italia e Austria-Ungheria per l'egemonia economica nell'area. Entrambe le potenze puntarono rispettivamente su Venezia e Trieste per intercettare il maggior flusso di merci. I due porti crebbero in maniera speculare, l'uno il riflesso dell'altro in un'ottica competitiva³⁶⁷. All'atto di unificazione divenne quindi evidente, anche se nascosto sotto il giubilo dell'irredentismo, un problema di coesistenza dei due porti. Anche per questo il fascismo sovvenzionò tutte le precedenti linee per il Mediterraneo orientale del Lloyd nel tentativo di differenziare e specializzare i due scali: Trieste porto commerciale e per quanto fosse ancora possibile porto di transito per le merci mitteleuropee e Venezia porto industriale dell'alto adriatico grazie al considerevole sviluppo di Marghera³⁶⁸. L'inevitabile parallelismo con queste città storicamente inserite in quei mercati rende solo più evidente i limiti della piazza marittima napoletana nel volersi inserire e ritagliarsi questa fetta di traffici senza importanti gruppi armatoriali alle spalle e con le difficoltà riscontrate dell'apparato produttivo locale. Molto più pragmaticamente la geografia marittima delle nuove convenzioni diede l'opportunità a Napoli di ritagliarsi un ruolo nelle rotte per il Mediterraneo centrale. Lo spostamento

³⁶⁶ Giulio Mellinato, *Crescita senza sviluppo*, cit., pp.81-94.

³⁶⁷ Per un quadro di sintesi si rimanda a Giulio Mellinato, *L'Adriatico conteso. Commercio, politica e affari tra Italia e Austria-Ungheria (1882-1914)*, Milano, Franco Angeli, 2018 e Andrea Cafarelli, *Il leone ferito. Venezia, l'Adriatico e la navigazione sussidiata per le Indie e l'Estremo Oriente (1866-1914)*, cit.

³⁶⁸ Laura Cerasi, *Una Porto Marghera per la "porta orientale"? Traffici e industria a Trieste in Laura Cerasi, Rolf Petri, Stefano Petrungero, Porti di frontiera. Industria e commercio a Trieste, Fiume e Pola tra le due guerre*, Roma, Viella, 2008.

dell'asse di interesse oltre a rappresentare nuove possibilità per lo scalo napoletano – si pensi all'attenzione data dal regime alla riconquista e valorizzazione della Libia – significò anche l'inizio di una serie di attriti con quelle città siciliane come Siracusa, Messina, Agrigento, Catania e Trapani che da tempo erano inserite in questi traffici. Inoltre, l'obiettivo di riacquisire una centralità nei traffici del Tirreno inferiore con il riconoscimento di Napoli come sede di armamento e testa di linea perturbava gli interessi delle compagnie che operavano nell'area quasi tutte, per l'appunto, siciliane³⁶⁹.

Le relazioni della Commissione hanno il pregio di fornire un quadro di sintesi della sistemazione e dei cambiamenti avvenuti. Tuttavia, lo stato delle fonti³⁷⁰ non permette di ricostruire quelle che furono le opposizioni, i dissidi e gli accomodamenti venuti in essere durante lo svolgimento dei lavori, in una parola il dibattito. A ridimensionare in parte questo giudizio è la documentazione trovata all'interno dell'archivio personale di Michele Castelli. Tra le carte dell'Alto Commissario è presente una dettagliata relazione della seduta del 16 ottobre 1924, nella quale Ferdinando del Carretto presentò un ordine del giorno accompagnato da una copia di una lettera inviata a Ciano sulla questione dei porti d'armamento e delle linee per il golfo partenopeo³⁷¹. La presenza di questa fonte nelle carte Castelli prova quantomeno l'importanza assunta dalla questione dei porti di armamento per le autorità napoletane e induce ad ipotizzare un coordinamento tra Del Carretto e Castelli nel definire una comune linea d'azione. La fonte ci dice anche qualcosa sulle modalità con le quali si interpellava il Commissario ai servizi marittimi e il livello di discrezionalità che quest'ultimo aveva maturato in quegli anni. La lettera inviata in data 22 giugno 1924 dall'onorevole Del Carretto al ministro Ciano aveva come oggetto la ridefinizione delle sovvenzioni per le linee del golfo di Napoli, più specificatamente la scelta dei piroscafi da adibire per le diverse linee per il golfo e la costiera amalfitana. Ciò che colpisce in prima battuta di questa lettera è il suo carattere informale. La Commissione fu informata dal senatore napoletano dell'esistenza e del contenuto della lettera solo dopo il suo invio dimostrando l'esistenza di contatti informali contraddistinti

³⁶⁹ Alle compagnie maggiori come la Sicilia, liquidata nel 1923 e confluita nell'Italia, la CITRA e la Florio, entrambe costituite nel 1925, si annoverano altre società minori come la Siciliana con sede a Messina (liquidata nel 1926), la Sicania con sede Trapani liquidata nel 1923 in favore della Insulare con sede sempre Trapani a sua volta liquidata nel 1925 in favore della nuova società la Meridionale con sede Palermo.

³⁷⁰ Cfr. ACS, Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato servizi marittimi, b.317, fasc. *Corrispondenza coi Ministeri ed altre autorità centrali e consolari*.

³⁷¹ ACS, Archivi di personalità e famiglie, *Michele Castelli*, b.8, fasc.40.

da appelli diretti al superiore. Anche il motivo che spinse Del Carretto a scrivere la lettera è altrettanto illuminante. Questi si accinse a scrivere a Ciano quando venne a conoscenza che il Commissario aveva assegnato i capitolati d'appalto per le linee del golfo di Napoli prima ancora che fosse completato il lavoro della Commissione sul tema. Questo aspetto testimonia l'alta discrezionalità di Ciano³⁷² nella determinazione dei servizi marittimi e prova l'esistenza di un altro polo di interessi, oltre quello delle città portuali rappresentato dal ministero medesimo. Tornando invece all'ordine del giorno della seduta del 16 ottobre, esso riguardò «l'opportunità che siano stabiliti, obbligatoriamente, nella concessione dei servizi sovvenzionati, i porti di armamento». La proposta trovò la ferma opposizione di Broccardi «perché potrebbe suscitare una certa agitazione e rivalità fra i singoli porti», che ripropone sul terreno istituzionale la contrapposizione tra Napoli e Genova già emersa sul terreno politico quando i fasci delle due città si scontrarono su alcune tematiche portuali discusse all'interno del PNF. Riguardo all'ostico tema sollevato, il presidente Orlando si associò al parere espresso da Broccardi pur non eludendo il problema posto dal Del Carretto «inquantochè gli sono note le attuali condizioni del porto di Napoli». Vista l'insistenza di Del Carretto affinché l'ordine del giorno fosse messo a verbale e visto che, come afferma Broccardi, «la questione può dar luogo a delle discussioni gravissime tra città e città» il presidente Orlando, pur non approvando l'ordine del giorno, decise di rimettere la questione al Governo. L'esito a cui si giunge è emblematico della complessità degli interessi in gioco. La commissione preposta al riordino dei servizi marittimi non volle prendersi la responsabilità in merito alla facoltà di eleggere i porti d'armamento sapendo come dietro motivi economici si celassero moltissimi interessi politici e di prestigio. Il rimpallo al Governo dimostra tutta la centralità dell'argomentazione politica a fronte di quelle economiche e logistiche. Echi delle frizioni interne alla Commissione emergono velatamente nella relazione finale per i servizi indispensabili scritta dal Presidente Orlando:

Sorse così, per ogni singolo porto marittimo italiano, il diritto di ottenere un'adeguata parte di questi approdi ancorché non richiesti dal traffico, con ciò procurando uno sfruttamento non proficuo dei servizi stessi per parte dei concessionari, ed un sempre maggiore aggravio di spese per lo Stato.

³⁷² A riprova di ciò il R.D. 31 dicembre 1923, n.3173 garantì al Commissario la potestà di stabilire convenzioni anche a mezzo di trattativa privata per accelerare il definitivo riordino dei servizi marittimi.

Ottenere l'approdo di una o più linee, per porti anche piccoli e senza commercio, divenne una necessità politica per i rappresentanti politici del luogo, ed il concederla divenne una necessità parlamentare per il Governo³⁷³.

E più esplicitamente nella relazione che Francesco Del Carretto espose al Primo congresso per lo sviluppo economico del Mezzogiorno:

Non ho altro da aggiungere: solo che sostenni strenuamente, durante tutti i lavori della Commissione, che questa definisse anche i porti di armamento dei vari gruppi, e quindi assegnasse a Napoli ciò che le spetta; ma la maggioranza opinò che esorbitasse dalle competenze della Commissione stessa tale assegnazione³⁷⁴.

Dal punto di vista operativo le disposizioni previste nelle sovvenzioni definitive del 1925 stabilirono la distinzione delle linee in due gruppi: linee indispensabili e linee utili a cui si aggiunsero le linee locali di cabotaggio. Le prime furono riconosciute necessarie perché rispondenti a collegamenti funzionali, come quelli per le grandi isole, e strategici come quelli per le colonie. Le linee utili furono concepite sia per cercare di razionalizzare e ridurre la pleora di linee sovvenzionate stabilite nel 1923, sia per:

intensificare i traffici tra il nostro Paese e le regioni toccate ed introdurvi i prodotti della nostra industria e della nostra agricoltura;

favorire l'impianto in dette regioni di filiali delle nostre case produttrici, dando ad esse la possibilità e la sicurezza di regolari comunicazioni colla casa madre senza soggiacere agli interessi od al capriccio di linee di navigazione straniere;

facilitare l'importazione delle materie prime necessarie alle nostre industrie o alla nostra agricoltura, ai prezzi più convenienti onde mettere l'industria nazionale in condizione di poter lottare colla concorrenza straniera sui mercati nazionali ed esteri

aprire nuovi sbocchi alla nostra emigrazione quando le condizioni di ambiente, di clima e i bisogni e le legislazioni locali lo consentono;

accrescere i legami economici, culturali, sentimentali, che legano le colonie di italiani alla Patria e favorirne lo sviluppo realizzando un pacifico programma di espansione all'estero³⁷⁵.

³⁷³ Salvatore Orlando, *Relazione sui servizi marittimi indispensabili*, Roma, Società Anonima Poligrafica Italiana, 1924, p.9.

³⁷⁴ *Atti del I Congresso per lo sviluppo economico del Mezzogiorno*, Napoli, Stabilimento Cromo-Tipografico Francesco Razzi, 1926, p.203.

³⁷⁵ Eugenio Broccardi, *Relazione sulle linee di navigazione "utili"*, Roma, Società Anonima Poligrafica Italiana, 1925, p.1.

Il tratto distintivo di una linea utile fu la sua sperimentabilità, cioè il presentarsi come una linea di penetrazione economica capace di intercettare un traffico più potenziale che reale all'atto della sua istituzione. Questa particolarità connotò a sua volta l'intervento di sostegno statale come puramente temporaneo (massimo 10 anni con un contributo annuo decrescente del 4%), al fine di supportare i costi di avviamento della linea. Per un altro verso le linee utili si presentavano come la *longa manus* geopolitica del governo fascista, il quale si auspicò di costruire un'influenza politica ed economica in zone strategiche soprattutto dell'Africa e del Mediterraneo orientale. Le linee indispensabili furono divise in gruppi alfanumerici, dove i numeri (da 1 a 6) indicarono i gruppi di linee postali-commerciali mentre le lettere (da A ad H) indicarono le linee locali per il cabotaggio. Il primo gruppo di linee postali-commerciali (Genova-Napoli) gestito dalla CITRA vide ridotte a 13 le precedenti 17 linee, ma ricevette in cambio le maggiori sovvenzioni annue disposte per i servizi indispensabili (43.100.000 Lire). Le vecchie linee 9 (Napoli-Tripoli), 10 (Siracusa-Tripoli), 11 (Napoli-Bengasi), 12 (Siracusa-Bengasi) furono mantenute con le rispettive nuove linee 6, 7, 9 e 8 con un incremento di periodicità nella linea Siracusa-Tripoli, che passò da un viaggio ogni due settimane a 3 viaggi ogni due settimane. Anche le vecchie linee di penetrazione commerciale (vecchie linee 14³⁷⁶-15³⁷⁷) furono mantenute anche se a prezzo di diversi scali tagliati nel Mar Rosso e Africa australe. Razionalizzato, infine, il gruppo di linee Massaua-Suez (vecchia linea 16³⁷⁸) ora ridotta ad un'unica linea, ma con cadenza settimanale invece che ogni quattro settimane. Questa sistemazione per molti aspetti conservò inalterato l'equilibrio trovato nelle convenzioni del 1923 senza placare, però, del tutto le proteste delle città siciliane che rivendicavano una maggiore rappresentatività dei propri scali. La precedente linea per l'Eritrea e la Somalia (linee 14) prevedeva nel proprio itinerario scali a Messina e a

³⁷⁶**Linea 14** = Genova -Livorno - Napoli - Messina - Catania - Porto Said - Suez -Porto Sudan - Massaua - Assab (facoltativo) - Gibuti (facoltativo) - Aden - Alula (facoltativo) - Ras Hafun - Obbia (facoltativo) - Mogadiscio - Merka - Brava - Kisimajo - Mombasa - Zanzibar e ritorno (ogni quattro settimane)

³⁷⁷**Linea 15** = Genova - Livorno - Napoli - Messina - Catania - Tripoli (facoltativo) - Bengasi (facoltativo) - Alessandria (facoltativo) - Porto Said - Suez - Porto Sudan - Massaua - Assab (facoltativo) - Gibuti - (facoltativo) - Aden - Alula (facoltativo) - Ras Hafun (facoltativo) - Obbia (facoltativo) - Mogadiscio - Merka (facoltativo) - Brava (facoltativo) - Kisimajo (facoltativo) - Mombasa - Zanzibar - Dar es Salaam e ritorno con possibilità di prolungamento fino ai porti del Sud Africa in andata e a Marsiglia al ritorno (un viaggio ogni due mesi).

³⁷⁸**Linea 16** = Massaua - Suez:

- a) Massaua - Porto Sudan - Suez - Gedda - Massaua (ogni 4 settimane)
- b) Massaua - Gedda - Suez - Porto Sudan - Massaua (ogni 4 settimane)
- c) Massaua -Gedda - Suez - Gedda - Massaua (ogni 4 settimane)

Catania. Nel primo progetto di risistemazione della linea fu esclusa la città di Messina, mentre su richiesta della concessionaria, la Società Italia (ex Sicilia), venne aperta una discussione anche per il mantenimento dello scalo catanese. La concessionaria denunciò la presenza di troppi scali non remunerativi e perciò superflui. Come soluzione fu proposto un collegamento diretto dallo scalo di Napoli a Port Said al fine di trasformare la linea in celere. Una proposta simile venne fatta anche per la linea 15 (Genova-Dar es Salaam) suggerendo la soppressione dopo Napoli degli scali di Catania, Tripoli e Bengasi. Come presumibile aspettarsi tali proposte trovarono nelle città oggetto di esclusione una ferma opposizione, che seppe ben presto trasformarsi in un efficace ostruzionismo. Fu soprattutto la città di Messina a mobilitare il maggior numero di forze. Varie associazioni commerciali inviarono numerosi e insistenti reclami di concerto con il prefetto della città all'indirizzo del Commissariato per i servizi marittimi. La differenza la fece, però, la capacità di aprire una questione politica sul caso grazie alla pressione indotta dai telegrammi, dalle lettere e dalle interrogazioni parlamentari dei deputati messinesi Giuseppe Toscano ed Ettore Lombardo Pellegrino³⁷⁹. Motivi di attrito con l'ex capitale erano allora già presenti per il *business* dei migranti, per il quale la città subiva la concentrazione delle linee a Napoli e in parte a Palermo, nonostante l'avvenuto riconoscimento per legge di porto d'imbarco per l'emigrazione transoceanica. L'energica difesa per il mantenimento di quelle linee non si dovette solo al prestigio ferito, ma anche alla tutela di interessi sensibili. Dopo il devastante terremoto che colpì la città nel 1908 e dopo la fine della grande spinta oceanica, la borghesia mercantile e armatoriale messinese aveva scommesso sempre più nel commercio con i Paesi oltre Suez trovando redditizi traffici soprattutto con l'Australia³⁸⁰. I frutti di queste azioni di *lobbying* furono raccolti all'approvazione delle convenzioni definitive del 1925, che presero lo scalo di Messina nella nuova linea 10 (ex linea 14), anche se solo nel viaggio di andata. Il caso di Messina mostra lucidamente sia l'incidenza del fattore politico nella determinazione delle rotte di navigazione, sia quel dinamismo e quella capacità di difesa dei propri interessi che le città siciliane seppero mettere in gioco a più riprese nel corso degli anni Venti. Quanto appena detto trova ulteriore conferma nella costituzione di un gruppo di linee

³⁷⁹ ACS, Ministero delle Comunicazioni, Direzione Generale Marina Mercantile, Ispettorato servizi marittimi, b.896.

³⁸⁰ Sebastiano Marco Ciccio, *Il porto di imbarco di Messina. L'ispettorato e i servizi di emigrazione (1904-1929)*, Milano, FrancoAngeli, 2016, pp.104-121.

specifiche (gruppo II - Palermo), che segnò il ritorno in forze di Palermo e della nuova Florio³⁸¹ nella contesa delle linee sovvenzionate. La compagnia siciliana si assicurò diverse linee per la Sardegna e soprattutto i collegamenti con Nord Africa dando vita a due linee (Palermo-Tunisi) e due linee bisettimanali di cabotaggio coloniale (Tripoli-Bengasi) e (Tunisi-Tripoli), alle quali si aggiunsero dal 1928 due nuove linee (Palermo-Tripoli) e (Genova-Alessandria)³⁸². L'Adriatico, invece, fu principalmente spartito tra il gruppo III (Venezia) con la nuova società San Marco e il gruppo VI (Bari) con la Puglia. A queste si affiancarono le linee locali cioè quelle linee a corto raggio gestite da piccole società per lo più giuliane.

Le linee utili furono spartite principalmente tra Lloyd Triestino, SITMAR, Società di Navigazione Marittima, Libera Triestina e Tripovich. Tra queste le prime due furono sicuramente le più sovvenzionate per i collegamenti inaugurati con il Mediterraneo orientale, il Mar Nero e l'Estremo Oriente arrivando a toccare i porti di Istanbul, Alessandria d'Egitto, Odessa, Batum, Bombay e Yokohama³⁸³. I gruppi di Linea furono divisi per regioni (Nord e Sud America, Africa Occidentale, Levante, Estremo Oriente e Australia). Le linee per la costa occidentale dell'Africa erano di recente istituzione e rispecchiarono quella ricerca di prestigio e quella febbrile eccitazione vista per i primi anni del dopoguerra. Sul versante del Mediterraneo orientale Napoli figurò come secondo scalo dopo Genova nelle quattro linee per il Bosforo e il Mar Nero gestite dalla SITMAR consolidando la lunga tradizione di commerci tra la provincia napoletana e Odessa³⁸⁴, ma perdendo definitivamente la testa di linea per l'Egitto. La Tripovich oltre a collegare per la prima volta Trieste a Tripoli, mantenne attiva la linea con il Marocco francese che toccava anche alcuni scali italiani, tra cui quello di Napoli. La Libera Triestina inaugurò una linea che circumnavigava l'Africa con nove viaggi all'anno con Napoli collocata al penultimo scalo prima di Venezia, testa e coda di linea. L'idea del periplo dell'Africa racchiuse in sé forse l'esempio migliore di che cosa fu e a quali scopi ambì una linea utile.

³⁸¹ Costituita a Roma il 22 dicembre 1925 con sede sociale Roma, capitale 50 milioni di Lire in maggioranza sottoscritti dalla «I.&V. Florio» e dai «Cantiera navali Francesco Tosi» di Taranto.

³⁸² ACS, PCM, Atti sottoposti al Consiglio dei Ministri, Comunicazioni, 1928-1929, fasc.78.

³⁸³ Nel 1929 entrò servizio anche la linea bisettimanale per la Palestina: Trieste-Brindisi-Jaffa-Caifa-Beirut-Alessandria e ritorno. Cfr ACS, PCM, Atti sottoposti al Consiglio dei Ministri, Comunicazioni, 1928-1929, fasc.127.

³⁸⁴ Cfr. Maria Sirago, *Il regno di Napoli e la fondazione di Odessa* in Virgilio Ilari (a cura di) *Italy on the Rimland voll.II*, Roma, Nadir Media, 2019, 57-70.

Progetti per una simile linea erano stati consegnati al Commissariato della marina sovvenzionata anche da altre società³⁸⁵. Nel progetto avanzato dalla Società Veneziana di navigazione a vapore si legge chiaramente come a giocare molto a favore della costituzione di una linea del genere fosse la volontà di emulare le altre potenze europee (Inghilterra, Francia e il vecchio Impero tedesco) che da tempo avevano istituito linee simili con le proprie compagnie di bandiera. Il prestigio, si è detto, è un fattore che ha sempre contraddistinto la politica navale di uno Stato-nazione. Tuttavia, con il fascismo questa ricerca della reputazione raggiunse livelli nuovi e forme originali. La potenza dell'Italia andava mostrata anche con i vettori commerciali e passeggeri, perché le navi dovevano essere il simbolo di italianità e in qualità di ambasciatrici nel mondo³⁸⁶ dovevano essere veloci e di buona fattura. Il semplicistico ma attrattivo slogan «Merci italiane su navi italiane» influenzò l'indirizzo della politica italiana ben prima dell'affermazione del fascismo. Fin dai tempi della Sinistra Storica le classi dirigenti del Paese furono accarezzate dall'idea di perseguire un'autarchia marittima che a conti fatti fu sempre lontana dal realizzarsi³⁸⁷. L'incremento del tonnellaggio della flotta mercantile in base alla equazione marina più grande-marina più forte corrispose al tentativo di subordinare le complesse regole del commercio marittimo – peraltro nel pieno di radicali rivolgimenti – a parametri politici e geopolitici. Agire sull'offerta di naviglio in un mercato globale dove di certo l'offerta non mancava, ma anzi risultava in eccesso con una tendenza a noli ribassati costante negli anni Venti, significò in sostanza sobbarcarsi il prezzo di tale prestigio con un aumento significativo delle sovvenzioni che già nel 1925 arrivarono alla cifra di 125.585.000 Lire per le linee indispensabili e di 66.310.000 Lire per le linee utili.

V.2.2 Regina senza sudditi

Tutti gli eventi finora presentati (affermazione del fascismo, nascita del nuovo ministero delle Comunicazioni, dopoguerra e geopolitica) hanno concorso ad imprimere al settore

³⁸⁵ ACS, Ministero delle Comunicazioni, Direzione Generale Marina Mercantile, Ispettorato servizi marittimi, b.896.

³⁸⁶ Laura Moure Cecchini, *The Nave Italia and the Politics of Latinità: Art, Commerce, and Cultural Colonization in the Early Days Of Fascism* in «Italian Studies», vol.71, n.4, 2016, pp.444-478.

³⁸⁷ Epicarmo Corbino, *Il protezionismo marittimo in Italia* in «Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica», dicembre 1921, serie terza, vol.61, n.12, pp.431-474.

marittimo una sorprendente dinamicità negli anni Venti. Dinamicità della quale cercò di approfittare anche la piazza marittima napoletana prima inserendosi nella partita delle rotte del Mediterraneo orientale e Mar Rosso e successivamente in quelle del Mediterraneo centrale. Un'analisi puramente quantitativa delle convenzioni del 1923 e del 1925 porta alla conclusione di un effettivo potenziamento dello scalo napoletano, il quale poté giovare – soprattutto indirettamente – dell'impegno del fascismo a sostenere e a finanziare nuove linee indispensabili e utili. In termini relativi, però, cioè considerando le sole linee in partenza da Napoli, si rivela una flessione del numero e della frequenza di queste. Una flessione emblematica, perché interessò proprio quel traffico marittimo in cui il fascismo dichiarava di voler collocare la città. Rispetto al parametro iniziale – le sovvenzioni anteguerra del 1912 – si riscontra nelle successive sistemazioni di epoca fascista una diminuzione per numero e frequenza dei collegamenti in partenza da Napoli per l'Africa settentrionale, mentre linee speculari in partenza dalla Sicilia aumentarono lievemente sia per numero sia per frequenza. Una diminuzione non marcata, vero, ma pur sempre significativa tenendo conto dei piani e dei proclami fatti e che per tale ragione offrì il fianco alle critiche dei giornali locali:

Nel 1913, a Napoli furono assegnate le linee per il Canada, quella celere per l'Egitto, le comunicazioni con Tripolitania e Cirenaica, la Napoli-Lipari-Messina, la linea settimanale con la Sardegna. Scoppiata la guerra cosa avvenne? Che la linea con il Canada fu soppressa, che quella col l'Egitto col pretesto di migliorare i traffici internazionali fu spostata a Genova come capolinea, che le linee per le colonie mediterranee furono limitate a Siracusa [...] Basterebbe questo accenno sommario per dimostrare palesemente, che pur essendo stata Napoli conclamata Regina del Mediterraneo, essa non è altro che una regina senza sudditi³⁸⁸.

Una diminuzione doppiamente emblematica perché si iscrive in un processo di più lunga durata, rispetto al quale il fascismo non riesce ad apportare significativi mutamenti. Infatti, le parole del «Roma» risultano essere molto simili a quelle rivolte due anni prima dall'Unione Napoletana per la difesa degli interessi del porto all'ultimo governo Facta:

Ma le convenzioni marittime, Per Napoli, non furono che una vera lustra perché quasi tutti i piroscafi fecero capo linea e sede di armamento Genova, e quelli destinati alla Cirenaica e Tripolitania passarono al Porto di Siracusa. La compagnia di Navigazione «Italia» trasferita da Genova a Napoli stabilì a Napoli la sua sede di armamento e capolinea. In seguito, i piroscafi appartenenti a detta società, si unirono con quelli della Sicula Americana ed andarono a formare la flotta della società Transoceanica. Questa compagnia, che

³⁸⁸ Il «Roma», 30 ottobre 1924, *Napoli e le linee sovvenzionate*.

armava 11 piroscafi a Napoli, e che faceva capolinea a Napoli per le linee Transoceaniche, di fatto è stata assorbita dalla Navigazione Generale Italiana. I detti piroscafi vanno a far capolinea ad altri porti³⁸⁹.

A conti fatti le convenzioni del 1923 misero in luce come fossero ben altri i «porti dell'Oriente» (uno su tutti Trieste), mentre le convenzioni del 1925 configurarono uno schiacciamento tirrenico di Napoli tra i compartimenti marittimi di Genova e della Sicilia.

Quanto detto è il risultato dello studio delle convenzioni marittime, del loro rinnovo e quindi della lotta intrapresa dalle varie città portuali compresa Napoli nell'assicurarsi una collocazione vantaggiosa nella determinazione delle rotte sovvenzionate. Per quanto importanti siano questi aspetti, da soli risulterebbero ancora troppo limitativi nella definizione di un giudizio complessivo. Nonostante la loro duplice importanza sotto l'aspetto regolamentativo dall'alto e di *lobbying* dal basso, a mancare risultano infatti ancora gli aspetti economici, la cui assenza può conferire una falsa percezione del problema della collocazione del porto di Napoli. Il rischio di lasciarsi guidare solo dalle parole e dalle strategie dei rappresentanti della società portuale napoletana o dai giornali locali è quello di cadere in una mera speculazione dai tratti campanilistici. Per evitare ciò, cioè nel tentativo di saldare gli aspetti politici a quelli economici del problema oggetto d'analisi, bisogna riformulare la domanda di partenza: chiedersi non tanto perché Napoli non ottenne quanto richiesto, piuttosto chiedersi se ne avesse le capacità. Più esplicitamente, la volontà bilaterale del fascismo e della Camera di Commercio di fare di Napoli un porto mediterraneo e delle colonie rifletteva delle potenzialità inesprese dello scalo in linea con la struttura del suo traffico e con la propria specializzazione? Per rispondere a tale domanda si deve poter avere un identikit del porto. Un aiuto al riguardo giunge dallo studio del geografo economico Ferdinando Milone sul porto di Napoli pubblicato nel 1927³⁹⁰. In questo consistente lavoro Milone ricostruisce le principali correnti di traffico che interessano il porto e il loro andamento dal periodo anteguerra al dopoguerra. L'immagine che se ne desume è quella di un porto con un retroterra spiccatamente agricolo e una proiezione regionale, incapace, cioè, di intercettare una domanda di beni in entrata e in uscita al di fuori della Campania a causa della competizione fatta dai porti di Bari e di Messina. Le principali merci che prendono la via

³⁸⁹ICSR, fondo Savarese, b.15, fasc.44.

³⁹⁰ Ferdinando Milone, *Il porto di Napoli. Studio di geografia economica*, Città di Castello, Società Anonima Tipografia Leonardo Da Vinci, 1927.

del mare da Napoli sono le paste, le conserve alimentari, le patate, formaggi, ortaggi, canapa e la frutta secca. Tutti beni voluminosi e di scarso valore la cui produzione non necessita – eccezion fatta per le paste – di importazioni e lavorazioni sul posto con conseguenze sul movimento di transito. I principali mercati sono quello Nordamericano, dove la domanda di beni alimentari è significativamente sostenuta dagli emigranti italiani gran parte partiti proprio da Napoli, e quello Nordeuropeo con particolare riguardo alla Gran Bretagna che è il principale mercato di un altro prodotto tipico campano: i guanti. Tuttavia, è il volume delle importazioni del porto a caratterizzare le sue funzioni e denotare una sua specializzazione. I principali beni importati sono il carbone – soprattutto dall’Inghilterra – e il frumento proveniente dall’America Settentrionale, Australia, India e Mar Nero. Dal mercato americano, divenuto nel dopoguerra il principale mercato d’importazione, arrivano anche oli minerali, benzina, greggio, paraffina, rottami e metalli grezzi. A fine conflitto aumentano anche le quote di beni provenienti da Paesi oltre Suez con particolare riguardo al cotone dall’India e al frumento dall’Australia, per quest’ultimo Napoli viene eletta principale porto italiano di importazione. Per quanto attiene alle correnti di traffico del Mediterraneo la città partenopea partecipa con percentuali molto più contenute venendosi superata anche da porti come Catania. Solo con l’Egitto si rivela un’intensa attività di scambi con grossi quantitativi di cotone importati e tessuti e beni alimentari esportati³⁹¹ sulla scia ancora una volta dell’importante colonia italiana ivi presente. La ricostruzione fatta da Milone è sostanzialmente conforme ai dati offerti da uno studio effettuato vent’anni dopo dalla Svimez sulla storia del porto di Napoli. Anzi, basandosi su più puntuali dati dell’ufficio centrale di Statistica e avendo a disposizione un arco temporale più lungo ed omogeneo, la relazione della Svimez offre una serie ancora più precisa. Nel 1921 la stazza netta delle navi arrivate al porto è circa il 43% inferiore a quella registrata nel 1913. Il valore anteguerra viene raggiunto solo nel 1928 e l’aumento della stazza per gli anni successivi si deve più al volume dei nuovi vettori che a un aumento del numero degli stessi. Circa il 40% degli approdi è composto dalla navigazione internazionale, un altro 40% dalla navigazione di cabotaggio e un 20% da quella di scalo. L’80% degli approdi afferisce alla navigazione di linea (internazionale e nazionale), mentre la navigazione libera si attesta sul 20%. Dal punto di vista della

³⁹¹ Si Veda anche Epicarmo Corbino, *I porti dall’Elba a Napoli* in «Giornale degli Economisti e rivista di Statistica», marzo 1923, Serie quarta, vol.64, n.3, pp.105-134, specialmente pp.124-129.

composizione merceologica degli sbarchi si osserva come per il periodo 1923-1938 carbone, combustibili e cereali equivalgono a circa l'80% della movimentazione in entrata, mentre il restante 20% raggruppa 23 categorie di merci. La principale merce manipolata è il carbon fossile (30%), seguono poi i combustibili liquidi che hanno un incremento notevole grazie anche alla costruzione del terminal petroli sul pontile Vigliena e, infine, i cereali che scendono di incidenza con l'aumentare del dazio e delle percentuali di macinazione di grani italiani stabilite per legge. Sul versante delle esportazioni il principale partner commerciale sono gli Stati Uniti verso i quali il porto napoletano nel periodo 1929-1938 assolve il 100% della domanda di frutta secca italiana e l'80% delle conserve di pomodori. I cereali e i legumi rappresentano un'altra voce importante di esportazione e sono le principali categorie inviate nelle colonie italiane, soprattutto quella libica. Tuttavia, la corrente del Mediterraneo, in cui spicca per volume proprio l'interscambio con la Libia e l'Egitto, è a conti fatti più che marginale nel computo totale delle esportazioni e lo è ancora di più a livello di importazioni rappresentando circa solo il 5% della movimentazione in entrata nel porto³⁹². Valori così contenuti dipendono in non poca misura dalla mancanza di sostanziali vantaggi comparati tra Napoli e i porti mediterranei e coloniali, in quanto la composizione merceologica dei prodotti in uscita da entrambi i punti non differisce in maniera sostanziale. Il quadro che emerge è quello di un porto geograficamente mediterraneo, ma commercialmente atlantico, ossia, il cui volume di scambi è orientato molto più verso lo spazio euro-atlantico (Gran Bretagna e Stati Uniti) che verso il Mediterraneo. La spiccata predilezione per questi mercati non si realizza nel dopoguerra, ma affonda le proprie radici nel primo decennio del Novecento e a testimoniarlo è ancora una volta lo stesso Milone in un altro studio sulle correnti di traffico con il Nord America. In questo lavoro il geografo dimostra come nel decennio 1903-1913 la corrente di traffico con l'America settentrionale è polarizzata dai porti di Genova e Napoli. Il primo assolve una funzione spiccatamente di sbarco delle merci americane intercettando mediamente la metà dell'intero traffico nazionale. Il secondo, invece, assolve principalmente la funzione di porto di imbarco passando in uno stretto giro di anni dal rappresentare il 7% del movimento merci italiano in direzione dell'America Settentrionale nel 1904 al 25% del 1909³⁹³. Sono cifre che fanno riflettere

³⁹² ICSR, fondo Cenzato, b.3, fasc.10 *Porto di Napoli*.

³⁹³ Ferdinando Milone, *Il movimento della navigazione fra l'Italia e l'America settentrionale prima e dopo la guerra* in «Rivista Marittima» vol.48, 1925, pp.29-44.

non solo per i tassi di crescita – superiori nel rapporto merci imbarcate e sbarcate anche a Genova – ma perché la preponderanza del dato delle merci imbarcate su quelle sbarcate in questa specifica corrente di traffico ribaltava l’ormai strutturale rapporto tra merci sbarcate e imbarcate (3:1) che contraddistingueva i maggiori porti italiani dell’epoca. La redditività di queste correnti non è compensata da eguali o prospettati sviluppi delle correnti mediterranee e oltre Suez. Lo stesso Milone si mostra alquanto scettico di fronte all’eventualità di un riorientamento in senso mediterraneo:

In complesso, nel dopoguerra, scarsi i traffici marittimi cogli Stati successori dell’Austria, colla Francia, la Spagna, la Grecia, le due Turchie, l’Algeria, la Tunisia e la Tripolitania, il porto di Napoli non può sperare in un incremento serio di questa corrente del Mediterraneo, le cui possibilità di sviluppo sarebbero concentrate soltanto negli scambi con l’Egitto³⁹⁴.

Ulteriori dati che confermano le attitudini e le *performance* del porto di Napoli sono forniti dalle relazioni mensili e annuali del Regio Commissariato del porto e dal bollettino della Camera di Commercio. Quest’ultima fonte nello specifico conferma la forte corrente granaria dal Nord America e la funzione redistributiva che il porto ha con gli altri scali italiani e specificatamente con i porti del golfo. Potendo contare sulle informazioni presenti nei vari bollettini sull’attività della Società Sylos Napoletani³⁹⁵ e scegliendo come anno benchmark il 1924 – precedente alla reintroduzione del dazio – si ottengono le seguenti informazioni:

N. Vapori	Provenienza				Tonnellate	Ricarico tonnellate
	America del Nord	America del Sud	Russia	Australia		
88	61	18	7	2	321.086	339.251

Tab.7 Numero e provenienza dei vettori dediti al trasporto di grano nel porto di Napoli nell’anno 1924
Fonte: Elaborazione fatta sulla base dei dati della «La Rivista Economica. Bollettino ufficiale della Camera di Commercio e industria di Napoli» nn.1-9 per l’anno 1924.

Con l’Istituzione nel 1923 del Commissariato del porto fu costituita anche una sezione di statistica che mensilmente rilevava i dati sull’attività del porto. Grazie alla prossimità

³⁹⁴ Ferdinando Milone, *Il porto di Napoli. Studio di geografia economica*, cit., p.48.

³⁹⁵ Bisogna certamente considerare che la suddetta società non è l’unica ad operare a Napoli. Si tenga inoltre presente che una parte non indifferente del circuito granario non passava per Napoli ma per i porti del golfo come Torre Annunziata e Torre del Greco. Quello che i dati offrono non è la struttura dei traffici, ma la descrizione del loro tono.

all'oggetto di studio questa straordinaria fonte permette un più preciso orientamento informativo. Prendendo come benchmark il periodo che va dal 1927 al 1929, cioè quel periodo che è racchiuso tra l'inizio della nuova politica deflattiva del regime e l'insorgere della crisi economica mondiale, si ricavano le seguenti informazioni:

	Navi arrivate	merci sbarcate da porti esteri	merci sbarcate da porti nazionali	Totale merci sbarcate
1927				
Piroscafi	3.187	1.810.673	73.090	1.883.763
velieri e motonavi	1.341	2.248	117.719	119.967
1928				
Piroscafi	4.739	1.820.057	78.950	1.899.007
velieri e motonavi	1358	290	132.400	132.690
1929				
Piroscafi	3309	1.535.995	76.730	1.612.725
velieri e motonavi	1430	372	135.431	135.803

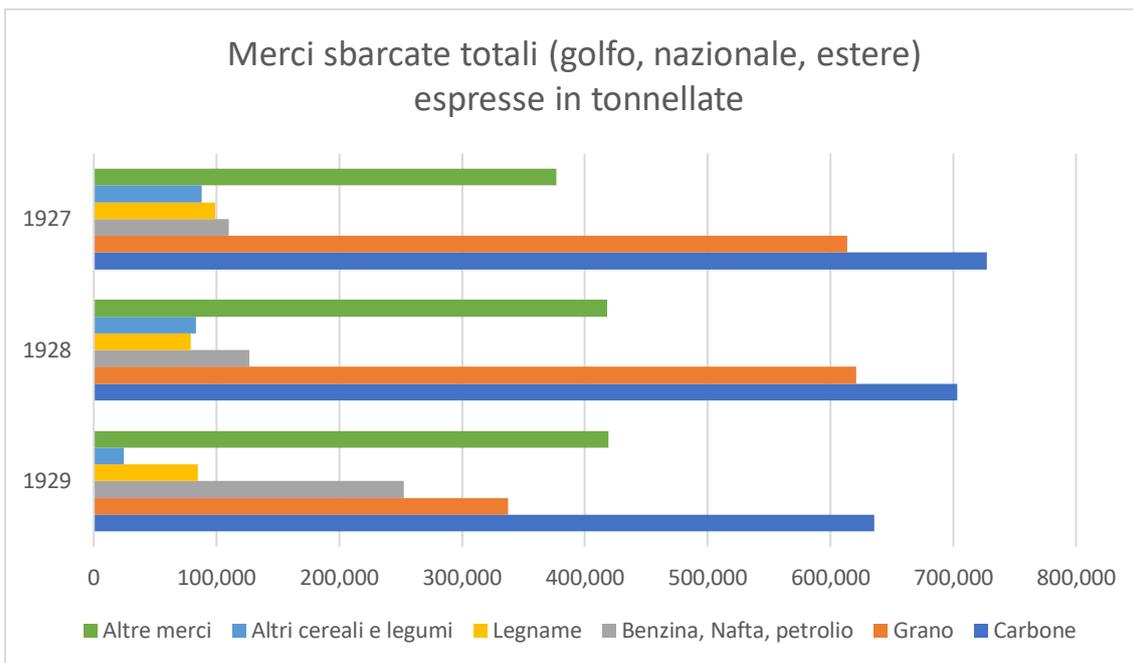
Tab.8 *Traffico vettori in arrivo nel triennio 1927-1929.*

Fonte: mie elaborazioni sulle stime presenti nei bollettini *Riassunto dei dati statistici sul movimento del porto di Napoli* degli anni 1927, 1928, 1929 pubblicati da Arti grafiche Acquarulo & Iaccarino. Dai dati sono esclusi i piroscafi dediti alla navigazione del golfo e le isole Pontine.

	Navi in partenza	merci imbarcate per porti esteri	merci imbarcate per porti nazionali	Totale merci imbarcate
1927				
Piroscafi	3.179	234.677	101.305	335.982
velieri e motonavi	1.355	835	26.036	26.871
1928				
Piroscafi	2.392	263.075	97.423	360.498
velieri e motonavi	1.356	400	42.153	42.553
1929				
Piroscafi	3.313	300.116	104.444	404.560
velieri e motonavi	1.438	-	34.127	34.127

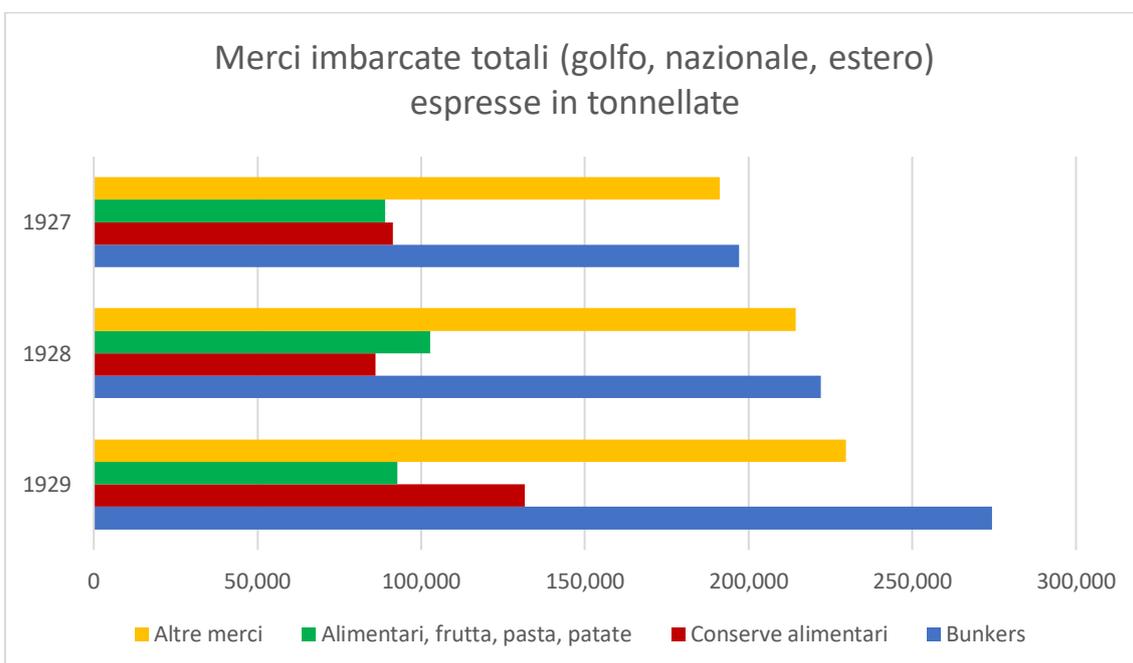
Tab.9 *Traffico vettori in partenza nel triennio 1927-1929.*

Fonte: mie elaborazioni sulle stime presenti nei bollettini *Riassunto dei dati statistici sul movimento del porto di Napoli* degli anni 1927, 1928, 1929 pubblicati da Arti grafiche Acquarulo & Iaccarino. Dai dati sono esclusi i piroscafi dediti alla navigazione del golfo e le isole Pontine.



Tab.10 *Merci totali sbarcate nel triennio 1927-1929.*

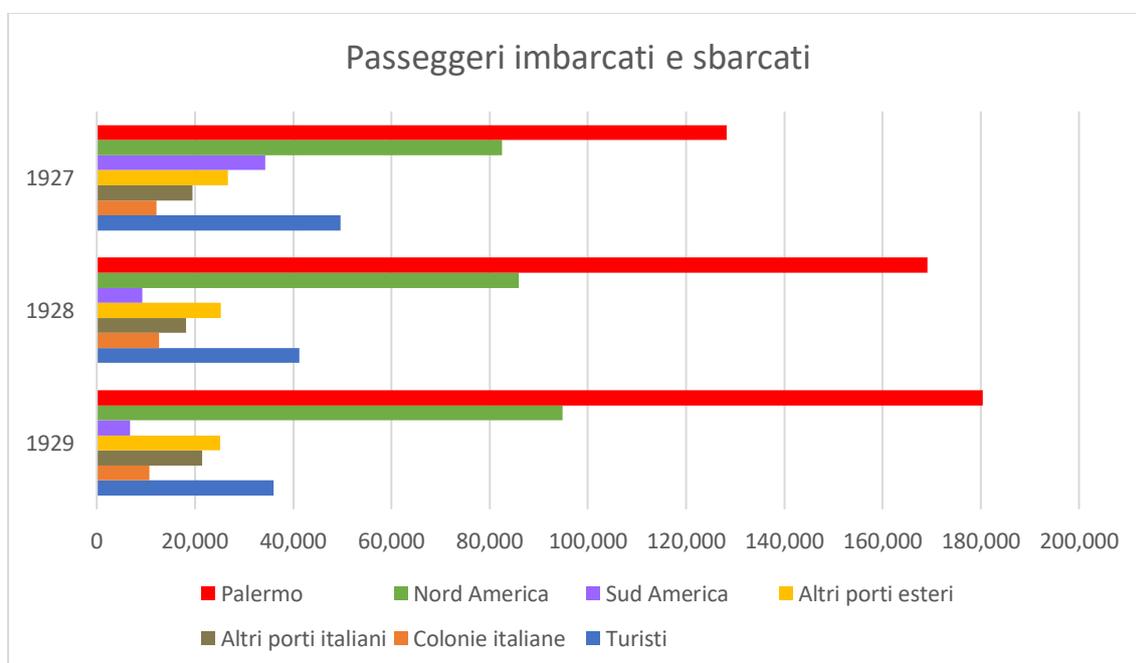
Fonte: mie elaborazioni sulle stime presenti nei bollettini *Riassunto dei dati statistici sul movimento del porto di Napoli* degli anni 1927, 1928,1929 pubblicati da Arti grafiche Acquarulo & Iaccarino.



Tab.11 *Merci totali imbarcate nel triennio 1927-1929.*

Fonte: mie elaborazioni sulle stime presenti nei bollettini *Riassunto dei dati statistici sul movimento del porto di Napoli* degli anni 1927, 1928,1929 pubblicati da Arti grafiche Acquarulo & Iaccarino.

I dati danno conto dell'importante funzione logistica che il porto ha in rapporto alla sua posizione all'interno dei traffici marittimi (bunkeraggio e rifornimento di oli combustibili) e danno un'immagine evidente del ruolo di porto granario mantenuto inalterato anche nel primo biennio dopo la reintroduzione del dazio nel 1925 a causa della pessima annata del 1927 e del crollo verticale dei prezzi interni del grano dovuto al repentino processo di rivalutazione con annessa diminuzione della produzione interna³⁹⁶. Un discorso a parte va fatto per il traffico passeggeri, per il quale Napoli mostra la sua attitudine a porto turistico e di transito. Pur esaurita la grande spinta dell'emigrazione transoceanica, gli Stati Uniti continuano a rappresentare una quota significativa del traffico viaggiatori. Parimenti importanti per volume di traffico generato sono la postale con Palermo e la navigazione di cabotaggio del golfo, mentre la corrente che aumenta con il tasso maggiore nel Ventennio è proprio quella mediterranea-africana. Si passa da un 4,5% del 1927 al 9,3% del 1932 per arrivare al significativo 16% del 1934, valori che implicitamente testimoniano il ruolo di Napoli come porto logistico nel processo di colonizzazione libica e di testa di ponte per la guerra italo-etioptica. Facendo riferimento al benchmark precedente si trova conferma di quanto detto anche se su scala temporale ridotta:



Tab.12 *Passeggeri imbarcati e sbarcati triennio 1927-1929.*

³⁹⁶ Gianni Toniolo, *L'economia dell'Italia fascista*, cit., p.128.

Fonte: mie elaborazioni sulle stime presenti nei bollettini *Riassunto dei dati statistici sul movimento del porto di Napoli* degli anni 1927, 1928, 1929 pubblicati da Arti grafiche Acquarulo & Iaccarino.

La struttura dei traffici che interessano Napoli dimostra come la collocazione ottenuta dalle convenzioni definitive del 1925 non sia del tutto senza giustificato motivo. Anzi, la ricerca di prestigio, la tutela di un'importante piazza marittima e le funzioni logistiche espletate dal porto per diverse amministrazioni soprattutto militari, fanno sì che all'atto pratico Napoli conservi una certa importanza nella sistemazione delle rotte mediterranee, in special modo per l'Africa Settentrionale. L'accertato declassamento a scalo nelle rotte con il Levante e il Mar Rosso rende solo manifesto una scarsa partecipazione di Napoli in quel traffico. Non è un caso, infatti, che Napoli ottenga la testa per il Nord America e perda quella per il Levante, perché nel secondo caso il rischio di non raggiungere il coefficiente di riempimento (*load-factor*), cioè il valore dopo il quale l'attività di trasporto diventa remunerativa, o il rischio di viaggiare addirittura a stiva vuota – a zavorra come si dice in gergo – non sarebbe stato lontano dalla realtà. In conclusione, gli anni Venti rappresentano per lo scalo napoletano un periodo di tentata e in parte riuscita riallocazione dei propri traffici più che di semplice crisi.

V.3 Le navi per Napoli: la società Meridionale di Navigazione

Nel 1929 quasi a simboleggiare il passaggio tra anni Venti e Trenta, Borriello redige una relazione sullo stato del porto dal titolo emblematico: *la crisi del porto di Napoli*³⁹⁷. Analizzando diversi aspetti (lavori portuali, fiscalità, competitività degli altri scali meridionali e tirrenici) Borriello conclude senza mezzi termini che lo scalo napoletano si trova a vivere una congiuntura sfavorevole accentuata dalla contraddittoria politica governativa. Le dure parole del vicepresidente del Consiglio dell'economia corporativa arrivano a Mussolini che prega Ciano di prendere visione della relazione e di valutare la possibilità «a mò di sollievo, considerare Napoli il porto di tutte le merci – grano, carbone, petrolio etc. – che sono destinate al consumo di Roma»³⁹⁸. Le osservazioni di Borriello per quanto puntuali, peccano di gravità. Al principale intermediario del Governo fa gioco tratteggiare una situazione più pesante di quella reale per strappare più vantaggiose

³⁹⁷ ACS, PCM, Gab., 1928, fasc. 8/1 n°4587 *Napoli – porto – lavori, tasse portuali*.

³⁹⁸ Ibid.

concessioni. Infatti, prendendo ad esempio le osservazioni mosse sulla politica fiscale per il porto, Borriello mette sotto accusa l'esistenza di un iniquo regime fiscale che penalizzerebbe lo scalo napoletano a favore di altri scali tirrenici. Ad essere criticata è specialmente la sovrattassa stabilita su alcuni beni in concomitanza all'introduzione del servizio di milizia portuale presente inizialmente solo in alcuni porti del regno. Nella costruzione delle sue argomentazioni Borriello evita, però, di ricordare come le sovrattasse introdotte a reintegro dei fondi stanziati per i lavori del porto fossero dal 1924 annualmente rinviate dal ministero delle Finanze dietro richiesta dello stesso Consiglio dell'economia corporativa di Napoli. Allo stesso modo, la richiesta di trasformare Napoli nel principale porto di rifornimento della Capitale pecca quantomeno di anacronismo. Proposte del genere avrebbero potuto avere credito negli anni post-unitari, allorché era in procinto di delinearsi la futura strategia dei collegamenti ferroviari³⁹⁹, ma alla fine degli anni Venti del Novecento pensare di rendere Napoli il porto di Roma per il semplice fatto che era stata inaugurata nel 1927 la direttissima Roma-Napoli significa non tenere conto o non voler tener conto di quello che era stato lo sviluppo dei traffici marittimi e ferroviari dei precedenti cinquant'anni. Non a caso Borriello nel corroborare la proposta sottolinea l'«anomalia» che deriverebbe dal rifornimento della Capitale da città come Genova e Livorno, storiche avversarie di Napoli e quindi utili a dare l'immagine di una città defraudata, ma dimentica di ricordare come una quota consistente del trasporto merci per la Capitale arrivi ormai dal porto di Civitavecchia cresciuto considerevolmente proprio sotto il fascismo⁴⁰⁰. Al netto dei toni e delle strategie comunicative il quadro generale delineato dall'armatore non è così distante dalla realtà delle cose. Il *Quota act* e la battaglia del grano avevano colpito pesantemente due dei principali indici di movimentazione del porto napoletano: emigrazione e grano. A prescindere dagli indirizzi voluti dal regime – mediterranei e coloniali che fossero – all'indomani degli anni Trenta il porto di Napoli si trovava nella condizione di dover ripensare il proprio modello sviluppo. Ad aggravare la situazione si aggiunse una politica portuale che, al di là delle

³⁹⁹ Stefano Maggi, *Le ferrovie*, cit., pp.43-74.

⁴⁰⁰ Con il decreto n. 1390 del 7 maggio 1925 il porto di Civitavecchia fu oggetto di un intervento di ammodernamento dal punto di vista infrastrutturale e gestionale. L'anno precedente la relazione di Borriello il porto di Civitavecchia registrò per la prima volta le 800.000 tonnellate di merci sbarcate sulle sue banchine (ad inizio Novecento le tonnellate erano 500.000) superando il milione nel 1934. Cfr. Manuel Vaquero Piñeiro, *Il porto di Civitavecchia tra limiti del passato e sfide future* in Gabriella Garzella, Roberto Giulianelli, Ida Simonella, Olimpia Vaccari (a cura di), *I porti della penisola italiana. Due mari a confronto tra storia e sviluppo futuro*, Pisa, Pacini Editore, 2011, pp.154-164.

prese di posizione e dei proclami, procedette in maniera contraddittoria, come in parte la stessa Direzione della marina mercantile è costretta ad ammettere nella relazione di risposta a Borriello soprattutto per gli aspetti fiscali e infrastrutturali. Nel rispondere con dovizia di dati ad ogni punto sollecitato da Borriello il ministero delinea un'argomentazione difensiva che ci aiuta a comprendere il paradigma interpretativo dell'intervento pubblico nel settore marittimo di quegli anni. L'argomentazione si basò in buona sostanza sull'idea che lo Stato non potesse né creare dal nulla le precondizioni necessarie allo sviluppo di una marina locale, né tantomeno istituire artificialmente dei traffici quando questi traffici non c'erano:

è da notare a questo riguardo che imprese armatoriali per il trasporto passeggeri, come per il trasporto merci, non possono essere create in una località per la sola volontà del Governo o desiderio dei privati; occorre che esse trovino terreno favorevole nella concomitanza di molte condizioni, quali sono: la posizione della località stessa in rapporto ai centri a cui si dirigono e da cui provengono merci e passeggeri; la tradizione nelle imprese armatoriali, tradizione che si mantiene viva là dove sono maggiori (Genova e Trieste per l'Italia) le risorse del traffico; vaste relazioni commerciali internazionali; disponibilità locale di vasti capitali, solerte attività mercantile di cittadini, valida e perfetta attrezzatura tecnico portuale, commerciale, industriale e bancaria. Il movimento delle merci e dei passeggeri non può essere indirizzato artificialmente; come il corso dei fiumi, esso si incanala naturalmente per le vie che meglio rispondono alle sue esigenze⁴⁰¹.

Il ministero elenca tutta una serie di input che dal punto di vista di una politica strettamente libero-scambista sono ineccepibili. Non solo, gli input elencati sono proprio quelli di cui Napoli difetta all'epoca e non è un caso che siano elencati in quell'ordine. Perfettamente aderenti a questa linea interpretativa sono anche i motivi della mancata costruzione del bacino di carenaggio:

La spesa notevolissima, la considerazione delle attuali difficoltà di bilancio e quella che Napoli è porto di scalo e non capolinea delle grandi Società Italiane di navigazione (le grandi navi per la periodica immissione in bacino dovrebbero dirigere appositamente a Napoli, con forte dispendio e notevole perdita di tempo), inducono a ritenere che per il momento la risoluzione del problema vada esaminata solamente in confronto a Genova, porto capolinea, dove per facilità topografiche speciali la spesa per un grande bacino non sorpasserebbe gli 80 milioni⁴⁰².

⁴⁰¹ ACS, PCM, Gab., 1928, fasc. 8/1 n°4587 *Napoli – porto – lavori, tasse portuali*.

⁴⁰² Ibid.

È un modello di intervento che privilegia quei territori o quei porti già suscettibili di crescita con alle spalle un tessuto produttivo già consolidato. Non è una modalità di intervento insolita per la politica economica italiana, soprattutto di quegli anni, ma va a ridimensionare quantomeno la (auto)pretesa di incisività della politica economica fascista nell'area napoletana, almeno fino alla grande depressione.

Il precedente paragrafo ha messo in luce i chiaroscuri dell'intervento pubblico dimostrando come le oscillazioni rilevate in diversi aspetti della politica portuale fascista per Napoli non siano senza giustificato motivo. Il potenziamento infrastrutturale del porto non fu il viatico per una più ampia rimodulazione dei servizi marittimi e l'aver ampliato e razionalizzato lo spazio portuale non è motivo sufficiente per concludere che ci fu una concreta azione di potenziamento dello scalo napoletano *tout court*. Le argomentazioni adottate dalla Direzione della marina mercantile per il disimpegno per quella che viene definita come «artificiosa creazione dei traffici» trovano nella letteratura sul tema e nella storia delle relazioni tra Stato e gruppi d'armamento una sostanziale sconfessione. È assolutamente vero che i traffici non si creano dal nulla, soprattutto nel settore marittimo dove i costi di gestione fanno la differenza fra il fallimento e l'ascesa. Tuttavia, buona parte dei più importanti gruppi di armamento italiani dell'epoca lo divennero anche grazie al sostegno ricevuto dallo Stato nell'ottenere linee sovvenzionate o condizioni contrattuali vantaggiose che all'atto pratico rappresentarono il differenziale per la crescita di queste società. Ascese industriali che in più di un caso giovarono anche di amicizie, rapporti familiari e favoritismi ministeriali tutto ciò già prima di Mussolini come anche dopo⁴⁰³. Si può convenire con Mellinato che «le elevate sovvenzioni fossero l'obiettivo principale delle maggiori compagnie navigazione nazionali, non in grado di accaparrarsi quote consistenti del traffico mercantile internazionale, ad eccezione del ricco settore del trasporto degli emigranti»⁴⁰⁴. Negli anni Venti il fascismo non ebbe la forza e neanche

⁴⁰³ Si vedano al riguardo le monografie di Simone Candela, *I Florio*, cit.; Giulio Mellinato, *I Cosulich. Dinastia adriatica*, Milano, Silvana Editore, 2008; Paolo Piccione (a cura di) *Raffaele Rubattino. Un armatore genovese e l'Unità d'Italia*, Cinisello Balsamo, Silvana editoriale, 2010; Roberto Giulianelli, *I Piaggio. La parabola di un grande gruppo armatoriale e cantieristico italiano*, cit.; Sul tema dei «legami forti» si vedano Daniel J. Grange, *Le convenzioni marittime in base alle carte Stringher (1909)* in «Storia Contemporanea», n.6, 1980, pp. 905-932; Laura Contini, *Pubblico e privato in età giolittiana: Luigi della Torre e le convenzioni marittime (1909-1910)* in «Archivi e imprese», n. 11-12, 1995, pp.193-232; Andrea Cafarelli e Paolo Pecorari, *Il governo Luzzatti e il rinnovo delle convenzioni marittime* in «storia economica» XIV (2011), n.1, pp.53-78.

⁴⁰⁴ Giulio Mellinato, *Crescita senza sviluppo*, cit., p.115.

l'interesse a modificare il delicato quadro di relazioni e alleanze tra i vari gruppi industriali del Paese. Anzi, le scelte di politica economica spinsero direttamente (formazione dei consorzi e delle corporazioni) e indirettamente (apprezzamento della Lira) sempre più il sistema industriale italiano verso una struttura oligopolistica. In questo contesto operativo e per il ben noto sostegno che il mondo industriale rappresentava per il fascismo un'azione più incisiva era improbabile se non anacronistica per i tempi. Ciò detto, le oscillazioni nella realizzazione di Napoli regina del Mediterraneo non dipesero unicamente dalle scelte fatte dal fascismo, ma anche dell'altrettanto oscillante posizione delle élite economiche napoletane. Se è vero che nella storia d'Italia non pochi gruppi industriali seppero sfruttare le maglie dei rapporti interpersonali per raggiungere i propri scopi, va detto anche che coloro i quali riuscirono a raggiungere posizioni dominanti nel mercato ci riuscirono perché si mossero lungo il solco di prospettive ben delineate con spregiudicatezza d'intenti e risorse per raggiungerli. Un problema già emerso nelle pagine precedenti per la provincia napoletana sembra essere proprio la mancanza di obiettivi chiari da parte degli imprenditori chiamati in causa nella realizzazione della regina del Mediterraneo. Al di là di singole esperienze non appare esserci una vera azione corale e organizzata e nonostante l'impegno profuso la Camera di commercio non sembra riuscire a capitalizzare la mobilitazione in concrete attività da reddito. La pur meritevole mobilitazione economica orchestrata dalla Camera attraverso fiere, musei commerciali, crociere commerciali si esaurì nel breve volgere di qualche anno senza innescare alcun tipo di ricaduta per la regione economica. In questa inerzia imprenditoriale è evidente il disallineamento tra una visione di sviluppo più imposta alla provincia che espressione di essa. Un'inerzia che è espressione, inoltre, della condizione deficitaria di quella stessa regione economica per il difficile ridimensionamento produttivo del dopoguerra, per i mutamenti nel commercio internazionale, per le scelte di politica economica del regime che colpirono i rami nobili del settore manifatturiero napoletano e, infine, per la stessa difficoltà ad orientare in senso mediterraneo una struttura dei traffici marittimi che era invece consolidata su un asse euroatlantico.

Le oscillazioni prima richiamate sono per esempio riscontrabili nella vicenda dell'acquisto della flotta Roma da parte della Società Meridionale di Navigazione avente sede a Napoli nei locali dell'Immacolatella Vecchia al porto. Nel 1920 il Commissariato per i servizi marittimi e la Società Coloniale per l'Africa Occidentale (S.C.A.F.O.) misero

a punto una convenzione con la quale inaugurare una linea regolare da Genova con i principali scali dell’Africa occidentale. La linea fu esercita dalla società Vittoria fino al momento in cui venne messa in liquidazione per le alte perdite subite. A subentrare nell’esercizio della linea furono la Società ligure d’Armamento e la società Roma⁴⁰⁵. La seconda società armatrice nasce come tassello di quella più ampia – e dispendiosa – politica di integrazione verticale portata avanti dall’Ansaldo dei Perrone e sostenuta dalla Banca italiana di Sconto⁴⁰⁶. I viaggi compiuti verso il Congo e la Nigeria avevano lo scopo di intercettare parte di quel traffico di materie prime (principalmente olio di palma e gomma, ma anche pelli ed altri prodotti coloniali) che normalmente prendeva la via di Liverpool o di Marsiglia al fine di aiutare la domanda delle imprese nazionali e specialmente dell’Ansaldo. La numerosa concorrenza straniera per la stessa tratta rese ben presto costoso e improduttivo il mantenimento della linea, che poté continuare l’esercizio solo grazie al quasi provvidenziale riconoscimento di linea utile nel 1923. La fine dell’epoca dei Perrone alla guida del più importante gruppo industriale italiano e il fallimento della Banca italiana di Sconto portarono in liquidazione tutte quelle partecipazioni aziendali ritenute superflue che andarono ad ingrossare il portafoglio azionario dell’Istituto di Liquidazioni⁴⁰⁷. Qui subentra la Meridionale che nel 1926 formalizzò all’Istituto di liquidazioni una proposta di acquisto della flotta Roma, di cui una parte era posta in disarmo proprio nel porto napoletano⁴⁰⁸. La Meridionale viene costituita come società di navigazione dedicata al trasporto misto il 7 dicembre 1925 con un capitale sociale di 10 milioni. Nel Cd’A della società sono presenti personalità note come Biagio Borriello, in qualità di consigliere delegato della società, l’ammiraglio Amedeo Acton, Alessandro Elefante e Giuseppe Paratore che nel 1929 diventa presidente della suddetta società di navigazione e contemporaneamente amministratore delegato delle Manifatture Cotoniere Meridionali dopo la fuoriuscita di Bruno Canto⁴⁰⁹. Il primo esercizio sociale si chiude nel 1927 per dare tempo al Cd’A di iniziare le pratiche con il Governo per l’ottenimento di linee sussidiate⁴¹⁰, cosa che palesa motivazioni alquanto

⁴⁰⁵ Archivio Storico della Banca d’Italia (da ora in poi ASBIT), 3 CSVI (Consorzio Sovvenzioni Valori Industriali), pratiche, n.320, fasc.9.

⁴⁰⁶ Cfr. Anna Maria Falchero, *La Banca italiana di sconto (1914-1921)*, Milano, FrancoAngeli, 1990.

⁴⁰⁷ Marina Comei, *La regolazione indiretta*, cit., pp.94-96.

⁴⁰⁸ ASBIT, 3 CSVI, pratiche n.3020, fasc.9.

⁴⁰⁹ Cfr. Fernando Salsano, *Giuseppe Paratore* in «Dizionario Bibliografico degli italiani», vol.81, 2014, Treccani.

⁴¹⁰ ASN, Tribunale civile, Bilanci e atti di Società, anno 1927, vol.121.

circostanziali alla base del sodalizio imprenditoriale. Infatti, la società non ha una flotta al momento della sua costituzione, ma si trova nella condizione di dover cercare nel mercato di seconda mano il naviglio necessario per presentare formale istanza di linee sussidiate al Governo all'approssimarsi del rinnovo delle linee del 1925. L'essere espressamente costituita *in funzione* del riordino delle linee sovvenzionate, dimostra come dietro l'operazione che porta alla nascita della Meridionale non ci sia un disegno imprenditoriale di ampio respiro e soprattutto di prospettive a medio e lungo termine, in linea con un più generale atteggiamento degli operatori del settore dell'epoca. Nella prima relazione dei soci nel 1927 è apertamente discussa, per esempio, la possibilità di liquidare anzitempo la società per le difficoltà nel reperimento del naviglio, il che dà la cifra delle basi fragili su cui si poggia l'intera iniziativa. L'essere costituita per un obiettivo così ravvicinato e per certi versi così sentito dalla cittadinanza permette, tuttavia, alla società di porsi moralmente come la compagnia di bandiera che la città non ha mai avuto:

La nostra azione era sorretta non soltanto dalla simpatia dei ceti marittimi napoletani ma da tutti coloro, che amano vedere Napoli realmente Regina del Mediterraneo⁴¹¹.

La strategia adottata dal Cd'A fu proprio quella di nascondere le deficienze finanziarie e organizzative soffiando sul vento del rivendicazionismo «per la realizzazione delle eque e giuste aspirazioni» e facendo leva in sede di trattazione col Governo sulla parola data da Mussolini per quel potenziamento della vocazione marittima della città. Stabilito il come, bisogna capire ora il dove e al riguardo non poche sorprese si ottengono. A differenza di quanto pubblicamente esposto da alcune personalità presenti nel Cd'A in altri contesti in merito a quella vocazione mediterranea e coloniale dei traffici napoletani, all'atto pratico la Meridionale fece richiesta di linee sovvenzionate con Londra e il Canada per una evidente ragione di traffici più lucrosi. Dopo un primo tentativo di acquisto in blocco della flotta Roma nel 1926 non andato a buon fine, la Meridionale ripresentò un'offerta nel gennaio del 1928 al Consiglio Direttivo dell'Istituto di liquidazione⁴¹². Dall'analisi delle fonti sembra esserci un iniziale accordo per i 32 milioni fissati dal Consiglio Direttivo, ma dopo un incontro avuto in febbraio con Borriello e l'allora presidente della società Alfonso Mercurio il gruppo napoletano fece sapere di

⁴¹¹ Ibid.

⁴¹² ACS, ASIRI, Serie nera, Istituto di Liquidazione, Verbali del Consiglio Direttivo, busta 1.

accettare il prezzo ma non tutte le componenti dell'accordo di massima⁴¹³. In un secondo momento anche il prezzo di vendita fu contestato dalla Meridionale, la quale per bocca dello stesso Borriello cercò di strappare migliori condizioni facendo leva anche in tal caso su argomentazioni tese a dimostrare l'esistenza di trattamenti differenziali:

Lo stesso On. Borriello ha creduto di eccepire un trattamento di sfavore per la società Meridionale di Navigazione di fronte a presente condizioni più favorevoli fatte ad armatori privati di Genova⁴¹⁴.

All'interno del Consiglio la linea dura è tenuta dal deputato Ezio Battistella di Gorizia e da Eugenio Broccardi, il medesimo Broccardi che partecipa ai lavori della Commissione Orlando redigendo la relazione finale per le linee utili e che in questa fase ricopre anche la carica podestà di Genova. La difesa degli interessi genovesi fatta da Broccardi rientra in uno schema d'azione non così dissimile da quello adottato da Borriello. Al tempo Broccardi era impegnato in una difficile opera di ricomposizione dei quadri cittadini e provinciali a seguito della riforma della «Grande Genova», che più di un malumore aveva generato in città⁴¹⁵. La situazione simile da gestire (i due progetti di grandi città per Genova e Napoli), il ruolo di mediatori tra liberali e fascisti e, infine, il cercare nel mare uno spazio di rivalse cittadina sono aspetti che fanno di Borriello e Broccardi due personalità molto più simili di quanto si possa credere ad un primo sguardo. In fondo, è proprio questo loro essere simili su sponde opposte, che li porta in più di un'occasione a scontrarsi. Tornando all'animata riunione, i rigoristi invitarono:

l'attenzione del Comitato sul danno che deriva all'Istituto di Liquidazioni dalle tergiversazioni inerenti alle trattative con la Società Meridionale di Navigazione tutto ciò a prescindere da considerazioni di altra natura⁴¹⁶.

Per quanto si deplori l'atteggiamento incostante della Meridionale e la mancata presentazione di un programma aziendale⁴¹⁷, all'interno del Consiglio le considerazioni politiche sull'importanza di dare a Napoli una flotta incominciano ad avere credito nel corso delle adunanze, complice anche le influenze provenienti dagli ambienti ministeriali. Già in occasione della prima proposta di acquisto nel 1926 la Meridionale aveva ottenuto

⁴¹³ Ivi., adunanza del 18 febbraio 1928.

⁴¹⁴ Ivi., adunanza del 19 aprile 1928.

⁴¹⁵ Fernanda Mazzanti Pepe, *Da Genova alla "Grande Genova": continuità e mutamenti nell'amministrazione del Comune (1849-1926)* in «Amministrare», fascicolo 1, 2007, pp.165-180.

⁴¹⁶ ACS, ASIRI, Serie nera, Istituto di Liquidazione, Verbali del Consiglio Direttivo, busta 1, adunanza del 19 aprile 1928.

⁴¹⁷ Ivi., adunanza del 18 aprile 1928.

il *placet* del ministro delle Finanze Volpi, che «richiamò l'attenzione» dell'Istituto di Liquidazioni su quella proposta. In quell'occasione le modalità di pagamento avanzate dalla società furono ritenute inaccettabili dall'Istituto e fecero desistere lo stesso Volpi dal continuare a supportare la proposta⁴¹⁸. Anzi, fu Volpi, con l'avallo di Ciano, a dare definitivo parere contrario a Mussolini chiamato in causa dagli stessi dirigenti della Meridionale per una «benevola considerazione»⁴¹⁹. A inizio maggio si raggiunse il punto più basso delle trattative con il rifiuto posto dalla Meridionale allo schema di convenzione redatto dall'Istituto nel quale si fece richiesta dell'intermediazione del Banco di Napoli a garanzia degli impegni contratti dalla Meridionale, prova del clima di diffidenza maturato per la solidità patrimoniale del gruppo⁴²⁰. Solo a fine maggio si raggiunse finalmente l'intesa che portò in giugno alla firma della convenzione riuscendo a spuntare il prezzo di 29 milioni senza vendita per contanti, ma attraverso un pagamento rateizzato. Una volta avuti i vettori la Meridionale istituì una linea commerciale regolare per Buenos Aires, mentre il restante della flotta veniva destinato al *tramping* con i porti degli Stati Uniti e Gran Bretagna. Pur disponendo di una flotta sostanzialmente mercantile la società tentò di inserirsi nel redditizio, ma affollato, traffico passeggeri tra le due sponde dell'oceano e specialmente tra Napoli e gli Stati Uniti, che annualmente registrava valori ancora apprezzabili come visto nei precedenti paragrafi. La proposta fatta al ministero delle Comunicazioni comprese anche la costruzione di due transatlantici da 29.000 tonnellate di dislocamento, di cui uno da impostare nei cantieri napoletani⁴²¹. Se si considera che due dei transatlantici italiani più grandi allora in servizio, il *Conte Verde* e il *Conte Rosso* avevano *solo* un dislocamento di 22.0000 tonnellate, ci si rende conto di quanto ambizioso fosse il programma⁴²². Per costruire tali unità la Meridionale fece richiesta al ministero dell'Economia Nazionale di un aumento del capitale sociale da 12 milioni a 40 milioni e

⁴¹⁸ L'Istituto di Liquidazione calcolò in 70 milioni il valore della flotta Roma, mentre l'offerta della Meridionale si fermò a 40 milioni di cui solo 10 pagati al momento della cessione, mentre per i restanti 30 milioni sarebbero stati emesse obbligazioni ammortizzabili in 20 anni al tasso del 4% garantite con pegno di 1° grado sulla flotta.

⁴¹⁹ ACS, PCM, Gab., 1928, fasc.13/4, n. prot. 3382 *Napoli Società An. "La Meridionale di Navigazione"*.

⁴²⁰ ACS, ASIRI, Serie nera, Istituto di Liquidazione, ivi., adunanza del 10 maggio 1928.

⁴²¹ ACS, PCM, Gab., 1928, fasc.13/4, n. prot. 3382

⁴²² Anche la lunghezza sarebbe stata significativa: 250 metri contro i 180 dei due Conti e i 200 del *Conte il Grande*, l'ultima unità del Lloyd Sabauda entrata in servizio proprio nel 1928. Tale lunghezza avrebbe determinato difficoltà di impostazione per qualunque cantiere italiano dell'epoca. Per tale ragione nel progetto di massima si propose di impostare l'unità nei cantieri di Castellammare di Stabia, che lavorando grandi unità per la Marina avevano insieme l'esperienza e la tecnologia per poter portare a termine la costruzione.

di un mutuo da 120 milioni al Consorzio Sovvenzioni Valori Industriali (CSVI). Sul primo punto ci fu accordo, mentre intorno al secondo si aprì il dibattito. Ciano chiamato ad esprimere il proprio parere a Mussolini fu molto scettico sulle prospettive e la fattibilità del progetto. Sulla stessa lunghezza d'onda Alberto Beneduce coinvolto da Ciano in qualità di presidente dell'Istituto del Credito Navale (ICN). Come nel caso dell'Istituto di Liquidazioni anche le critiche rivolte da Ciano riguardarono le fosche prospettive e i mezzi non chiari per raggiungere gli obiettivi propugnati:

Sino ad oggi né l'on. Borriello né l'on. Paratore mi hanno presentato il piano tecnico e finanziario che loro richiesi, e che promisero di consegnarmi. Non so, quindi, comprendere come essi attendano le mie decisioni, mentre sono io che attendo i loro preventivi e le loro delucidazioni sulla costituzione del Capitale⁴²³.

E quando poi il piano tecnico venne formalmente presentato esso:

Espone cifre e considerazioni superficiali sul nostro traffico transatlantico, quali spesso si leggono sui giornali⁴²⁴.

Al di là delle modalità il vero *vulnus* per Ciano rimaneva proprio lo scopo. Il trasporto passeggeri per l'Atlantico era allora spartito tra N.G.I., Lloyd Sabaudò e Cosulich, una situazione ritenuta dallo stesso Ciano di per sé già difficilmente sostenibile per l'evidente sovrabbondanza di naviglio rispetto ad una domanda tutto sommato contenuta. L'aggiunta di una quarta società esercente sarebbe stata a conti fatti una scelta economicamente inefficiente. Per questo il ministro delle Comunicazioni suggerì alla Meridionale di continuare a dedicarsi al trasporto merci con il mercato del Sud America e potenzialmente con i porti del Mediterraneo. Con queste osservazioni Ciano mise la parola fine un altro sogno degli anni Venti.

V.4 Conclusioni: il peso delle «cerniere»

Il decennio qui ricostruito è stato un periodo denso di trasformazioni, non tutte coordinate e non tutte indirizzate verso il medesimo scopo. Con la conquista paramilitare ed economica del porto compiuta dai fascisti napoletani sembrarono maturare le condizioni per un salto di qualità del gruppo dirigente locale, il quale abilmente seppe sfruttare

⁴²³ ACS, SPD, CO, *Società Meridionale di Navigazione* (il sottolineato è dell'autore).

⁴²⁴ Ibid.

proprio la questione portuale come una questione di ordine nazionale e porsi a capo di essa. La caduta di Padovani rappresentò un primo importante punto di svolta che portò al ridimensionamento del locale fascio «sbloccato», per usare un'espressione fascista, dai vari commissari nominati *pro tempore* e dallo stesso Mussolini che prese direttamente l'iniziativa. Il 1925, l'anno cerniera, portò con sé ulteriori cambiamenti nel quadro di relazioni composite tra un centro sempre più al singolare e una periferia sempre meno plurale. Sono gli anni della sconfessione storica ed economica della Napoli porto dell'Oriente, al cui fallimento generale contribuirono diversi fallimenti individuali come la fine della fiera campionaria di Napoli, il ridimensionamento del Museo commerciale e coloniale e le sconfitte subite in sede di riorganizzazione delle linee sovvenzionate. Sono, inoltre, gli anni della «rivoluzione» fascista che nei suoi primi atti legislativi per Napoli sembra avere le mani di velluto. Si potrebbe osservare come una forza che si definiva rivoluzionaria e che faceva largo uso di discorsi bellicisti e intrisi di rivendicazionismo⁴²⁵, poi alla prova dei fatti non ebbe la volontà di perseguire quei progetti fino in fondo. Al riguardo, bisogna pur considerare il quadro composito e instabile che portò al potere il fascismo e che condizionò le scelte di un governo che fino al 1925 rimase di coalizione. Non va infatti dimenticato come il riassetto del bilancio pubblico fu una vera spada di Damocle che influenzò significativamente l'operato del governo fascista fino al 1925 costringendo a fare scelte di economia in alcuni settori, senza dimenticare però l'importanza politica di altri⁴²⁶.

La crisi del 1921 e politica deflattiva del 1927-1929 colpirono pesantemente le industrie napoletane, le quali fecero i conti anche con le recenti gestioni di finanza allegra e di un incauto ottimismo per i risvolti del primo dopoguerra. Caddero molte delle argomentazioni produttivistiche alla base di quella visione manifatturiera della città. A sostenere il nuovo progetto di regina del Mediterraneo furono gli altri due settori rimasti: navigazione e commercio, anche questi, tuttavia, alle prese con i problemi di una difficile

⁴²⁵ «Il Popolo d'Italia», 3 marzo 1923, *Il problema coloniale*; Id., 22 marzo 1923, *Per un Impero Latino*; Id., 4 Aprile 1923, *Volontà d'imperio*.

⁴²⁶ Una conferma si ritrova alla presentazione del bilancio preventivo dell'esercizio 1922-1923. In quell'occasione De Stefani si oppose allo stanziamento di ingenti risorse per i programmi di ammodernamento delle tre armi. Alla fine prevalsero le ragioni delle forze armate e nel triennio 1923-1925 le spese militari aumentano costantemente mettendo in luce la persistenza del fattore politico in questo tipo di decisioni. Cfr. Paolo Frascani, *Finanza, economia ed intervento pubblico dall'unificazione agli anni Trenta*, cit., pp.147-148.

riconversione in senso più spiccatamente mediterraneo dei traffici della città. L'analisi della politica marittima fascista per Napoli nei suoi vari aspetti ha dimostrato un non chiaro intendimento del fascismo tra obiettivi e strumenti dispiegati per realizzarli, una considerazione che all'indomani della fuoriuscita degli alleati di governo e all'istituzione di un regime monopartitico acquista certamente una rilevanza maggiore. Al netto dei lavori di ampliamento, questi già programmati e in parte finanziati dai governi precedenti, la vera vittoria fascista fu quella meno propagandata, cioè la riorganizzazione degli spazi portuali e la regolamentazione del lavoro nello scalo. Per quanto riguarda, invece, la riorganizzazione delle linee si è riscontrata una sorta di debolezza autoritaria del fascismo, disinteressato in questa delicata fase di transizione ad alterare equilibri di forza e quindi pronto a capitalizzare solo risultati di immagine. Napoli divenne una regina senza sudditi come enfaticamente è stato ricordato da alcuni quotidiani locali, alla cui detronizzazione però contribuirono non senza contraddizioni anche le sue stesse forze interne. L'esempio calzante al riguardo lo ha offerto il caso della Meridionale di Navigazione, una società nella quale ritroviamo il gotha che per anni ha promosso un'immagine mediterranea e coloniale della città e che, pur ottenendo una flotta nata specificatamente allo scopo di servire rotte coloniali, al momento opportuno cambiò completamente registro e obiettivi puntando sui più lucrosi traffici transoceanici. Ciò che si rivela in conclusione di questa seconda parte è la distanza che continua ad esserci tra città immaginata e città reale. Mentre élite politiche ed economiche si spendono anche alacramente nel realizzare quella vocazione, la città sembra indifferente se non resistente a questo programma. Eloquenti i dati della bassissima partecipazione alle fiere di Tripoli, come altrettanto eloquenti sono le risposte date dai guantai napoletani alla Direzione generale del commercio. Non si vuol far passare il messaggio di una città al pari di un corpo inerte plasmato dall'alto, perché prove di un certo attivismo imprenditoriale che si fa a tratti originale sono state ritrovate nella vicenda dei Cantieri partenopei e nella tentata riconversione delle Manifatture Cotoniere Meridionali. Di fronte ad una difficile congiuntura queste realtà tentarono la carta delle colonie nel tentativo di differenziare il proprio mercato non riscuotendo tuttavia il successo sperato. Certamente un ruolo non trascurabile in questo processo di atrofizzazione delle forze locali lo giocò ancora una volta lo stesso fascismo che per ragioni di tatticismo e di occupazione degli spazi di potere spezzò e ricompose secondo

canali fascisti o fascistizzati i legami che erano stati alla base della precedente azione *bottom-up*.

III PARTE
PORTO DELL'IMPERO
(1930-1936)

VI CAPITOLO

RIMETTERSI IN GIOCO

VI.1 La crisi nel contesto internazionale

Il periodo tra le due guerre fu segnato da una ripresa a due, se non a tre velocità. Da una parte gli Stati Uniti, che da debitori netti diventarono creditori netti sostituendo la Gran Bretagna come centro finanziario prima degli alleati dell'Intesa e poi del mondo rilevando le posizioni di molti Stati europei in diversi mercati dell'Atlantico e del Pacifico. Dall'altra parte le potenze del Vecchio Continente, strette tra l'esigenza di ricostruire le proprie economie e riequilibrare la bilancia dei pagamenti. Infine il Giappone, che similmente agli Stati Uniti approfittò del conflitto per conquistare – in questo caso anche militarmente – posizioni dominanti nell'area del Sud-est asiatico. La ripresa europea fu essa stessa una ripresa a più velocità con Stati che subirono maggiori ripercussioni di altri. Ciononostante, un tratto comune fu la miopia con la quale tutte le cancellerie europee credettero di poter applicare senza soluzione di continuità passate politiche economiche per affrontare i nuovi scenari postbellici. In parte ciò non sorprende, dato che furono quegli stessi statisti che avevano condotto milioni di europei alla guerra sulla presunzione di un conflitto breve a tentare di condurli fuori dalle secche della disoccupazione e della miseria una volta finita la «lunga mattanza». Di fronte all'inflazione dilagante dei primi anni Venti la ricetta adottata da molti governi europei fu un semplice, ma quanto mai anacronistico, ritorno allo *statu quo ante*. Diffusa era la convinzione che il passaggio da un'economia di guerra – per la quale era venuta meno la precedente divisione internazionale del lavoro – ad un'economia di pace implicasse una transizione relativamente breve da affrontare con deciso pugno liberista. Ancora più diffusa fu l'idea che il mercato si sarebbe portato da solo in equilibrio se fossero stati fatti i dovuti accorgimenti, come la reintroduzione del *gold standard*. L'errore di molti all'epoca fu quello di credere che il *gold standard* fosse la causa e non la conseguenza della passata e rimpianta *belle époque*. I più legati a questa idea furono i britannici, i quali auspicavano di riprendere la prestigiosa posizione di centro finanziario del mondo a seguito della reintroduzione della parità aurea nel 1925. La scelta lacrime e sangue *ante litteram* di

Churchill, allora Cancelliere dello Scacchiere, di riportare la parità al tasso prebellico comportò una stretta deflattiva che penalizzò le esportazioni – soprattutto di carbone – e alimentò una disoccupazione che rimase alta per tutto il decennio (fluttuante tra il 7% e l'11%)¹. Dopo la Gran Bretagna si riagganciarono all'oro buona parte degli Stati europei, compresi l'Italia di «quota 90» e la Germania traghettata fuori dall'iperinflazione con il lancio del Piano Dawes. Sicuramente la stabilizzazione monetaria in Europa ebbe un costo sociale non indifferente con la compressione di salari e stipendi, ma per certi versi rappresentò anche una scelta obbligata dal contesto finanziario globale. A pesare come un macigno sulla finanza pubblica europea fu, infatti, il combinato disposto dei debiti di guerra e delle riparazioni di guerra amplificato negli effetti dalla poca lungimirante politica di cooperazione internazionale di quegli anni. La ferrea posizione francese sulle riparazioni tedesche creò uno stallo diplomatico ed economico sul Vecchio Continente accompagnato da una contemporanea situazione di difficile dialogo tra gli Stati europei e gli Stati Uniti, quest'ultimi inamovibili sui termini di riscossione dei prestiti agli alleati². È su queste basi fragili e precarie che si avviò la breve ripresa del 1927-1929.

Le trasformazioni venute in essere nel dopoguerra non spiegano la successiva Grande Depressione e specialmente non furono le precondizioni alla sua propagazione, piuttosto alterarono l'equilibrio economico mondiale minandone la capacità di risposta e resilienza delle diverse economie. Come ha scritto Derek Aldcroft: «Certainly the repercussions of war created maladjustments and elements of instability within the world economy which thereby made it more vulnerable to shocks of one sort or another, but the turning point if the cycle cannot be attributed directly to the war itself»³. Viceversa, il crollo del '29 non fu certo improvviso visto che segnali evidenti di un rallentamento nell'economie europee si presentarono già nel primo trimestre di quell'anno e il ritiro dei vitali capitali americani dall'economia tedesca avvenne già nel 1928⁴. Il dibattito sulle cause che determinarono il grande crollo è ancora lungi dal trovare una risposta che metta d'accordo tutte le scuole

¹ Vera Zamagni, *Dalla rivoluzione industriale all'integrazione europea*, Bologna, Il Mulino, 1999, pp.150-152.

² Charles H. Feinstein, Peter Temin, Gianni Toniolo, *The World Economy between the World Wars*, New York, Oxford University Press, 2008, pp.34-38.

³ Derek H. Aldcroft, *The European Economy 1914-2000 4° Edition*, London and New York, Routledge, 2001, p.64.

⁴ Charles P. Kindleberger, *La grande depressione nel mondo 1929-1939*, Milano, Etas Libri, 1988, pp.93-97.

di pensiero, ciononostante è certo che alcune delle prime scelte fatte da americani ed europei per frenare la crisi ebbero il risultato ultimo di dilatarne gli effetti sul piano diacronico e di amplificarne l'incisività⁵. Il crollo dei titoli in borsa nell'ottobre del 1929 mise in moto una concatenazione di eventi e di situazioni che nel volgere di un breve tempo portarono il mondo capitalistico in una spirale recessiva dalla quale sembrava non vedersi via d'uscita. Dopo il boom economico degli anni Venti gli Stati Uniti si trovarono a fronteggiare una crisi finanziaria che quasi immediatamente si trasmise all'economia reale del Paese. Il crollo del valore azionario di numerosi titoli quotati in borsa portò molte delle banche americane arrischiatesi precedentemente in operazioni di *investment trusts* a ridurre sensibilmente il credito erogato alle imprese per difendere le riserve prese d'assalto dal panico generale. La riduzione di offerta di moneta indusse di fatto una sterzata deflattiva che abbassò sensibilmente il prezzo dei prodotti. Nel tentativo di compensare le perdite derivate dal crollo dei prezzi e dalla chiusura del credito, le imprese americane si affrettarono a collocare sul mercato quantità maggiori di prodotti prima che lo facessero i *competitors* provocando, però, un ulteriore ribasso dei prezzi nel tempo. Si realizzò così una contrazione sensibile dell'indice della produzione industriale con conseguente aumento della disoccupazione già nel primo semestre del 1930. La riduzione della produzione significò anche la contrazione della domanda di materie prime ed è così che la crisi incominciò a diffondersi al di fuori degli Stati Uniti e specialmente nei Paesi produttori del Sud America che videro spettacolari cadute di prezzo nelle borse valori del rame per il Cile e del caffè per il Brasile. La perdita secca di questi capitali in entrata necessari a tenere in equilibrio la bilancia dei pagamenti portò i Paesi produttori, tra cui anche Australia e Nuova Zelanda, ad abbandonare il *gold standard* già nel 1930⁶. Una condizione simile si verificò anche in Europa, dove il delicato equilibrio finanziario postbellico era retto sulla medesima circolazione di capitali. Iniziò così la caccia all'oro per aumentare le riserve nazionali sostenuta dal varo di una politica di austerità, che aggravò il già pesante disagio sociale e influenzò anche la politica dei tassi di interesse disincentivando gli investimenti. È vero che il *gold standard* facilitò la diffusione della crisi, soprattutto tra i Paesi europei, ma furono le scelte operate da quest'ultimi a determinare un aggravamento della crisi e la formazione di un secondo polo di

⁵ Larry Neal e Rondo Cameron, *Storia economica del mondo. Dalla preistoria a oggi*, cit., pp.436-437.

⁶ Andrea Colli e Franco Amatori (a cura di), *The global economy. A concise History*, New York, Routledge, 2020, pp. 169-173.

propagazione proprio in Europa. Il crollo della banca austriaca Creditanstalt generò il panico per il «*flight of capital*», ossia l'emorragia di capitali dalle banche nazionali, le quali iniziarono a loro volta il ritiro frettoloso dei fondi nelle banche degli altri Paesi europei. Tra il 1931 e il 1932 il sistema bancario europeo crollò portando con sé buona parte delle principali imprese nazionali legate a doppio filo con gli istituti di credito a natura mista. Questa situazione costrinse gli Stati ad intervenire con salvataggi e nazionalizzazioni. Al quadro già precario si aggiunse la politica isolazionista dell'America, che rigettò il ruolo di *leadership* finanziaria. La letteratura sul tema considera ancora convincente la tesi di Charles Kindleberger per la quale a determinare una dilatazione così marcata della crisi fu principalmente il rifiuto statunitense di farsi carico del sistema finanziario mondiale divenendo, in assenza di organismi internazionali preposti, il prestatore di ultima istanza e chiave di volta del sistema mondiale del *gold standard* come lo fu la Gran Bretagna nell'Ottocento⁷. In tutta risposta gli Stati Uniti applicarono dazi particolarmente alti (*Hawley-Smoot Tariff Act*) nel 1930 e fuoriuscirono dal sistema aureo nel 1933 con conseguente deprezzamento del dollaro e collasso del sistema dell'intermediazione finanziaria mondiale. Alle tariffe americane seguirono quasi subito quelle europee: blocchi commerciali, preferenze imperiali e coloniali come quella britannica (Accordi di Ottawa 1932) determinarono l'emergere di un neomercantilismo che, come scrive Harold James, aveva l'intento di «redistributing internationally the costs of domestic attempts at social redistribution—of externalizing the social consequences of the war. At the same time, states were desperate to find ways of increasing revenues, and tariff looked like a way of doing this»⁸. La Gran Bretagna e altri Paesi uscirono dal sistema aureo tra il 1931 e il 1935, a rimanerci furono solo alcuni Paesi (Francia, Italia, Belgio, Svizzera, Olanda, Polonia) che costituirono il cosiddetto «blocco oro». Per molti commentatori sembrava la fine non solo del capitalismo, ma anche della globalizzazione. Effettivamente l'istituzione di tariffe protettive, di organismi preposti al controllo delle divise straniere e degli acquisti con l'esterno come lo Scambival italiano (Ministero per gli scambi e le valute), l'affermarsi degli accordi bilaterali con le clausole di «Nazione preferita» o degli accordi di *clearing* che la Germania utilizzò con abilità per evitare di

⁷ Charles P. Kindleberger, *La grande depressione nel mondo 1929-1939*, cit., pp.257-272.

⁸ Harold James, *The End of Globalization. Lessons from the Great Depression*, London, Harvard University press, 2002, p.117

gravare sulla bilancia dei pagamenti e per creare una propria sfera di influenza politica nei Balcani e nella regione del Danubio⁹, sembravano corroborare agli occhi dei contemporanei l'idea di una «*globalization backlash*». In verità, la globalizzazione, intesa come sistema di interconnessioni reciproche, non venne mai seriamente «smantellata»¹⁰, anche se gli anni Trenta misero a dura prova questa asserzione. Il commercio internazionale fu la principale vittima della spirale recessiva e a farne le spese fu il principale vettore dell'epoca: la nave. La Grande Depressione determinò un crollo del 70% del volume del commercio globale tra il 1929 e il 1933¹¹ con una diminuzione del *freight rate* di circa il 25% e la messa in disservizio di una parte consistente della flotta mondiale: il 17% della flotta britannica, il 30% della flotta tedesca e più di un terzo della flotta olandese alla data del 1932 si trovava in naftalina¹². Tuttavia, anche in questo caso l'esito di un accentuato isolamento spaziale non fu così scontato. Gli operatori che riuscirono a rimanere – non solo metaforicamente – a galla furono quelli che riuscirono a mettere in pratica creative strategie di diversificazione delle attività, come quella di dedicarsi al trasporto dei pellegrini per la Mecca o la Palestina, oppure trasformare le stive delle navi per accogliere specifici prodotti come le bananiere dotate di celle frigorifere e, infine, attraverso lo sviluppo di un mercato nuovo: il trasporto turistico a basso costo. Con il venir meno dei flussi migratori, si esaurì una delle principali voci di entrata delle compagnie di navigazione, così alcune di queste cercarono di sostituire il vuoto lasciato dall'emigrante con il viaggiatore di terza classe offrendo per la prima volta servizi dedicati alla categoria a prezzi contenuti¹³. In queste operazioni di aggressione del mercato alcune compagnie di bandiera furono supportate dagli Stati mediante incentivi e concessioni di servizi di linea specialmente con gli imperi coloniali, i ritrovati spazi di mobilità economica e sociale degli anni Trenta.

Andar per mare negli anni della Grande Depressione non è cosa per tutti. Significa adattarsi a scenari in rapido cambiamento, nei quali le opportunità sono minori, i rischi maggiori e il disarmo è sempre dietro l'angolo.

⁹ Andrea Colli e Franco Amatori (a cura di), *The global economy. A concise History*, cit., pp.190-191.

¹⁰ Harold James, *The End of Globalization. Lessons from the great Depression*, cit., pp.200-201.

¹¹ Andrea Colli e Franco Amatori (a cura di), *The global economy. A concise History*, cit., p.172.

¹² Micheal B. Miller, *Europe and the Maritime World. A Twentieth-Century History*, cit., p.247

¹³ Ivi., pp.251-258.

VI.2 La crisi nel contesto nazionale

Il 1929 è indicato da Renzo De Felice come l'inizio di un «ciclo nuovo» inaugurato dal plebiscito elettorale avvenuto quello stesso anno e dal conseguente rimpasto governativo. L'ampiezza del rimpasto e la scelta di Mussolini di cedere molti ministeri da lui tenuti indussero non pochi commentatori dell'epoca a lasciarsi illudere – come scrive De Felice – di essere alla vigilia di una «liberalizzazione del regime»¹⁴. Al contrario, il regime si apprestava ad imboccare la strada di una «accelerazione totalitaria»¹⁵. La crisi economica mondiale convinse infatti il dittatore del conclamato declino imboccato dall'Occidente, sulla lunga scia delle letture di Oswald Spengler¹⁶. Con tale consapevolezza Mussolini maturò l'idea che l'azione anticiclica dello Stato non avrebbe dovuto limitarsi a fermare gli effetti macroeconomici della crisi mondiale, ma essere l'occasione per imbastire una più ampia e profonda azione di ingegneria sociale sugli italiani. Con il suo famoso appello di «andare verso il popolo» espresso proprio a Napoli nel 1931, Mussolini inaugurò una fase di maggiore intervento nella società, non solo al fine di alleviare gli effetti nefasti della crisi sui redditi e i consumi degli italiani, ma anche per creare una «pedagogia eroica» base di una nuova civiltà che si apprestava a sorgere dalle ceneri di quella in procinto di trapasso¹⁷. Il «grande pedagogo» chiamato a plasmare gli italiani avrebbe dovuto essere il partito fascista, oggetto negli anni Trenta di un duplice processo di depoliticizzazione e burocratizzazione che lo trasformarono in un partito di massa con plurime diramazioni orizzontali (organizzazioni collaterali poste sotto il suo controllo)¹⁸. Il tentativo compiuto di radicarsi ulteriormente nelle maglie della società italiana dell'epoca al fine di mobilitarla secondo i tempi e le forme prescritte dal regime rispose anche allo scopo di creare dei canali controllati al dissenso. La natura dittatoriale del regime aveva eliminato formazioni intermedie, autonome e indipendenti (partiti, sindacati, associazioni), che storicamente avevano avuto il ruolo di mediatori e compositori del dissenso sociale, oltre quello di essere utili campanelli d'allarme per chi

¹⁴ Renzo De Felice, *Mussolini il duce. I° Gli anni del consenso 1929-1936*, Torino, Einaudi, 1974, pp.127-128.

¹⁵ Emilio Gentile, *La via italiana al totalitarismo*, cit., p.137.

¹⁶ Renzo De Felice, *Mussolini il duce*, cit., pp.39-44.

¹⁷ Emilio Gentile, *La Grande Italia. Il mito della nazione nel XX secolo*, cit., pp.184-189.

¹⁸ Renzo De Felice, *Mussolini il duce*, cit., pp.217-220; Salvatore Lupo, *Il fascismo*, cit. pp.384-389.

detiene il potere. Trovandosi a contatto diretto con la società, paradossalmente il regime aveva il problema di imparare ad ascoltare il disagio prima che esso esacerbasse in dissenso aperto e di elaborare strumenti non solo per sopprimerlo, ma per rafforzare la presa sulla società. La crisi fu quindi una sfida e allo stesso tempo un'occasione per il regime. L'effetto che ebbe questa accelerazione verso una continua mobilitazione della società è ben descritto da Lupo:

In generale, nel ricordo che gli allora giovani fascisti conservano del regime, giocano un ruolo privilegiato i primi cimenti sportivi vissuti da praticanti o da tifosi, gli incontri con l'altro sesso ai balli dei circoli rionali del partito, l'esperienza inedita delle vacanze al mare, collettivamente vissute nelle «colonie» organizzate dall'opera nazionale dopolavoro, dall'Opera nazionale Balilla o dallo stesso Pnf. [...] La settimana lavorativa di 40 ore e il «sabato fascista» (cioè di non lavorativo) crearono la dimensione del tempo libero, che enti come l'Ond concorsero a valorizzare. Abbiamo dunque qui un grande spazio sociale per il consenso, canale nel quale poi confluirono promiscuamente l'apprezzamento per le grandi opere pubbliche, l'ammirazione per i record transatlantici delle squadriglie guidate da Balbo, e ancora le divise, le adunate, a volte suggestive, più spesso fastidiose [...] ¹⁹.

Una pervicace mobilitazione che rispondeva in prima istanza alla necessità di lenire le conseguenze della Grande Depressione. La rete di istituti previdenziali statali e parastatali costruita negli anni Trenta²⁰ con architrave la riformata INFPS²¹ aveva lo scopo di assistere la popolazione concedendo – e non riconoscendo²² – una serie di diritti che andarono a definire una forma imperfetta, frammentaria e altamente politicizzata di Welfare State²³. Altro canale di intervento in chiave anticongiunturale fu il varo di un vasto piano di opere pubbliche riguardanti principalmente le infrastrutture e generalmente i luoghi del potere e delle istituzioni (questure, palazzi di giustizia, poste, ospedali). Anche in questo caso l'intervento rispecchiò una duplice strategia politica che contemplò, da un lato, il bisogno di assorbire manodopera disoccupata, dall'altro, l'esprimere il linguaggio del potere attraverso un'architettura elevata a nuovo media comunicativo del

¹⁹ Salvatore Lupo, *Il fascismo*, cit. p.338.

²⁰ Gli enti previdenziali, assistenziali, mutualistici istituiti dal 1923 al 1928 furono 12, dal 1929 al 1939 ne furono istituiti 45. Ivi, pp.591-593.

²¹ Guido Melis, *La macchina imperfetta. Immagine e realtà dello Stato fascista*, cit., pp.448-467.

²² Cfr. Chiara Giorgi, *The Allure of the Welfare State* in Giulia Albanese e Roberta Pergher (a cura di), *In the society of fascists. Acclamation, Acquiescence, and Agency in Mussolini's Italy*, Oxford, Palgrave and Macmillan, 2012, pp.131-148.

²³ Chiara Giorgi, *Le politiche sociali del fascismo* in «Studi Storici», vol. 55, no. 1, 2014, pp. 93–107, qui pp.96-98.

regime²⁴. Le opere dovevano consacrare i progressi della nazione e la volontà del suo capo, il quale si trasformò non a caso in un inauguratore di professione. Tra il 1929 e il 1939 Mussolini girò tutte le regioni d'Italia inaugurando edifici e ponendo prime pietre, il tutto debitamente ripreso da fotografi e cineoperatori²⁵. L'effetto ricercato era quello di conferire all'Italia degli anni Trenta l'immagine di un «cantiere sonante» e di Mussolini come zelante programmatore²⁶. Menzione a parte nel vasto gruppo delle opere pubbliche va alle bonifiche agricole, da sempre un tema caro al regime mussoliniano. Anche la bonifica rappresentava per il fascismo una duplice azione di trasformazione fondiaria e antropologica non esente da contraddizioni²⁷. La volontà di aumentare la produttività per ettaro e di meccanizzare il comparto cozzò sia con il programma mussoliniano di «ruralizzare l'Italia», cioè di limitare l'urbanizzazione e la supposta distruzione dei legami familiari e territoriali ritenuti due facce della stessa medaglia (la modernità capitalistica), sia con la volontà di riesumare antiche forme di conduzione (la mezzadria) ritenute più consone alla preservazione dell'equilibrio sociale, ma ormai inefficienti rispetto alla moderna azienda capitalistica²⁸. Per quanto si possa discutere sull'efficacia di tali interventi, questi rimanevano confinati pur sempre entro l'obiettivo di lenire gli effetti della Grande Depressione. Le politiche anticongiunturali del regime, per quanto inserite in uno specifico quadro dittatoriale e totalitario, non furono così dissimili da quelle adottate da molti Paesi democratici. Il vero problema, però, non stava nell'allentare la morsa della depressione, quanto nel superarla e per farlo bisognava formulare una politica economica capace di rispondere allo scopo. Sotto questo aspetto il regime si fece trovare impreparato²⁹. L'illusione – comune nel pensiero economico dell'epoca – di star vivendo solo un'altra crisi ciclica, connessa alla volontà – questa sì tutta fascista – di «tirare dritto» con Quota 90 per motivi di prestigio nazionale e tutela del risparmio³⁰

²⁴ Salvatore Adorno, *Urbanistica fascista. Tecnici e professionisti tra storiografia e storia disciplinare* in «Contemporanea», fascicolo 1, 2001, pp.135-153, specialmente pp.147-150.

²⁵ Paolo Nicoloso, *Mussolini architetto. Propaganda e paesaggio urbano nell'Italia fascista*, Torino, Einaudi, 2011, pp.3-19.

²⁶ Renzo De Felice, *Mussolini il duce*, cit., p.142.

²⁷ Salvatore Adorno, op. cit., pp.150-153.

²⁸ Leandra D'Antone, *La modernizzazione dell'agricoltura italiana negli anni Trenta* in «Studi storici», No. 3, Luglio-Settembre 1981, pp. 603-629; Mauro Stampacchia, *Ruralizzare l'Italia! Agricoltura e bonifiche tra Mussolini e Serpieri (1928-1943)*, Milano, FrancoAngeli, 2000.

²⁹ Carlo Bastasin e Gianni Toniolo, *La strada smarrita. Breve storia dell'economia italiana*, Roma-Bari, Laterza, 2020, pp.39-40.

³⁰ Il tema della difesa del risparmio non è una questione a latere della politica economica fascista, perché a differenza di altri aspetti dell'economia quello del risparmio si legò da subito con i temi nazionalistici e corporativistici portati avanti dal fascismo e ciò condizionò non poco le scelte economiche del regime. Il

crearono i presupposti per una recessione che, seppur non di scala comparabile agli altri Paesi occidentali, continuò per un periodo più lungo della media arrivando alle soglie del 1935³¹. Ad essere maggiormente colpiti furono quei settori che costituivano l'ossatura della prima industrializzazione italiana. Tra il 1929 e il 1932 la produzione tessile diminuì ad un tasso medio annuo del 9,8%, nello stesso periodo la produzione di acciaio diminuì del 35% e valori simili si registrarono per l'industria meccanica³². L'industria marittima ebbe un vero e proprio crollo verticale: nel solo 1931 le navi italiane messe a disarmo equivalsero ad un quarto dell'intera flotta mercantile, mentre tra il 1929 e il 1934 la forza lavoro presente nei cantieri italiani si ridusse di oltre un terzo con la chiusura di una trentina di stabilimenti³³. Sono numeri che il fascismo cercò in tutti i modi di tenere nascosto vietando, per esempio, di citare la diminuzione dell'occupazione in Italia (16 luglio 1932) e di pubblicare notizie sull'«inflazionismo» o sulle variazioni del prezzo del pane (17 marzo 1932)³⁴. Nella prima fase della crisi con la diminuzione della produzione fisica il regime approntò una risposta economica piuttosto timida incentrata su manovre monetarie. Di fronte al rialzo dei dazi e alle prime svalutazioni come quella della sterlina del 1931, il governo italiano rispose introducendo un dazio alle importazioni del 15% *ad valorem*. Rifiutando l'idea di una svalutazione della Lira e dovendo preservare le riserve auree, la successiva azione del governo fu quella di decurtare gli stipendi dei dipendenti pubblici nell'ordine del 6-12%, ma tale decisione accentuò la spirale recessiva perché contrasse ulteriormente il potere d'acquisto che, a sua volta, fece diminuire la domanda interna, l'unica sulla quale facevano ormai affidamento molte imprese italiane visto il contestuale crollo del commercio internazionale e il diffondersi di un accentuato protezionismo globale³⁵.

risparmio, visto non come un'attività individuale ma come il prodotto di un'azione collettiva (del popolo), acquisì una forte connotazione sociale ed educativa nella costruzione dell'ideologia fascista. Il risparmio era sia espressione di atteggiamento virtuoso del singolo cittadino fascista, sia un dovere che la società doveva assolvere per la grandezza della nazione. Come afferma Dandolo: «Deflazione e tutela del risparmio risultarono quindi operazioni coeve» (p.113). Cfr. Francesco Dandolo, *Le banche dall'autocrazia al controllo politico (1915-1945)* in Leandro Conte (a cura di), *Le banche e l'Italia. Crescita economica e società civile 1861-2011*, cit., pp.108-118.

³¹ Giuseppe Tattara e Gianni Toniolo, *L'industria manifatturiera: cicli politiche e mutamenti di struttura (1921-37)* in Pierluigi Ciocca e Gianni Toniolo (a cura di), *L'economia italiana nel periodo fascista*, Bologna, Il Mulino, 1976, pp.137-140.

³² Gianni Toniolo, *L'economia dell'Italia fascista*, cit., pp. 164-175.

³³ Roberto Giulianelli, *Armatori banche e Stato*, cit., pp.159-162.

³⁴ Paolo Frascani, *Le crisi economiche in Italia. Dall'Ottocento a oggi*, Roma-Bari, Laterza, 2012, p.128.

³⁵ Anna dell'Orefice, *La politica industriale del fascismo* in Fausto Domenicantonio (a cura di), *Intervento pubblico e politica economica fascista*, cit., pp.240.245.

Il biennio 1931-1932 segnò la fase più acuta della depressione in Italia. Questo poco lusinghiero risultato fu il frutto del combinato disposto della preesistente crisi della produzione fisica industriale e agricola e dell'insorgere della crisi finanziaria con il pericolo di fallimento che interessò le tre principali banche commerciali del Paese: Banca Commerciale italiana (Comit), il Credito Italiano (Credit) e la Banca di Roma, tutte e tre sopraffatte dalle esposizioni verso le imprese. In un primo momento queste banche miste cercarono di correre ai ripari costituendo delle *holding* finanziarie nelle quali riversare le partecipazioni industriali cercando così di smobilizzarle. Questa operazione non recise del tutto il cordone ombelicale che le legava alle *holding* e davanti alle pressanti richieste di credito da parte dei principali gruppi industriali del Paese le banche dovettero aumentare pericolosamente le loro esposizioni. A questo punto entrò in scena Mussolini spaventato da una possibile crisi a cascata con il fallimento delle banche e la chiusura delle imprese. Tra il 1931 e il 1932 furono siglate tra queste banche e la Banca d'Italia una serie di convenzioni, con le quali fu garantita loro la liquidità necessaria in cambio di una prima divisione tra operazioni di credito ordinario e operazioni di credito industriale. L'altro effetto delle convenzioni fu però quello di rendere l'istituto di emissione gioco forza il prestatore di ultima istanza del sistema finanziario italiano. Tale pressione sulla Banca d'Italia divenne all'indomani del 1933 insostenibile con un credito maturato nei confronti delle tre banche miste che rappresentava circa il 60% della circolazione monetaria italiana³⁶. Per far fronte a tale urgente situazione venne predisposta la formazione di un nuovo ente: l'Istituto per la Ricostruzione Industriale (IRI) avente lo scopo di ricreare un mercato finanziario in Italia estromettendo definitivamente la figura della banca mista e ponendo su nuove basi organizzative e tecniche le attività industriali trasferite sotto il suo controllo³⁷.

VI.3 La crisi nel contesto locale

Non è quindi una questione meridionale. Il meridionale non ha questioni da sollevare³⁸.

³⁶ Lorenzo Iaselli, *Gli enti economici del fascismo* in Fausto Domenicantonio (a cura di), *Intervento pubblico e politica economica fascista*, cit., pp.113-124.

³⁷ Giuseppe Conti, *Economie e banche tra le due Guerre (1915-1945)* in Leandro Conte (a cura di), *Le banche e l'Italia. Crescita economica e società civile 1861-2011*, cit., pp.157-165.

³⁸ Unione industriale fascista della provincia di Napoli, *Atti del Primo congresso industriale del Mezzogiorno*, Napoli, Francesco Giannini & Figli, 1930, p.14.

Con queste parole il presidente dell'Unione industriale della provincia di Napoli, Teodoro Cutolo, inaugurò il Primo congresso industriale del Mezzogiorno organizzato in collaborazione con Confindustria nel gennaio del 1930. Le parole di Cutolo furono la perfetta cartina di tornasole di un approccio tenuto durante i lavori congressuali. Nonostante oggi la letteratura abbia ampiamente dimostrato come nel corso del Ventennio le politiche del fascismo accentuarono e non ridussero il divario Nord-Sud³⁹, si può leggere nelle parole dei congressisti un certo ottimismo per il «cammino» intrapreso dal Mezzogiorno. In queste relazioni l'azione «illuminante» del fascismo non fu mai messa in discussione, sintomo di un dibattito e di una critica che dovevano pur sempre far i conti con un contesto dittatoriale. La sconfessione dell'esistenza di una questione meridionale portò alla «cloroformizzazione» delle relazioni, le quali nel denunciare condizioni di sottosviluppo – specialmente per le opere pubbliche e i collegamenti – furono attente a non compiere mai opera di critica diretta, se non nei confronti del passato e vituperato regime liberale. Ciò detto, i voti espressi in conclusione di ogni seduta permettono però di prendere maggiormente visione di alcune problematiche pur sempre sollevate. Garantire forme agevolate di microcredito ai coltivatori meridionali, favorire la trasformazione fondiaria di vaste aree, incentivare la meccanizzazione delle colture, erano solo alcune richieste che dimostrano in controtuce l'arretratezza dell'agricoltura meridionale di quegli anni. Di pari dignità congressuale risultano le richieste di allacciamenti stradali ordinari tra molti Comuni, indizi di un grave isolamento spaziale di questa parte di penisola, e le richieste del collegamento ferro/gomma tra i principali porti meridionali, indizi anche in questo caso di un isolamento sociale ed economico dei principali centri (Napoli, Palermo, Bari). L'immagine che se ne ricava è quella di un Mezzogiorno disconnesso non tanto con il resto del Paese, ma con le sue stesse regioni. Questa fotografia delle condizioni socioeconomiche del Mezzogiorno va a ridimensionare notevolmente la battente retorica del famoso hinterland portuale di Napoli – e degli altri porti meridionali – che senza soluzione di continuità è riproposta dal tardo periodo liberale al fascismo come fattore di crescita dei *gateway* portuali. La presunta capacità di Napoli, Bari e Palermo di poter

³⁹ Cfr. Emanuele Felice, *Perché il Sud è rimasto indietro*, Bologna, Il Mulino, 2013; Guido Pescosolido, *La questione meridionale in breve. Centocinquanti anni di storia*, Roma, Donzelli, 2017.

essere sia collettori di prodotti regionali, sia *entrepôt* di prodotti d'oltremare si scontra con una realtà fatta di mercati non interconnessi, circoscritti e poco sviluppati.

Come già osservato per il dato nazionale, la crisi nel napoletano colpì con più forza i settori pesanti (cantieristica, siderurgia, metalmeccanica) e alcune manifatture leggere come il tessile. Questi settori rappresentavano però a livello locale anche l'asse portante intorno a cui era andata formandosi il primo nucleo industriale della provincia napoletana nel ventennio precedente. Per tali motivi la crisi minò le basi stesse e gli assunti sui quali si era edificata l'idea di una Napoli industriale. I dati sugli effetti della crisi del 1929 nell'area provinciale offerti dalle analisi di Varvaro⁴⁰, Frascani⁴¹ e dal Banco di Napoli, che a partire dal 1931 pubblica la rivista mensile «Rassegna economica»⁴², offrono un quadro produttivo in forte contrazione, ma con alcuni distinguo. Tra il 1931 e il 1936 l'indice della popolazione attiva scende dal 38 al 34,8%, 9 punti al di sotto della media nazionale, nel 1930 la produzione del comparto meccanico – già duramente provata – è solo al 60% delle sue abituali potenzialità, mentre nel 1931 la produzione tessile cala del 23% rispetto all'anno precedente. Non va meglio al commercio, per il quale si registra una regressione dell'indice del valore delle importazioni che è di quasi il 48% per gli anni dal 1928 al 1933 – dato molto più alto della media nazionale – mentre nello stesso periodo la contrazione delle esportazioni è dell'ordine del 28%. Nel paniere che forma le tipiche esportazioni napoletane particolarmente colpiti sono i comparti della pasta e delle conserve, i quali assistono solo tra il 1931-1932 ad una contrazione in valore delle esportazioni rispettivamente del 39% e 16%⁴³. Fioccano i fallimenti di imprese piccole e grandi: nel 1930 sono un terzo in più di quelle registrate nel 1925 e coinvolgono principalmente il settore del commercio. Intermediari e case commerciali sono le principali attività a chiudere i battenti, ma non mancano anche i grossi comparti. In questo frangente storico è la già malmessa cantieristica napoletana a subire maggiormente i

⁴⁰ Paolo Varvaro, *Napoli. Una città fascista*, cit., pp.155-168.

⁴¹ Paolo Frascani, *La città e la congiuntura. L'economia napoletana nella prima metà del Novecento* in «Meridiana», n.22/23, gennaio-maggio 1995, pp.223-247, qui pp.232-239.

⁴² *La produzione cerealicola nel 1930* in «Rassegna economica. Pubblicazione mensile del Banco di Napoli», vol.I, n.1, gennaio 1931, pp.5-7; *La vita economica nelle provincie meridionali. Miniere e cave* in Id., vol.II, n.2, febbraio 1931, pp.52-58; *Attività economica delle provincie meridionali e sviluppato dall'azione del Banco di Napoli nel 1931 (dalla relazione al bilancio 1931)* in id., vol.II, n.3, marzo 1932, pp.129-135; *La vita economica nelle provincie meridionali. L'industria guantaia* in id., vol.II, n.8, agosto 1932, pp.477-482; *La vita economica nelle provincie meridionali. L'industria guantaia (II)*, vol.II, n.9, settembre 1932, pp.533-541.

⁴³ Gianni Toniolo, *L'economia dell'Italia fascista*, cit., p.169.

contraccolpi della crisi mondiale. La «lunga agonia» – come la descrive De Benedetti – del periodo interbellico finisce con una sequela di chiusure e fallimenti. Per prime a chiudere nel 1929 sono le officine meccaniche Pattison (il cantiere sopravvive fino al 1932) nel 1931 chiudono le Officine meccaniche navali e anche la società di gestione dei cantieri, le Officine e i cantieri partenopei, interrompe l'attività nel 1932 a causa dei forti disavanzi di bilancio. «Di una lunga tradizione industriale, pure prestigiosa», riprendendo ancora le parole di De Benedetti, «sono rimasti pochi segni, a parte i padiglioni senza anima e memoria»⁴⁴. A sopravvivere alla scure della crisi nel golfo di Napoli sono solo i Bacini e Scali napoletani aggrappati – letteralmente – al contratto con la Regia Marina per la fornitura di due torpediniere che permette al gruppo una continuità d'esercizio senza troppe perturbazioni fino al 1933, anno in cui sono varate le unità e si apre anche per i Bacini il problema di dover affrontare la scarsa domanda di raddobbo dell'unità delle marine mercantile – molte poste in disarmo – e la competizione con gli altri cantieri per ottenere i contratti di fornitura per la marina militare, unica acquirente ormai rimasta⁴⁵.

Il segno lasciato dalla Grande Depressione non è però ovunque quello delle saracinesche abbassate ed ancora una volta è Frascani a suggerire il perché:

Si tratta di cicli di più lunga interruzione della crescita, che si configurano come punti nodali nel percorso evolutivo dell'economia capitalistica; momenti di trasformazione degli assetti istituzionali che ne regolano il funzionamento. Rotture di «sistema», dunque, che indicano inversioni nella scala della geografia economica, fanno emergere paradigmi tecnologici capaci di elevare il tasso di produttività ridisegnando l'organizzazione del lavoro negli spazi della produzione, azzerano le sperimentate pratiche di governo dell'economia e predispongono, infine, scenari inediti per la rappresentazione di quanto attiene alla sfera individuale e culturale⁴⁶.

La crisi, dunque, *anche* come un momento di trasformazione degli assetti consolidati, delle istituzioni e dei «paradigmi tecnologici» capaci di favorire nuovi e più dinamici settori meglio adattabili alle mutate condizioni di mercato. Sono gli anni in cui settori allora emergenti del capitalismo italiano (elettrico e chimico) sopravanzarono i settori

⁴⁴ Augusto De Benedetti, *La via dell'Industria*, cit., pp.106-107.

⁴⁵ Alla conclusione dei lavori delle due unità i Bacini e Scali furono costretti all'esubero di 350 operai. Tra il 1933 e il 1934 i cantieri si dedicarono quasi unicamente alle commesse militari per conto del governo italiano (2 torpediniere classe Spica e 3 rimorchiatori) e dei governi stranieri (4 torpediniere per il governo del Siam e una nave per servizio fari per il governo persiano). Cfr. ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.806, fasc.1.

⁴⁶ Paolo Frascani, *Le crisi economiche in Italia. Dall'Ottocento a oggi*, cit., p.X.

della prima industrializzazione imponendosi sullo scenario economico italiano degli anni Trenta come settori leader – in linea con una tendenza europea già affermata nei decenni precedenti – e fornendo, inoltre, il nuovo quadro dirigente del capitalismo italiano⁴⁷. La tendenza rilevata nel piano nazionale si ritrova pedissequamente nel piano locale, dove di fronte agli affanni dei settori tradizionali dell'industria napoletana e del discredito caduto sul quadro dirigente economico locale, trovano spazio nuovi settori guidati da personalità emergenti. È il caso soprattutto della Società Meridionale di Eletticità (SME) che negli anni Trenta si trova a raccogliere i frutti di un attento piano di costruzioni di impianti e di bacini idraulici realizzati tra il 1922 e il 1932 tra la Campania e la Calabria ponendo il gruppo della Meridionale tra le prime realtà imprenditoriali del Paese⁴⁸. L'ascesa della SME, divenuta negli anni Trenta una vera e propria *holding*, si deve anche e soprattutto alle capacità mostrate dall'amministratore delegato – dal 1937 anche presidente del consiglio d'amministrazione – Giuseppe Cenzato assunto in breve tempo a figura chiave del mondo industriale napoletano e intermediario privilegiato del fascismo e dell'IRI⁴⁹. La lista di incarichi e ruoli istituzionali ricoperti da Cenzato è lunga e ramificata: presidente dal 1932 dell'Unione industriale di Napoli, uomo molto vicino a Beneduce – quest'ultimo consigliere nel Cd'A della SME – il quale gli affida incarichi di riorganizzazione tecnico-finanziaria di gruppi elettrici confluiti nell'IRI eludendo il palese conflitto di interessi⁵⁰, presidente della sezione industria del Consiglio provinciale dell'economia corporativa di Napoli, infine, vicino alle autorità fasciste tanto da essere nominato nel 1940 commissario dell'Ente Mostra d'Oltremare. Cenzato è a tutti gli effetti il perno intorno al quale si costituisce negli anni Trenta una nuova rappresentanza economica provinciale; uno *stakeholder* della società napoletana⁵¹. Il terreno d'elevazione è l'Unione industriale napoletana, che sotto la guida di Cenzato riesce ad uscire dalla penombra degli anni Venti e a porsi non solo come ente di servizio e sostegno per gli operatori del settore, ma come organismo di indirizzo dell'intero apparato produttivo

⁴⁷ Cfr. Alessio Gagliardi, *Gli imprenditori e il regime* in Giulia Albanese e Mario Isnenghi (a cura di), *Gli Italiani in guerra. Conflitti, identità, memorie dal Risorgimento ai nostri giorni*, vol. IV, tomo I, *Il Ventennio fascista. Dall'impresa di Fiume alla Seconda guerra mondiale (1919-1940)*, Torino, Utet, 2008, pp. 445-452.

⁴⁸ Augusto De Benedetti, *La via dell'Industria*, cit., pp.39-58.

⁴⁹ Cfr. Michele Fatica, *Giuseppe Cenzato* in *Dizionario Bibliografico degli italiani*, vol.23, 1979.

⁵⁰ Adriana Castagnoli, *Le strategie industriali: elettricità e telecomunicazioni* in Valerio Castronovo (a cura di), *Storia dell'IRI. Dalle origini al dopoguerra*, Roma-Bari, Laterza, 2012, pp.284-302.

⁵¹ Stefania Barca, *L'etica e l'utilità: appunti sul «meridionalismo razionale» dell'ingegner Cenzato* in «Meridiana», gennaio 1998, n.31, pp.137-178.

napoletano⁵². L'ambizioso programma determina uno spostamento del baricentro della rappresentanza economica napoletana dal Consiglio Provinciale dell'Economia all'Unione industriale con la prima che perde l'autorità, la forza contrattuale e l'iniziativa per continuare ad essere il referente e garante degli interessi locali. Le accresciute funzioni dell'Unione negli anni Trenta dipendono anche dalla capacità dei suoi vertici di diventare «moderatori» – espressione di Gagliardi⁵³ – della nuova stagione di investimenti pubblici targata IRI e di trasformare l'associazione in una struttura di coordinamento di tale intervento. Il segno dei tempi che cambiano è ravvisabile nella caduta in penombra di Biagio Borriello, protagonista assoluto delle vicende fin qui trattate, ma ormai invisibile a Mussolini⁵⁴ e all'ala intransigente del fascismo napoletano tornata al potere nella seconda metà degli anni Trenta⁵⁵. Ciò non vuol dire che Borriello e il gruppo dirigente a lui legato scompaiono dalla scena, anzi, si dimostrerà come l'armatore giocò un ruolo importante della riorganizzazione del settore marittimo negli anni Trenta. Quello che avvenne non fu una diminuzione di potere, ma una diminuzione nella capacità di indirizzare le strategie dal basso e influenzare le scelte dall'alto. In pratica un disconoscimento silenzioso della funzione di «mediatore» locale, il cui scettro passò ad altri.

Morto un re se ne fa un altro, ma Cenzato era una figura molto diversa da Borriello e ciò non solo per il noto carattere schivo che contraddiceva l'imprenditore dell'oro bianco, ma anche per gli obiettivi che egli si pose, gli uomini di cui si circondò e, in ultimo, le nuove strutture intorno alle quali aggregò interessi e capitali. Già in occasione della sua nomina a presidente dell'Unione Cenzato fu autore di una famosa nota sullo stato dell'economia della provincia di Napoli redatto per il presidente di Confindustria Antonio Stefano Benni. Il documento fu costruito intorno ad una serie di punti e richieste rispecchianti i principali comparti dell'industria napoletana. Una somma e non sintesi di interessi diversi che ricorda molto da vicino quella dei memorandum della Camera degli anni Venti. Tuttavia, il documento riservò anche una particolare attenzione al tema che divenne

⁵² Francesco Dandolo, *Interessi in gioco*, cit., pp.65-75.

⁵³ Alessio Gagliardi, *Sviluppo, élites economiche e periferiche* in Paul Corner e Valeria Galimi (a cura di) *Il fascismo in provincia. Articolazione e gestione del potere tra centro e periferia*, Roma, Viella, 2014, pp.33-51.

⁵⁴ Una prova sono le molteplici richieste di udienza con Mussolini che dalla seconda parte degli anni Trenta cominciano sempre più a non essere accolte. Cfr. ACS, SPD, CO, *Biagio Borriello*.

⁵⁵ ICSR, Fondo Savarese, busta 13, fasc.40, *Alto commissariato aggiunto per l'epurazione*.

centrale per la nuova dirigenza economica locale: la formazione di una classe imprenditoriale locale preparata e responsabilizzata⁵⁶. Lo scopo era quello di superare una delle denunciate condizioni di sottosviluppo dell'area, ossia quella condizione di satellitismo di molte attività industriali locali nei confronti di gruppi del Nord Italia e per farlo si riconobbe la necessità di dar vita ad un *management* locale capace di computare un indirizzo territoriale preciso. In ossequio a questo obiettivo Cenzato e l'Unione diedero vita alla Fondazione politecnica per il Mezzogiorno d'Italia nello stesso anno della famosa relazione. Il nuovo ente fu concepito in stretto legame con la Scuola di ingegneria di Napoli, con la quale condivise non solo l'organizzazione ma anche gli spazi di ricerca applicata. Il nuovo ente fu una creatura di Cenzato in tutto e per tutto con l'imprenditore che ne mantenne le redini della presidenza – tranne per un breve intermezzo – fino al 1969. Insieme a lui incominciarono a gravitare intorno al Politecnico nuove figure come il professore di chimica Francesco Giordani, vicepresidente dell'ente e ben presto figura chiave del nuovo *management* pubblico formato dall'IRI⁵⁷. Due anni dopo maturò compiutamente il disegno di Cenzato e Giordani con la nascita della rivista «Questioni meridionali» avente lo scopo di «rappresentare, insomma, una sorta di laboratorio espositivo dei connotati scientifici della realtà meridionale»⁵⁸ spaziando in molti campi del sapere, ma mantenendo saldo un approccio volutamente statistico-econometrico. È evidente – come ha riconosciuto Sergio Zoppi – che la scelta di usare il termine «Questioni», quando il fascismo aveva messo al bando l'esistenza di una «questione» era sia una provocazione sia una rivendicazione di una specificità meridionale non solo in chiave negativa, ma anche di riscoperta di peculiarità territoriali da sfruttare⁵⁹. Questa fu la griglia di organizzazioni e personalità intorno alle quali prese forma il progetto di un nuovo meridionalismo, incapace all'atto di nascita di poter dispiegare completamente

⁵⁶ Stefania Barca, *L'etica e l'utilità: appunti sul «meridionalismo razionale» dell'ingegner Cenzato*, cit., pp.161-172; Augusto De Benedetti, *La via dell'Industria*, cit., pp.58-74; Francesco Dandolo, *Interessi in gioco*, cit., pp. 69-73.

⁵⁷ Francesco Giordani fu vicepresidente dal 1935 al 1938 del consiglio di amministrazione dell'Ilva e dal 1937 anche vicepresidente della Finsider. All'Ilva portò avanti il progetto di potenziamento della produzione di acciaio attraverso pochi stabilimenti a ciclo completo distribuiti sul territorio nazionale, riprendendo in parte gli assunti del Piano Sinigaglia sulla produzione di acciaio in Italia. Nel 1937 fu nominato vicepresidente dell'IRI e nel novembre 1939 sostituì Beneduce, ammalato, alla presidenza rimanendovi fino al 1943. Cfr. Aldo Guadino, *Francesco Giordani* in «Dizionario Biografico degli Italiani», vol.55, 2001.

⁵⁸ Augusto De Benedetti, *La via dell'Industria*, cit., p.73.

⁵⁹ Sergio Zoppi, *Questioni meridionali. Napoli (1934-1943)*, Bologna, Il Mulino, 2019, pp.17-22.

quel potenziale che si vedrà solo nel secondo dopoguerra⁶⁰, ma abbastanza forte e radicale nelle sue prime fasi da introdurre una nuova generazione di tecnici, intellettuali e imprenditori e sostituire alcune delle istituzioni intermedie ormai obsolete e retaggio di approcci di ottocentesca natura come il Reale Istituto di incoraggiamento di Napoli, in declino e chiuso definitivamente nel 1937. Il ritrovo di queste personalità divennero le pagine di «Questioni meridionali», in cui si discuteva di problemi di stringente attualità per il Meridione e si offrivano soluzioni pratiche. Il primo numero uscito nel 1934 si apre con il saggio *Entità e distribuzione delle vie e dei mezzi di trasporto in Italia* di Filippo Tajani titolare della cattedra di ferrovie presso il Politecnico di Milano. Il quadro comparativo con il Centro-Nord dei sistemi di comunicazione è desolante, ma l'autore è attento a procedere «a passo felpato» – per usare un'espressione di Zoppi – a causa dell'onnipresente censura fascista. Tenuto conto della censura è pur sempre significativo che il saggio di apertura della rivista fosse dedicato al tema delle insufficienti comunicazioni senza sminuire o eludere il differenziale esistente tra Nord e Sud. Questo dimostra il cambio di paradigma della «questione» meridionale inaugurato dal nuovo sodalizio e in controtendenza a quanto visto nel Primo congresso industriale del Mezzogiorno. Anche il secondo saggio di Andrea Gerelli sul problema alberghiero meridionale e più specificatamente napoletano si dimostra un'amara disamina di quella che negli anni 1934-1935 stava assumendo i contorni di vera e propria prospettiva di sviluppo della città in relazione al più stretto rapporto tra Napoli, le colonie e il Mediterraneo. Per Gerelli, a parte qualche albergo di lusso, nel capoluogo campano non esistevano moderne strutture ricettive tali da essere definite alberghi. Il settore a Napoli era costituito quasi esclusivamente da antiche locande, nelle quali gli spazi si presentavano spesso limitati e angusti e le condizioni igieniche erano agli antipodi della presunta nuova attenzione turistica della città⁶¹.

Per quanto siano abbastanza chiare le linee entro cui iniziò a muoversi questo nuovo meridionalismo di ascendenza nittiana e tecnocratica, bisogna pur dire che si sta parlando di un'oligarchia economica avente una ristretta base sociale. La volontà di dare risposte concrete a problemi concreti della città non è motivo sufficiente per parlare di una

⁶⁰ Leandra D'Antone, «L'interesse straordinario» per il Mezzogiorno (1943-1960) in «Meridiana», settembre 1995, n.24, pp.17-64.

⁶¹ Sergio Zoppi, *Questioni meridionali*, cit., pp. 28-33.

partecipazione attiva del mondo imprenditoriale nella politica economica e sociale della provincia. Si tratta in ogni caso di spunti di riflessione, di consigli e suggerimenti offerti a operatori del settore e politici, a cui non segue necessariamente una ricezione e realizzazione. Infatti, per quanta influenza potesse aver maturato il gruppo di «Questioni Meridionali» quest'ultimo non riuscì a creare una solida cooperazione con le autorità fasciste locali e centrali. È pur vero che a livello locale ci fu un riconoscimento del valore e dell'importanza di queste personalità con il conferimento di diverse cariche, specialmente nel caso di Cenzato, ma ciò non fu il preludio ad un vero proprio coinvolgimento. I motivi sono da ricondurre sicuramente alla diffidenza che Mussolini e il fascismo maturarono nell'ultimo scorcio degli anni Trenta verso il settore industriale con toni sempre più polemici nei confronti del supposto modello di vita borghese e dalla supposta deriva indotta dall'urbanizzazione. A livello locale la diffidenza si fece competizione con federali e gerarchi impegnati ad occupare il maggior numero di enti sorti soprattutto in occasione del massiccio intervento pubblico in risposta alla crisi. Il controllo dell'ingente flusso di capitali proveniente dai ministeri o dal partito fu al centro di un'agguerrita lotta di consorterie locali a Napoli come nelle altre provincie d'Italia. Per tutti questi aspetti le proposte di rilancio della città prospettate dal basso rimasero confinate nell'ambito tecnico senza riuscire a trovare una vera e propria sponda a livello politico. Il fascismo, per contro, proseguì nel percorso di elaborazione di un modello di rilancio della città basato come si vedrà a breve sul turismo e sulle funzioni di snodo dei traffici con le colonie italiane.

Fino a questo punto l'analisi si è focalizzata sulla portata e le conseguenze della crisi economica sul tessuto produttivo della provincia. Si è cercato di ricostruire quei percorsi che portarono, da un lato, al ridimensionamento di alcuni settori (navigazione, commercio, cantieristica, siderurgica) con la conseguente perdita di forza dell'élite economica provenienti da quell'area, dall'altro, all'ascesa di una nuova realtà imprenditoriale e di una diversa oligarchia economica con la quale il fascismo iniziò il confronto. Ciò detto, non bisogna dimenticare come la crisi fu un catalizzatore non solo dei processi economici, ma anche di quelli politici, come riscontrato nell'analisi del contesto nazionale. Il periodo racchiuso tra il 1929 e il 1933 è considerabile alla stregua di una fase periodizzante di questo progetto al pari di quanto già rilevato per il periodo 1921-1922, perché in questa seconda periodizzazione ritroviamo – sicuramente su scala

più ampia – un egual processo di rinnovamento di personalità, obiettivi, visioni e strutture istituzionali che coinvolge sia il centro sia la periferia e contemporaneamente sia l’ambito politico sia quello economico. Dell’accelerazione totalitaria imboccata dal regime negli anni Trenta se n’è già discusso per quanto riguarda le dinamiche nazionali, ora l’attenzione deve essere spostata invece verso quelle trasformazioni che interessarono il fascismo locale. Dal punto di vista propriamente politico il fascio napoletano rimase per tutta la sua storia lacerato da una profonda inquietudine tra le diverse correnti pronte a contendersene la guida. La destituzione dell’intransigente Tecchio nel 1926 dopo la nomina alla segreteria nazionale di Augusto Turati non decretò la fine dell’ala intransigente napoletana, che, anzi, rimase sempre sullo sfondo pronta a cogliere qualunque possibilità per riemergere. Il terreno di scontro tra intransigenti e normalizzatori napoletani, personalizzata nella contrapposizione tra Vincenzo Tecchio e Nicola Sansanelli⁶² – successore di Tecchio fino al 1929 –, non fu la purezza ideologica fascista, ma il controllo delle leve del potere locale. La lotta intestina nel fascio napoletano fu più prosaicamente una lotta tra consorterie e clientele contrapposte. Ciò detto, l’instabilità del fascio napoletano ebbe pur sempre la peculiarità, rispetto ad altri contesti, di mantenere quel germe intransigente e combattentistico che negli anni Trenta e specialmente nella seconda metà di quel decennio ebbe modo di riprendere forza e autorevolezza grazie al ritrovato allineamento con il centro del partito e i temi bellicisti e antiborghesi maturati dall’ultimo fascismo. Altro motivo alla cronica instabilità napoletana fu probabilmente l’ingombrante presenza dell’Alto Commissario, il quale incarnò – riprendendo le parole di Lupo – «l’opzione iper-centralista», che accentuò una devitalizzazione della politica in periferia⁶³. Nel tentativo di dirimere tali scontri la segreteria nazionale sotto la guida di Starace optò per la scelta del *tertium non datur*, ossia la selezione di federali avulsi dalle contrapposizioni locali, generalmente presi da ambiti giovanili come nel caso di Francesco Picone in carica dal 1934 al 1936 proveniente dalle file del GUF, oppure da altre regioni d’Italia come il successore Edoardo Saraceno giunto

⁶² Pasquale Villani riporta la seguente nota informativa anonima riguardo un possibile «armistizio» tra Sansanelli e Tecchio: «Io non ho mai avuto mai nulla di personale con Vincenzo Tecchio, perché non ho mai amministrato il Fascismo come una massoneria». Pasquale Villani, *Gerarchi e fascismo a Napoli*, cit., p.61.

⁶³ Salvatore Lupo, *Il fascismo*, cit., p.325.

dalla Sicilia e proveniente dalle file sindacaliste⁶⁴. La stabilizzazione del fascismo napoletano non fu viatico per una sua centralità nei processi decisionali, che ormai passavano per altri canali. Piuttosto, di fronte alla ramificazione e alla burocratizzazione del fascio i gerarchi locali preferirono focalizzare la loro attenzione sul controllo degli ingenti flussi di denaro che arrivavano in provincia ponendosi a capo di molti enti economici e assistenziali⁶⁵. Già la letteratura degli anni Novanta e inizio Duemila ammoniva dal considerare la burocratizzazione come la morte del partito, perché a dispetto della ormai ridotta capacità di indirizzo politico⁶⁶ il PNF aumentò a conti fatti la propria presa sulla società con la nazionalizzazione delle masse. Quello su cui si vuole porre l'attenzione in queste pagine è proprio la trasformazione che investì il partito e le sue diramazioni locali portandolo ad essere un interlocutore influente e ramificato, per certi versi in ambito locale anche un moderatore di interessi⁶⁷, ma senza la capacità di prospettare un indirizzo politico-economico indipendente. La federazione napoletana rimase quindi un interlocutore imprescindibile, potente e organizzato, ma incapace di assolvere la funzione di guida e referente dello sviluppo locale. Alcune delle spiegazioni a questa disfunzione sono ricostruite da Varvaro, il quale pone giustamente molta attenzione al *milieu* del fascismo napoletano. L'autore riconosce negli anni Trenta il cortocircuito finale di un sistema teso a voler diventare di massa, ma con alle spalle una ristretta base sociale. Il contraccambio preteso dalla ricetta staraciana per la stabilità del partito fu la costante spoliazione politica e il mancato rinnovamento dei quadri, che degradarono il PNF ad apparato burocratico assorto in funzioni spiccatamente previdenziali⁶⁸. Non è un caso, infatti, che l'incidenza delle voci di assistenza sul bilancio della federazione napoletana superino negli anni Trenta di gran lunga le voci di finanziamento alle attività propriamente politiche⁶⁹. Questa trasformazione del fascio in macchina amministrativa del consenso e l'inquadramento della quasi totalità della

⁶⁴ Matteo Di Figlia, *La classe dirigente fascista: una geografia del potere tra centro e periferia* in Giulia Albanese (a cura di), *Il fascismo italiano. Storia e interpretazioni*, Roma, Carocci, 2021, p.103.

⁶⁵ Tecchio, per esempio, fu nominato presidente nel 1937 dell'Ente Mostra fiera delle terre d'Oltremare. Per un approfondimento sull'importanza avuta dagli enti specialmente economici negli anni Trenta si rimanda a Lorenzo Iaselli, *Gli enti economici del fascismo* in Domenicantonio Fausto (a cura di), *Intervento pubblico e politica economica fascista*, cit., pp.93-141.

⁶⁶ Tommaso Baris, *Tra centro e periferia: Stato e partito negli anni del fascismo* in «Studi Storici» vol. 55, n.1, 2014, pp.27-40, qui pp.34-36.

⁶⁷ Cfr. Alessio Gagliardi, *Sviluppo, élites economiche e periferiche*, cit.

⁶⁸ Paolo Varvaro, *Politica ed élites nel periodo fascista* in Paolo Macry e Pasquale Villani (a cura di), *Storia d'Italia*, vol. La Campania, Torino, Einaudi, 1990, pp.941-1002.

⁶⁹ Ivi, p.984.

popolazione cittadina nelle nuove organizzazioni lavorative, dopolavoristiche e sindacali non mutarono tuttavia i meccanismi – ed è questo il punto centrale – di selezione dei quadri e di coinvolgimento politico dei diversi strati sociali della città, che rimasero oggetto dei programmi di mobilitazione e non soggetti attivi⁷⁰.

L'ultimo tassello da inserire nel mutato quadro degli anni Trenta è Mussolini. Il duce fece ritorno nella città partenopea in occasione dell'anniversario della marcia su Roma dopo nove anni dal suo famoso discorso al San Carlo e dall'identificazione di Napoli come regina del Mediterraneo. Da allora molto era cambiato non solo in città, ma anche nel regime e perfino nel mondo. Il passaggio dagli anni Venti agli anni Trenta con tutto quel carico trasformativo e periodizzante aveva messo in discussione la collocazione pensata per la città. Il rapido mutare di scenari geopolitici ed economici comportò la ridefinizione degli obiettivi nazionali e delle strategie da adottare. A fronte di quanto appena detto la venuta di Mussolini a Napoli e il suo discorso rappresentarono, quindi, un importante *turning point* delle direttive d'intervento, una «enunciazione» – come scrive «Il Mattino» – «di propositi ed un ordine di marcia, ma per un ulteriore cammino»⁷¹. In occasione della venuta del capo del fascismo il principale giornale meridionale volle ripercorre la storia di quel giorno «cruciale» dell'ottobre 1922 e cosa esso significò per la città che aveva dato «i natali alla rivoluzione fascista». Una narrazione che unì e tenne insieme passato e presente mostrando quanto era stato fatto da allora e quanto ancora stava cambiando, ciò al fine di creare quel giusto clima di attesa e fibrillazione in città⁷². Nel giorno «atteso e invocato da anni con tanta passione»⁷³ Mussolini giunse a Napoli proprio dal mare, quello stesso mare che nove anni prima aveva indicato come principale vocazione della città. Scese dall'incrociatore Aurora al molo Beverello per poi dirigersi verso la sala Maddaloni dove tenne una riunione dei direttori federali del PNF, nella quale impartì istruzioni ai gerarchi della provincia per una più efficace propaganda verso quel «grande popolo, specialmente dimostratosi tale nelle difficoltà economiche di quest'ora»⁷⁴. Il giorno

⁷⁰ Id., *Una città fascista*, cit., pp.210-216.

⁷¹ «Il Mattino», 15-16 ottobre 1931, *Donde mosse la vittoria*.

⁷² «Il Mattino», 18 ottobre 1931, *Come fu giudicata la giornata napoletana del 24 ottobre*; id., 20 ottobre, *La mobilitazione napoletana per la Marcia su Roma*; id. 21 ottobre, *Le grandi giornate dell'ottobre di nove anni fa*; id. 22 ottobre, *Passione fascista del popolo napoletano nell'attesa del Duce*; id., 23 ottobre, *Napoli fascista si prepara ad accogliere trionfalmente Mussolini*.

⁷³ «Il Mattino», 24-25 ottobre 1931, *Viva il Duce*.

⁷⁴ Edoardo e Duilio Susmel (a cura di), *Opera omnia di Benito Mussolini*, vol. XXV, *Dal dodicesimo anniversario della fondazione dei fasci al patto a quattro*, Firenze, La fenice, 1958, p.46.

successivo iniziò, come da prassi in quegli anni, l'ispezione delle «opere del regime», prime fra tutte proprio quelle del porto ormai in corso di completamento. Successivamente fu la volta del Banco di Napoli⁷⁵ e dei lavori al rione Carità, divenuto con i suoi nuovi palazzi del potere il primo centro direzionale di Napoli, nonché principale cantiere per l'assorbimento dei disoccupati napoletani. Il giorno seguente Mussolini tenne un discorso alla folla dal palazzo della prefettura a piazza Plebiscito. Il discorso acquista fin da subito una forte valenza, perché in esso ritroviamo alcuni degli elementi di maturazione nel pensiero mussoliniano: la crisi economica intesa anche come crisi spirituale e di civiltà, il proporre l'immagine di una «terza via» italiana e, in ultimo, il ritorno alla terra rassicurante e benevola. Al principio del discorso Mussolini ricordò quei giorni del 1922 nella città partenopea per poi passare a rammentare la sua seconda – e difficile – venuta dopo l'omicidio Matteotti per «constatare la realtà dei problemi che più vi assillano». Si appuntò il merito dell'«organo [l'Alto Commissariato] che io avevo creato per far riguadagnare in pochi anni il tempo perduto in mezzo secolo» compiacendosi nel constatare come i suoi ordini erano stati eseguiti dopo l'ispezione ai cantieri. Passò dopo a descrivere la situazione di quegli anni riconoscendo come il 1929 «ci ha costretti a rallentare il ritmo della nostra fatica» e riconoscendo che nel sistema economico globale «qualcosa si è incagliato e forse spezzato» e che ormai la crisi non riguardava più solo l'ambito economico, ma era divenuta «soprattutto spirituale e morale». Da questo punto del discorso Mussolini mostrò l'alternativa scelta dal regime, un'alternativa originariamente fascista lontana «dalle aberrazioni monopolistiche del bolscevismo, ma anche dalle insufficienze stradocumentate delle economie liberali» e vicina al popolo verso cui «bisogna andare». Infine, il discorso tornò su Napoli e sulle «le direttrici per l'azione del domani»:

Sono cinque: prima di tutto l'agricoltura, che deve trovare sbocchi per i prodotti delle vostre terre ubertose, poi l'industria, per la quale devono esserci i lavori che le leggi hanno stabilito, la navigazione, che nel vostro porto, completato e ammodernato, deve far rifiorire i vostri traffici; l'artigianato, che documenterà al mondo la maestria, la genialità dei vostri artigiani, finalmente il turismo, poiché voi potete offrire al mondo panorami incantevoli e città dissepolti che non hanno uguali sulla faccia della terra⁷⁶.

⁷⁵ *La visita del duce alla direzione generale del Banco di Napoli* in «Rassegna economica. Pubblicazione mensile del Banco di Napoli», vol.1, n.11, 1931, pp.555-559.

⁷⁶ Ivi, pp.48-51.

Mettendo a confronto queste parole con quelle del discorso del San Carlo del 1922 – sicuramente molto meno programmatico – risalta subito la differente scala di priorità di Mussolini. In sintonia con l'idea di «ruralizzare l'Italia» di quegli anni, al primo posto – «prima di tutto» – viene posta la direttrice dello sviluppo agricolo. L'industria segue dietro e la navigazione, il fulcro della visione di sviluppo fino allora sostenuta, è solo terza. Ritorna sulla scena anche il turismo, che dopo decenni di penombra torna ad essere una prospettiva. Questo discorso sicuramente non è un programma e – come dice Villani – «niente di particolarmente nuovo e politicamente rilevante»⁷⁷ ma segna, in ogni caso, un solco inequivocabile nel quale poi avrebbe dovuto muoversi l'azione partitica. Più che un passo indietro le parole di Mussolini definirono un'inversione di polarità dal mare alla terra, con tutto ciò che ne consegue a livello di relazioni economiche. Si vuole ribadire che il discorso in questa analisi non è considerato alla stregua di un atto normativo, ma è simbolicamente importante rilevare la scelta di porre l'agricoltura al primo posto tenuto conto che erano passati quasi trent'anni dalla legge speciale per Napoli e l'inizio di quell'industrializzazione diffusa della provincia, la quale aveva portato la Campania ad essere la prima regione industrializzata del Meridione. Allo stesso modo, è importante notare come i temi marittimi siano quasi del tutto assenti nella nuova prospettiva mussoliniana.

VI.4 Ripensare la strategia marittima tra ambizione e realismo

Per la venuta del duce la macchina della propaganda e quella del partito avevano reso la città un grande palcoscenico sul quale far salire accolto da roboanti applausi un solo uomo: Mussolini. Sia Villani sia Corner hanno affrontato la venuta di Mussolini a Napoli studiandola attraverso il punto vista degli informatori anonimi. Entrambi evidenziano il distacco mostrato dalla popolazione napoletana in quell'occasione verso le autorità locali (Alto Commissario Castelli e il federale in carica Nicola Schiassi), un distacco accentuato dal personalismo di Mussolini che raccolse tutta l'attenzione su di sé. Da qui, la considerazione – fatta propria maggiormente da Villani – che i napoletani difficilmente sarebbero stati inquadrati come ferventi fascisti, ma sicuramente avevano dato prova di

⁷⁷ Pasquale Villani, *Gerarchi e fascismo a Napoli*, cit., p.59.

sentito «mussolinismo»⁷⁸. Al di là delle differenze interpretative è un fatto che le fonti a nostra disposizione parlino di un'apatia della popolazione napoletana, riflesso sicuramente di un malessere sociale convogliato verso i più vicini riferimenti del potere: Alto Commissario e federale. Le cose, perciò, non andavano bene e sotto il luccichio della mobilitazione organizzata per il duce iniziava a montare un malessere che aumentò al crescere delle privazioni portate dalla recessione. Le autorità locali e centrali erano consapevoli che bisognava attuare un cambio di rotta, cioè ripensare una strategia per la città. I tempi di maturazione di questo ripensamento non furono certo lineari e si composero di una serie di elementi che arricchiscono il quadro d'azione. Cercando di sintetizzare, si può operare una separazione tra un primo periodo (1930-1933), in cui l'obiettivo è principalmente quello di contenere gli effetti deflagranti della crisi e un secondo periodo (1933-1935), in cui si realizza una riorganizzazione di molti settori attraverso l'IRI mentre il fascismo accelera sull'identificazione di Napoli come città del colonialismo italiano. Di seguito si utilizzerà questa divisione per analizzare l'azione statale nell'area di Napoli specificamente limitata all'economia marittima. La domanda a cui si cercherà di rispondere è se la crisi abbia rappresentato anche un momento di messa in discussione di quei consolidati interessi di gruppi navalmeccanici del Paese e una ridefinizione della gerarchia portuale italiana. Riprendendo la metafora del «Roma»⁷⁹, dalla crisi che scosse il mondo Napoli ottenne i suoi primi «sudditi»?

VI.4.1 La «guerra tirrenica»

I riflessi della crisi internazionale con la contrazione dei traffici e la diminuzione della produzione di molti beni ebbe riflessi particolarmente pesanti – lo si è visto – in alcuni settori ad alta intensità di capitali come la navigazione, la cantieristica e la siderurgia. Questi settori erano andati nel corso del tempo – si è visto anche questo – legandosi l'un l'altro nel processo di industrializzazione italiana grazie al concorso di alcune banche come la Comit e la Credit, prestatori di ultima istanza e veri architravi di un sistema di gruppi polisettoriali altamente integrati. Gli anni Venti dimostrarono la debolezza dell'area napoletana sia sotto l'aspetto degli asset strategici, sia sotto quello della capacità

⁷⁸ Ivi, pp.54-60; Paul Corner, *The fascist party & popular opinion in Mussolini's Italy*, New York, Oxford University press, 2012, p.184

⁷⁹ Il «Roma», 30 ottobre 1924, *Napoli e le linee sovvenzionate*.

di *lobbying* costringendo la città a subire quello «schiacciamento tirrenico» da parte di Genova e Palermo all'atto di riorganizzazione delle linee sovvenzionate nel 1923 e nel 1925. L'irrompere della crisi diede l'occasione di rimettere in discussione questo risultato.

Un primo fattore di mutamento dello *statu quo* si realizzò già prima del 1929 con la costituzione dell'Istituto di credito Navale⁸⁰ (ICN) volto a fornire alle società di navigazione i mezzi finanziari necessari per il rinnovo delle flotte senza passare dalle banche miste. L'istituto rientrava per fisionomia e strumenti operativi nei tipici enti Beneduce, ossia enti snelli a livello di organico nati per un unico e specifico scopo e che per finanziarsi e finanziare le imprese richiedenti mettevano in vendita titoli obbligazionari con garanzia statale assimilabili, perciò, ai titoli del Tesoro. Nel fare ciò il «modello Beneduce» trasformava uno storico punto critico del sistema produttivo italiano in uno dei suoi punti di forza. Il processo di industrializzazione italiano fin dalle origini era stato contraddistinto dalla mancanza di capitali di rischio e dalla mancanza di fiducia dei risparmiatori italiani più inclini a investire nei più sicuri titoli di Stato costringendo le imprese a chiedere alle banche i capitali necessari. Nella sua semplicità di impostazione il modello Beneduce recideva questo rapporto siamese tra banche e imprese creando un canale di finanziamento alternativo che sfruttava proprio la caratteristica tesaurizzazione dei risparmiatori italiani mediante un sistema di raccolta del risparmio privato basato sull'emissione di obbligazioni con la copertura statale. I capitali raccolti venivano poi indirizzati al finanziamento di settori considerati strategici per l'economia nazionale. Il modello Beneduce, raffinato nel corso degli anni fino a giungere alle sue massime espressioni (IRI e legge bancaria del 1936⁸¹) era, nei fatti, un modello «integrativo e concorrenziale»⁸² al modello della banca mista che aveva dominato lo scenario italiano fino a quel momento.

L'ICN mise in discussione il controllo assoluto delle banche mostrando altre vie di finanziamento, ma fu la crisi bancaria del 1931 a dare il colpo decisivo ad un sistema di credito che per autoconservazione cercò di rinnovarsi con scarso successo. Nel febbraio

⁸⁰ R.D.L. 5 luglio 1928, n.1817.

⁸¹ La legge sancisce la separazione tra attività di credito ordinario e credito industriale limitando le banche commerciali al solo credito ordinario.

⁸² Roberto Giulianelli, *Armatori, banche e Stato*, cit., p.131.

del 1931 fu siglata una prima convenzione segreta tra lo Stato e la Credit per evitare il fallimento della banca dietro l'impegno di quest'ultima a cedere tutte le partecipazioni industriali a due *holding* create allo scopo (Sfi e elettrofinanziaria) e a svolgere esclusivamente credito ordinario, prevalentemente depositi e sconti. Nel tentativo di abbattere il peso rappresentato dagli immobilizzi delle partecipazioni industriali la Credit tentò, inoltre, la strada della riorganizzazione dei settori più onerosi (*capital intensive*) del proprio portafoglio, fondendo imprese lì dove possibile per ridurre al minimo le spese di esercizio ed eliminare le duplicazioni nei servizi e nelle strutture. Fu in questa occasione, per esempio, che prese corpo la decisione di portare i cantieri del golfo di Napoli sotto il controllo dell'Ansaldo e delle Officine Meccaniche di Milano (OM), con gli esiti prima rilevati. Ad ottobre dello stesso anno lo Stato siglò una convenzione simile anche con la Comit, che allo stesso modo fu costretta a spostare le sue partecipazioni industriali ad una *holding* (Sofindit) e a operare un processo di riorganizzazione tecnico-finanziaria non dissimile da quello realizzato dalla Credit⁸³. Tra il 1931 e il 1932 fu il settore della navigazione, notoriamente impegnativo dal punto di vista finanziario, a subire un profondo riordino favorito anche dalle nuove disposizioni di legge per l'accentramento aziendale⁸⁴. Seguendo l'esempio di Germania, Giappone e Gran Bretagna le principali compagnie armatoriali del Paese furono accorpate dando alla luce quattro nuove società: Italia-Flotte riunite con sede a Genova, che riunì N.G.I., Lloyd Sabaudò e Cosulich con un capitale di 720 milioni di Lire e navi per oltre 400.000 tonnellate; il nuovo Lloyd Triestino, che riunì l'omonima società, la Sitmar e la Marittima italiana con un capitale di 300 milioni e una flotta lievemente inferiore all'Italia-Flotte riunite; la Tirrenia in cui confluirono la Florio e la CITRA con un capitale di 130 milioni, dirigenza a Napoli e una flotta da 160.000 tonnellate. In ultimo, la Adriatica di navigazione che comprese la Puglia, Costiera, Nautica, San Marco, Zaratina e Società anonima imprese marittima con capitale 150.000 milioni⁸⁵. Dopo tante pressioni, richieste e azioni organizzate, Napoli tornava ad essere sede d'armamento di un grande società di navigazione e la causa di ciò andava ricondotta in non poca parte agli effetti destabilizzanti della crisi. Il ruolo del fascismo in questa prima fase – e non è comunque di scarsa importanza – fu quello di sfruttare la situazione di debolezza dei gruppi della

⁸³ Gianni Toniolo, *L'economia dell'Italia fascista*, cit., pp.210-219 e 228-233.

⁸⁴ R.D.L. 13 novembre 1931 n.1434.

⁸⁵ Roberto Giulianelli, *Armatori, banche e Stato*, cit., pp.165-166.

navalmeccanica per indurre un processo di riorganizzazione e razionalizzazione distributiva tramite disposizioni di legge e un nuovo regime di sovvenzioni marittime.

Al risultato di una società sovvenzionata unica nell'area del Tirreno, appunto la Tirrenia, non si giunse senza difficoltà e polemiche. In prossimità della formazione del nuovo gruppo di navigazione iniziò a montare un'aspra lotta tra Genova e Napoli alimentata dai rispettivi giornali locali. Le indiscrezioni che provenivano dal ministero sulla formazione di un'unica società alimentarono insinuazioni di spostamenti di compartimenti marittimi e perdita di linee che di certo non aiutarono a distendere il clima nell'ultima metà del 1931. Il 12 aprile si tenne a Genova una riunione presso il locale Consiglio provinciale dell'economia, nella quale presero parte autorità cittadine come l'ormai noto podestà Brocardi, esponenti dell'industria marittima come Odero ed esponenti del fascismo del calibro di Starace. Oggetto di discussione fu proprio la possibilità di dar vita ad un'unica società nell'area del Tirreno, una proposta che trovava d'accordo buona parte dei presenti ma lasciava molti dubbi e preoccupazioni per la determinazione della sede d'armamento. In quel consesso si riconobbe la necessità di razionalizzare un comparto che la crisi del commercio internazionale stava dimostrando essere molto sovradimensionato. A tale riconoscimento, però, seguì il monito al Governo di rispettare nella scelta dei tagli da effettuare la «tradizione dell'organizzazione, della concorrenza estera e dell'esigenze dell'hinterland nazionale» che porti come Genova rispecchiavano. Per questo motivo l'ordine del giorno votato all'unanimità indicò Genova come sede più naturale della futura società non potendo la città ligure diventare un mero «scalo di linee nazionali facenti capo ad altri porti, né essere subordinata ad altri interessi»⁸⁶. La notizia della riunione e del voto espresso giunsero presto a Napoli, dove, come è presumibile aspettarsi, non ebbe un'accoglienza benevola. Il «Roma» rimarcò la necessità che anche Napoli mediante le sue forze economiche e politiche facesse sentire i propri desiderata al Governo⁸⁷. In aggiunta, il giornale napoletano ricordò i soldi spesi per l'ammodernamento del porto e della necessità di mettere in valore quelle opere che proprio in quegli anni entrarono a regime – come solennemente rimarcato dalla pubblicistica fascista⁸⁸ – con la

⁸⁶ «Il giornale d'Italia», 14 aprile 1931, *Una riunione a Genova per il riordinamento dei servizi marittimi*.

⁸⁷ «Roma», 14 aprile 1931, *Gli interessi di Napoli nella sistemazione dei servizi marittimi del Tirreno*

⁸⁸ «Il regime fascista», 10 agosto 1933, *Il nuovo grande porto di Napoli*.

sola e nota eccezione del grande bacino di carenaggio⁸⁹. Il sottolineare gli investimenti fatti dallo Stato e soprattutto la parola data da Mussolini e dalle gerarchie fasciste per rendere Napoli quella regina promessa fu una strategia usata ampiamente dal «Roma» e dagli altri giornali locali. Con il richiamo agli oneri assunti il fascismo veniva chiamato alla prova dei fatti dopo dieci anni di promesse e lavori. La risposta al voto di Genova arrivò pochi giorni dopo dalle istituzioni intermedie napoletane mobilitate e coordinate dall'Alto Commissario. Il 17 aprile nell'ufficio di presidenza del Consiglio provinciale dell'economia di Napoli Castelli invitò il federale Schiassi, il podestà Duca di Bovino e il presidente della Provincia per discutere del voto espresso dal Consiglio Provinciale di Genova e della necessità di rispondere in maniera adeguata anche perché, come evidenziava Castelli, in quella riunione c'erano personaggi importanti delle società civile e del partito⁹⁰. Quello che Castelli cercò di realizzare nel più breve tempo possibile fu una piattaforma di interessi convergenti delle città di Napoli, tali da controbilanciare quelli organizzati da Genova ed essere un'efficace massa di pressione sul Governo prima del licenziamento del testo della convenzione. Nello stesso giorno della riunione il vice di Castelli al C.P.E., Borriello, organizzò una riunione della Federazione fascista degli armatori dell'Italia meridionale di cui era presidente. In quella riunione furono espressi voti pressoché identici a quelli contestualmente formulati al C.P.E. per la designazione di Napoli come sede d'armamento, con l'aggiunta di un invito diretto a Mussolini a non dimenticare Napoli «che ha pure il suo diritto a vivere e lavorare»⁹¹. Ad unirsi alla mobilitazione di forze furono inoltre il Consiglio del Lavoro del porto di Napoli⁹², impegnato già da giorni a tenere adunate nel porto sul tema sollevato da Genova, la Federazione provinciale fascista del commercio e il municipio di Napoli⁹³. Questi ultimi due organismi rispettivamente il 20 e il 23 di aprile fecero voti per sostenere la causa di Castelli «come se una gagliarda voce, quella della Patria, le avesse chiamate a raccolta»⁹⁴. Tutto questa potenza di fuoco fu poi indirizzata da Castelli verso il ministero delle

⁸⁹ «Il Mediterraneo», 26 settembre 1932, *Necessità del grande porto di Napoli*; «Gazzetta del Popolo», 3 agosto 1934, *La ripresa marinara di Napoli*.

⁹⁰ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1107, doc. n° prot. 4412.

⁹¹ Ivi.

⁹² ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1107, doc. n° prot. 1283.

⁹³ Ivi, doc. n° prot. 4764.

⁹⁴ Questa frase è ripresa dalla lettera che il podestà di Napoli inviò a Castelli per comunicargli il voto della consulta municipale. Ibid.

Comunicazioni e la Presidenza del Consiglio con l'invio dei desiderata⁹⁵. Nelle settimane e nei mesi successivi lo scontro tra le due città si spostò dalle sedi istituzionali ai giornali. Il 6 maggio il «Porto» rispose ad un articolo del «Giornale di Genova» sul traffico del Tirreno e il porto di Napoli. Nel cercare di stemperare gli animi cittadini – «niente Genova contro Napoli» – dimostrando la vacuità di molti discorsi giornalistici motivati unicamente dal fare polemica campanilistica senza alcun fondamento statistico e di economia del mare, il giornale di Arturo Assante spronò le forze sociali a rispondere alla sfida lanciata da Genova e a uscire dall'apatia in cui si crogiolavano «anelando il vivere quieto e senza scosse»⁹⁶. L'impellente necessità della Comit e della Credit di arrivare il prima possibile ad una razionalizzazione delle società di navigazione spense presto le polemiche⁹⁷. La Tirrenia - Flotte Riunite Florio-Citra – questo il nome sociale – nacque quindi non con i migliori auspici e con un difficile equilibrio da mantenere tra i poli marittimi che ne facevano parte. Per tale ragione la nuova società, piuttosto che accentrare in un'unica sede la struttura, optò inizialmente per una distribuzione geografica che rifletteva i vari interessi in gioco fissando la sede legale a Roma, la direzione generale a Napoli e due sedi succursali a Genova e Palermo. Anche se formalmente unite sotto la bandiera di un'unica società, Genova, Palermo e Napoli continuarono a contendersi spazi, rotte e navi. Anzi, proprio la nuova particolare situazione di relativa vicinanza creò le condizioni per un conflitto a bassa intensità per l'egemonia tirrenica che si protrasse fino all'avvento dell'IRI e alla seconda riorganizzazione marittima del 1936.

La prima fase di questa «guerra tirrenica» si chiuse con una soluzione che accontentò le due parti in causa. Napoli diventava finalmente sede di una importante società di navigazione italiana e Genova era rinfrancata del fatto che era diventata sede della più importante delle nuove quattro società formate, l'Italia – Flotte Riunite, mantenendo comunque un ruolo rilevante nelle linee della Tirrenia. Si aprì a questo punto una seconda e per certi versi più delicata fase di questa «guerra tirrenica» con Palermo, che a differenza di Genova non aveva ottenuto dalla riorganizzazione delle società eguali compensazioni.

⁹⁵ ACS, PCM, Gab., 1931, fasc 13/5 n°3733 *Napoli servizi marittimi sovvenzionati*.

⁹⁶ «Il Porto», 6 maggio 1931, *Controvento*.

⁹⁷ La Sofindit società finanziaria della Comit deteneva insieme alla Società Finanziaria Florio la maggioranza del capitale azionario della società Florio, mentre la Sfi società finanziaria creata dalla Credit disponeva a sua volta della maggioranza del capitale azionario della CITRA. Cfr. ACS, ASIRI, serie nera, *Finmare*, b. STO/503, *Compromesso per le operazioni di concentrazione delle aziende di Navigazione Florio-Citra in un ente unico che sarà denominato Tirrenia*.

La scelta di Napoli come sede d'armamento e di esercizio fu «una vera e propria imposizione» governativa, come afferma Orazio Cancila, dato che la Florio possedeva circa il 76% delle azioni della Tirrenia – anche se gran parte nelle mani della Sofindit – e poteva vantare un certo controllo nel primo Cd'A della nuova società. Oltre allo stesso Ignazio Florio nel consiglio c'erano il consigliere delegato Augusto Linch – procuratore generali negli affari Florio – due consiglieri e uno dei sindaci della società molto vicini alla famiglia palermitana⁹⁸. A questa influenza va aggiunta quella determinata dal capitale fisso dato in dote (22 delle 40 navi) e dalla rete commerciale ereditata dalla Tirrenia, la quale si affidò sulla Società Anonima Agenzia Florio per la gestione delle agenzie marittime dislocate a Napoli, Palermo, Roma, Tunisi e Tripoli⁹⁹. A voler rimarcare ancor di più il peso che la Florio aveva avuto nella formazione della flotta societaria ci fu la decisione di mantenere la tipica colorazione dei fumaioli bianchi con fasce intermedie nere che contraddistingueva la linea delle navi Florio. In questa appropriazione per immagini la contropartita fu rappresentata dall'aggiunta di una bandiera azzurra con fasce gialle e rosse per ricordare i colori del comune partenopeo¹⁰⁰. I malumori derivavano anche dalle ricadute occupazionali che comportava lo spostamento della direzione centrale a Napoli e la riorganizzazione delle agenzie e delle strutture periferiche. Nel compromesso stipulato tra lo Stato la CITRA e la Florio, si riconobbe al nuovo concessionario, ossia la Tirrenia, l'obbligo per la formazione degli organici amministrativi di poter assumere esclusivamente tra il personale amministrativo delle cessate società, ma quest'obbligo cadeva qualora il personale non avesse accettato le condizioni di trasferimento al nuovo concessionario, oppure le esigenze aziendali e di bilancio lo avessero imposto. La fusione d'altronde nacque per economizzare le spese e questo significò anche tagli al personale specialmente nelle strutture periferiche delle agenzie marittime che risultavano in soprannumero. È il caso, per esempio, dell'ufficio sociale della CITRA a Tripoli che venne chiuso e il personale licenziato dopo che la Tirrenia decise di affidare alla locale agenzia dei Florio la rappresentanza di tutti i propri

⁹⁸ Cfr. Orazio Cancila, *La Società di Navigazione «Tirrenia»* in Ilaria Zilli (a cura di), *Fra spazio e tempo: studi in onore di Luigi De Rosa*, vol.III Il Novecento, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane 1995.

⁹⁹ La Tirrenia si affidò per l'acquisizione e smistamento del traffico a 73 agenzie a provvigioni dislocate negli scali dell'Italia e del Mediterraneo. La società provvide inoltre all'acquisto diretto di traffico affidando tali funzioni alle sedi di Genova, Massaua e Mogadiscio. Cfr. ACS, ASIRI, serie nera, *Finnmare*, b. STO/504, *Relazione della Società Tirrenia-Flotte Riunite-Florio Citra*.

¹⁰⁰ Bruno Balsamo, *Le navi della Tirrenia. Un secolo di storia e oltre*, Bologna, Con-fine edizione, 2018, p.27.

servizi¹⁰¹. Queste considerazioni e quelle tratte da Cancila offrono motivi a favore della tesi dello «scippo napoletano» e delle recriminazioni al contrario di una Palermo defraudata e colpita nel suo orgoglio cittadino. Per quanto queste argomentazioni abbiano sicuramente valore, specialmente per la politica dell'epoca sensibile ai cali di consenso, bisogna tenere in debito conto la condizione economico-patrimoniale del gruppo Florio all'atto di formazione della Tirrenia. Gli studi di Giuseppe Barone attestano molto chiaramente come il gruppo Florio, impegnato all'epoca in diversi settori (navigazione, tonnare, cave di tufo, aziende agricole), versasse già prima del divampare della crisi in uno stato di profondo dissesto economico¹⁰². Limitatamente al ramo della navigazione, la Florio registrava conti in perdita nonostante l'assunzione dei servizi sovvenzionati del Tirreno inferiore nel 1925. A gravare oltre al passivo di esercizio era il pesante debito nei confronti della società Italia, dalla quale erano stati acquistati i piroscafi per l'esercizio dei servizi sovvenzionati. Una prima boccata d'ossigeno arrivò nel 1927 tramite un prestito obbligazionario fornito dal Consorzio di Credito per le opere pubbliche del valore di 145 milioni di Lire per la costruzione di quattro nuovi piroscafi dietro la cessione del 60 % della sovvenzione statale. Nonostante il supporto ricevuto la situazione creditoria peggiorò e nel 1928 fu istituita la Società finanziaria Ignazio e Vincenzo Florio con lo scopo di assumere tutte le partite immobili e mobili che costituivano il patrimonio della casa siciliana. Per l'alta considerazione che i Florio avevano in Sicilia e nel Paese Mussolini fece pressioni alla Comit affinché salvasse il gruppo e così la banca garantì un aumento di capitale e l'impegno a sottoscrivere una parte rilevante delle nuove azioni. I vari tentativi di riportare in sesto le attività si dimostrarono tuttavia insufficienti e all'indomani del 1933 la Società Finanziaria Florio registrò un deficit per 51 milioni di Lire. A queste condizioni, cioè di «agonia» come afferma Barone¹⁰³, la fusione con la CITRA non appare uno smacco perpetrato ai danni di una potente e gloriosa casa siciliana, ma la *conditio sine qua non* per la continuazione dell'attività nel settore della navigazione.

¹⁰¹ ACS, PCM, Gab., 1931-1933, fasc.13/5 n°5976 *Personale dell'ufficio sociale di Tripoli Compagnia Transatlantica licenziato dalla nuova società di navigazione Tirrenia – richiesta di provvedimenti.*

¹⁰² Giuseppe Barone, *Tramonto di una dinastia. I Florio (1908-1937)* in A.A.V.V., *L'economia dei Florio. Una famiglia di imprenditori borghesi dell'800*, Palermo, Sellerio, 1990; id., *Il tramonto dei Florio* in «Meridiana», n.11-12, 1991, pp.15-46.

¹⁰³ Id., *L'economia dei Florio*, cit., p.80.

Infine, bisogna considerare che se le condizioni economiche della Florio erano deficitarie, quelle della CITRA erano «disastrose» stando ai primi rilievi della Tirrenia¹⁰⁴.

Quanto appena illustrato fornisce dei primi elementi per provare a formulare una risposta alla domanda sottesa in queste pagine: perché Napoli divenne sede d'armamento? Da un certo punto di vista si rimane perplessi per una designazione che lo stesso Flore non è esente dal definire «ardita» dopo che Genova e Palermo erano riuscite ad «annientare qualsiasi alito di vita dell'armamento napoletano»¹⁰⁵. Tale risultato sorprende anche solo ricordando cosa sono stati gli anni Venti per Napoli e quanto la piazza marittima napoletana battagliò per ottenere delle sedi d'armamento che alla fine non arrivarono. Come mai, dunque, quella designazione e perché proprio in quel momento? Da quanto esposto finora sembrerebbe che l'investitura fu più una mera conseguenza di grandi ristrutturazioni aziendali in un contesto di forte mutamento economico. L'ipotesi qui invece avanzata è che al disfacimento di quei consolidati legami polisetoriali che avevano costituito il muro contro cui la piazza napoletana era andata sempre ad infrangersi, ne subentrarono di nuovi nei quali i mediatori napoletani seppero inserirsi con intelligenza e pragmatismo. È probabile che la presenza di personalità della società portuale napoletana in ruoli chiave delle istituzioni in quel momento storico fu il fattore discriminante che permise un orientamento favorevole dell'azione governativa per lo scalo napoletano. La stessa Tirrenia, pur presentando una maggioranza palermitana all'interno del suo Cd'A, aveva come vicepresidente Ferdinando del Carretto, il battagliero senatore della commissione Orlando per il riordino delle linee sovvenzionate del 1925, e come consigliere Biagio Borriello. Entrambe le personalità ora menzionate trovarono proprio nel 1932 una congiuntura personale favorevole con Carretto che venne nominato presidente del Consiglio superiore della Marina mercantile e Borriello confermato membro del sopracitato organismo¹⁰⁶. Lo stesso Borriello, inoltre, continuava a presiedere la Federazione fascista degli armatori dell'Italia meridionale che non esitò a far sentire la propria voce su diverse tematiche collegate alla Tirrenia come si vedrà tra poco. Nello stesso anno, infine, fu nominato Sottosegretario al ministero delle Comunicazioni Luigi Lojacono, un fascista della prima ora, professore di economia e

¹⁰⁴ ACS, PCM, Gab., 1931-1933, fasc. 13/5 n°5943 *Società di navigazione Citra e Tirrenia - Sovvenzione*.

¹⁰⁵ Vito Dante Flore, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia – parte II*, cit., p.415.

¹⁰⁶ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.801, fasc.2.

sindacalista molto attento alle questioni economiche della provincia napoletana¹⁰⁷. La presumibile azione di pressione esercitata da queste personalità incontrava dall'altro lato come detto un muro alquanto friabile. Colpendo con più forza proprio i settori oggetto di studio e indebolendo il sistema di credito, la crisi allentò nei fatti i legami interni dei gruppi polisettoriali riducendone la capacità di *lobbying*. Lo Stato si trovò ad essere investito del ruolo di creditore di ultima istanza consolidando tale funzione via via che la crisi si fece più acuta fino a giungere ad una sorta di vero e proprio monopolio del finanziamento dopo l'approvazione della legge bancaria del 1936. Questo ribaltamento delle posizioni contrattuali permise allo Stato di avere un potere regolamentativo mai avuto precedentemente. Quello stesso potere che poi «impose» – ricordando Cancila – la designazione di Napoli come sede d'armamento. Sui motivi invece di tale designazione si possono avanzare due possibili ipotesi che non necessariamente si escludono, ma anzi si rafforzano l'un l'altra. La prima, diremmo, è politica e spiega la designazione come la decisione del fascismo di mettere in pratica ciò che da anni prometteva alla città aspettandosi in cambio un'adesione più forte della società e delle forze economiche napoletane. Il calcolo politico sicuramente fu più complesso di quanto possa sembrare, perché bisognava bilanciare gli interessi delle città tirreniche senza dare adito a recriminazioni di trattamenti ingiusti e, allo stesso tempo, dare pur sempre un segnale di cambiamento dopo tante promesse. Una seconda ipotesi è tecnica e spiega la designazione come la scelta più efficiente nella riorganizzazione dei sistemi di collegamento della nuova società di navigazione. La Napoli diventata sede d'armamento non era d'altronde la stessa del decennio precedente. Nello stesso anno in cui iniziava l'esercizio la Tirrenia furono ultimate le ultime grandi opere portuali con due sole eccezioni: la nuova stazione marittima e il bacino di carenaggio. Come si è visto nei capitoli precedenti i lavori del porto mutarono sensibilmente non solo la struttura (*waterfront*), ma anche l'organizzazione degli spazi avvicinando lo scalo napoletano alle moderne piattaforme logistiche dell'epoca. Terminava così un processo di ripensamento e ristrutturazione del porto che affondava le sue radici concettuali nella legge speciale per Napoli del 1904 e pratiche nel piano regolatore del porto del 1917. Si trattò di raccogliere il frutto di un lungo e tortuoso percorso di investimenti pubblici che aveva visto la realizzazione di

¹⁰⁷ Dal 1926 commissario straordinario dei sindacati campani, deputato dal 1929 e presidente della Provincia di Napoli nel 1937. Cfr. Paolo Varvaro, *Una città fascista*, cit., p.106.

nuovi spazi portuali specializzati e la meccanizzazione delle fasi terminali. Anche il ministero delle Corporazioni convenne, per esempio, che date le spese sostenute per i lavori al porto «è desiderabile, perciò, che gli sforzi sensibili che si stanno facendo per mettere in efficienza il porto di Napoli siano completati con provvedimenti che concorrono a richiamare e sviluppare effettivamente traffico di esso scalo»¹⁰⁸. In quest'ottica la scelta di ubicare la sede della Tirrenia nel capoluogo campano preferendolo ad altri porti meridionali non appare così faziosa o campanilistica.

Tra la fondazione della Tirrenia e l'entrata in vigore delle nuove sovvenzioni del Tirreno passarono nove mesi, in quel lasso di tempo l'attenzione dei giornali napoletani per questo agognato risultato fu sorprendentemente circoscritta¹⁰⁹. Gli occhi di molti commentatori locali erano rivolti ancora verso Roma, in attesa della definitiva promulgazione delle nuove sovvenzioni marittime. L'apprensione con la quale diverse città marittime aspettarono il nuovo regime di sovvenzioni era determinata in gran parte dal contesto di profonda crisi economica, che, come visto, stava colpendo in modo particolare i settori dell'economia del mare. Al netto dei discorsi polemici che si potevano leggere su molti giornali dell'epoca, tesi a ricordare i torti storici subiti e le promesse mai mantenute tra le varie città marittime, il cuore della questione stava nell'accaparramento di questi servizi aventi esternalità positive con ricadute occupazionali importanti per i territori. Non era la designazione della sede di armamento in sé ad essere cruciale, quanto i suoi effetti cumulativi di indotto diretto con le operazioni di raddobbo nei cantieri e di indotto indiretto tramite la scelta di ditte fornitrici¹¹⁰. In un contesto come quello descritto dei primi anni Trenta le sovvenzioni marittime rappresentavano, quindi, una forma di finanziamento indiretto al territorio di cui non si voleva fare a meno¹¹¹. L'accordo

¹⁰⁸ ACS, PCM, Gab., 1931-1933, fasc. 13/5 n°1029 *Riordino dei servizi marittimi dello Stato nel Tirreno*, doc. n° prot.14195.

¹⁰⁹ «Il Mattino», 15 aprile 1932, *Da domani comincia a funzionare in Napoli la società «Tirrenia»*.

¹¹⁰ L'esempio viene offerto proprio dalla Tirrenia che per lavori di carenaggio, picchettaggio e pitturazione delle proprie navi stipulò contratti con alcune ditte del golfo di Napoli: Garneri, Peirce, Longobardi, Lavarello & Gorziglia e Ceriani. Cfr. ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1107.

¹¹¹ Prove del disagio sociale vissuto in quegli anni a Napoli se ne possono trovare anche nelle questioni del porto. Nel 1931 si avanza la possibilità di allentare le maglie per l'accesso al porto commerciale permettendo così ai venditori ambulanti dotati di autorizzazione di poter stanziare nell'area oltre i turni stabiliti. Venne messa al vaglio della questura e del commissariato del porto anche la possibilità di accesso nei giorni festivi prima vietati. Il motivo è semplice: la domenica era il giorno in cui solitamente attraccavano le navi con i turisti. Nelle note del commissario del porto si legge espressamente che tali azioni sono volte a lenire il disagio di un gran numero di persone che «traggono l'unico sostentamento loro e delle famiglie dall'attività che esplicano nel porto». Fermamente contraria a questo indirizzo era la Federazione provinciale fascista dei commercianti che accusava gli ambulanti di fare concorrenza sleale con la vendita

definitivo dal valore di 78.575.000 Lire annue e della durata di 14 anni è raggiunto nel luglio del 1932. La convenzione con la neonata Tirrenia fu approvata con il D.L. del 17 settembre 1932 n.1262 che confermò Napoli sede d'armamento e Genova e Palermo sedi compartimentali. Lo schema delle linee sovvenzionate approvate dimostra la volontà di mantenere un equilibrio tra Genova, Palermo e Napoli, che nella sostanza non stravolse ma certificò l'assetto delle linee venuto in essere negli anni Venti: a Genova le linee di penetrazione commerciale verso il Mar Rosso, a Palermo i collegamenti con il Nord Africa e a Napoli le rotte per la Sicilia e in parte il Nord Africa. In verità, lo schema risultante dal decreto-legge può sviare quella che poi fu l'effettiva distribuzione, perché fin da subito la Tirrenia optò per una riorganizzazione delle linee in base alle correnti di traffico. Furono predisposti degli «itinerari» con l'accorpamento di diversi tronchi di linea nel rispetto delle clausole della convenzione (porti toccati, navi da adibire, frequenza) al fine di evitare rotture di carico, numerosi trasbordi e navigazione a zavorra. Le linee passarono così da 22 a 15 con Napoli che continuò ad essere testa di linea di 4 linee, ma con la rilevante differenza di concentrare su di sé tutte le linee salpanti prima da Palermo¹¹². Dalla città siciliana furono approntati in sostituzione dei prolungamenti settimanali o quattordicinali verso Tunisi e Tripoli, precedentemente linee autonome. Lo schema licenziato dal Governo mantenne nei fatti un approccio conservativo, che pur concedendo alcuni significativi cambiamenti (Napoli sede d'armamento) per i motivi prima detti, non alterava la geografia degli interessi in gioco. In questo senso furono piuttosto le esigenze aziendali della Tirrenia a determinare un primo importante mutamento dello scenario del Tirreno e del Mediterraneo.

VI.4.2 L'inizio della gestione IRI tra realismo e ambizione

Le operazioni di salvataggio bancario che ormai si susseguivano sempre più spesso nel corso dei primi anni Trenta portarono Mussolini, dietro consiglio di Beneduce e del ministro delle Finanze Jung, a interrompere definitivamente questa spirale di socializzazione delle perdite risolvendo alla radice il problema del finanziamento

diretta sul ponte delle navi proponendo merci di infima qualità a prezzi gonfiati al limite della truffa. Cfr. ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1107, documenti n° prot. 4900 e 2419/19.

¹¹² ACS, ASIRI, serie nera, Finmare, b. STO/504, *Relazione della Società Tirrenia-Flotte Riunite-Florio Citra*.

industriale e del controllo del credito. Le fasi che portarono alla nascita dell'IRI avvennero nel gran segreto non solo della stampa, ma anche degli organi del fascismo, tenuti probabilmente fuori per evitare che sul nuovo potente istituto calassero le mire di esponenti di spicco del regime¹¹³. Per quanto il nuovo ente fosse stato concepito come provvisorio ed espressamente indirizzato allo smobilizzo delle partecipazioni delle banche miste liberando così la Banca d'Italia dalla pericolosa esposizione verso queste, la creatura di Beneduce non faceva segreto di un ambizioso obiettivo di riorganizzazione tecnico-finanziaria delle imprese di cui entrava temporaneamente in possesso. Per questa ragione la «nave ospedale» dell'industria italiana – famosa metafora dell'epoca – ebbe fin dalle origini due sezioni, una dedicata agli smobilizzi ed una al finanziamento industriale con la seconda concepita come supporto alla prima¹¹⁴. Tra il 1933 e il 1934 l'IRI si trovò a gestire la convalescenza del 80% della navigazione di linea, il 90% dell'industria delle costruzioni navali (Ansaldo, Odero-Terni-Orlando, Cantieri Riuniti dell'Adriatico, Cantieri navali Quarnaro, Bacini e scali napoletani), tutta la siderurgia bellica (Terni, Ansaldo, Cogne), tutta l'industria di costruzioni artiglierie (Ansaldo, Odero-Terni-Orlando, Stabilimenti Armstrong di Pozzuoli), oltre il 40% dell'industria siderurgica comune (Ilva e stabilimenti minori), tutta l'industria mineraria ed estrattiva, il 20% dell'industria del rayon e il 13% dell'industria dei cotone¹¹⁵. Percentuali simili si rivelano per la provincia di Napoli, dove in pratica tutta la grossa industria siderurgica, meccanica e navalmeccanica napoletana passarono in mano all'IRI¹¹⁶ e ciò, come ha evidenziato De Benedetti, facilitò il coordinamento e il raggruppamento per settori omogenei¹¹⁷. Questo coordinamento nell'area napoletana si espresse nel tentativo di integrazione tra la riesumata cantieristica e la nuova società di bandiera Tirrenia. Non va dimenticato che in questa fase storica l'impostazione dell'IRI era pensata come provvisoria e quindi anche i criteri d'azione e gli obiettivi ne risentirono concentrando l'impegno sul risanamento tecnico e organizzativo per una più veloce retrocessione ai privati. Nel caso dell'unico cantiere ancora in attività, i Bacini e scali napoletani, le

¹¹³ Roberto Ferretti, *L'I.R.I. come amministrazione (1933-1945)*, Milano, ISAP, 2014, p.28; Guido Melis, *La macchina imperfetta*, cit., pp.467-468.

¹¹⁴ Roberto Ferretti, op. cit., pp.32-34.

¹¹⁵ Leandra D'Antone, *Da ente transitorio a ente permanente* in Valerio Castronovo (a cura di), *Storia dell'Iri*, cit., p.198.

¹¹⁶ Augusto De Benedetti, *La via dell'industria*, cit., pp.34-35.

¹¹⁷ Ibid.

ispezioni iniziali non lasciarono adito a dubbi. La dotazione tecnologia del cantiere e delle officine ausiliarie si presentava molto datata con effetti sulla capacità produttiva e sui tempi di lavorazione per addetto. L'unica eccezione era rappresentata dalle annesse officine aeromobili dotate di un recente hangar per il ricovero di 12 velivoli, elemento che testimonia la persistenza della tradizione della meccanica napoletana nel settore aeronavale. Nella relazione sui Bacini si legge che nei due anni prima dello scoppio della guerra italo-etioptica l'IRI fu impegnata – «per quanto possibile» – alla sistemazione degli impianti e nel cercare di definire una strategia d'impiego. Data la struttura, la dotazione ed anche la collocazione nel sistema cantieristico nazionale la relazione concludeva che i Bacini avevano una capacità limitata e difficilmente espandibile. Queste valutazioni fecero propendere i tecnici dell'IRI per una riorganizzazione delle attività del cantiere incentrate sulle riparazioni del naviglio militare e mercantile e verso il potenziamento del settore aeronavale con la costruzione di un nuovo reparto per la manutenzione e riparazione straordinaria di idrovolanti militari¹¹⁸. Le osservazioni sulle reali potenzialità del cantiere anticiparono le osservazioni maturate nel 1935 in seno alla Comitato tecnico per l'assetto dei cantieri navali italiani¹¹⁹ e ribadite di nuovo nel 1939 in occasione della costituzione di Navalmeccanica, organismo unico di gestione dei cantieri del golfo compreso quello della Marina a Castellammare di Stabia. In quell'occasione i tecnici dell'IRI confermarono il ridimensionamento dei cantieri napoletani alle operazioni di manutenzione e questo li portò in rotta di collisione con le locali autorità fasciste che pretendevano per il nuovo «porto dell'impero» una funzione dei suoi cantieri consona a questo titolo¹²⁰.

Per quanto riguarda la navigazione l'IRI si trovò a dover coordinare le attività della Tirrenia con le altre tre società nazionali irizzate e a cercare di integrare le funzioni di armamento del porto con la riorganizzazione dei Bacini e Scali; compiti non semplici. A

¹¹⁸ ACS, ASIRI, serie nera, Finmare, b. STO/506, *Caratteristiche ed attività della S.A. Bacini e Scali napoletani nel quindicennio dal 1920 al 1934*.

¹¹⁹ Ivi., *Comitato tecnico per l'assetto dei cantieri navali italiani - Relazione a S.E. il presidente dell'Istituto per la Ricostruzione Industriale*. In quella sede viene proposta dall'ingegnere Luigi Orlando Consigliere della OTO (Odero-Terni-Orlando) la chiusura definitiva dei Bacini e Scali.

¹²⁰ Augusto De Benedetti, *La via dell'industria*, cit., pp.109-123. Questi attriti locali rientrarono in un più vasto quadro di scontri per la determinazione delle competenze tra l'IRI, gelosa della propria autonomia amministrativa, e l'invasione del PNF divenuto sempre più «totalitario» negli ultimi scorcio degli anni Trenta. La stessa Navalmeccanica fu oggetto di un'attenzione particolare dei quadri fascisti, i quali fecero pressioni ai vertici di Via Veneto per la nomina di camerati «amici». Cfr. Roberto Ferretti, *L'IRI come amministrazione*, cit., pp. 179-203.

rendere più complessa la situazione fu l'irrompere della terza fase di quella che metaforicamente è stata chiamata «guerra tirrenica». Lo scontro vide di nuovo contrapposte Genova e Napoli su una serie di aspetti dell'economia marittima nell'area tirrenica a testimonianza di come i mutamenti indotti dal mercato e dalla riorganizzazione avessero alterato precari equilibri nel Tirreno che fecero riemergere vecchie frizioni. Nel 1933 la Federazione armatori dell'Italia meridionale avviò un'indagine coadiuvata dal Consiglio del lavoro portuale di Napoli sul regime delle tariffe bagagli presente nel porto di Napoli. L'esercizio di riscossione delle tariffe bagagli era stato affidato ad una concessionaria genovese, la Società Anonima Espresso Bagagli, nel 1928 e da quell'anno la convenzione veniva rinnovata annualmente¹²¹. L'oggetto della contesa fu la disparità denunciata dagli armatori meridionali tra le tariffe, stabilite nel 1931 da una commissione ministeriale, e le reali condizioni di traffico nel porto nel 1933. La disparità si traduceva in un onere aggiuntivo per gli armatori e i passeggeri, entrambi tenuti a pagare la tariffa. Con il termine tariffa bagagli si può cadere infatti in errore, in quanto non era un diritto di riscossione esigibile in presenza di un bagaglio, ma si applicava indistintamente su qualunque passeggero. La relazione non a caso afferma «quando non si ha una vera prestazione d'opera assomigliano ad una applicazione di tasse a favore di una privata istituzione»¹²². Gli utili della Espresso erano formati anche dalla fornitura degli scalandroni, lo sbarco e l'imbarco di automobili e specialmente «il ricchissimo servizio di spedizioni» che si estendeva anche ai coloni e ai militari in viaggio. Anche il C.P.E. di Napoli che dal 1931 divenne C.P.E.C. (Consiglio economico dell'economia corporativa) nella sua sezione marittima realizzò un'indagine conoscitiva che arrivò alle stesse conclusioni della Federazione armatori con la richiesta di un riesame dell'intero sistema delle tariffe percepite dalla società genovese¹²³. La dura contestazione per un regime ritenuto iniquo e punitivo trova coloriture campanilistiche con l'esautoramento di una società allogena dalla gestione di un così sensibile servizio del porto. Ancora una volta, al di là delle contrapposizioni regionali, ad essere oggetto di dibattiti – e di appetiti – era la gestione di un cospicuo flusso di denaro generato dalle attività di trasporto passeggeri per i porti italiani, europei e coloniali. La presenza di una società genovese fu avversata fin dal principio proprio perché percepita come esterna alla galassia di interessi

¹²¹ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1107, documento n° prot.14060.

¹²² Ivi.

¹²³ Ivi.

locali ruotanti intorno al porto. Nel 1935 si ripresentò un altro motivo di scontro. Le ditte napoletane fornitrici della Tirrenia per i lavori di picchettaggio, pitturazione e carenaggio delle navi firmarono un esposto rivolto alla società di navigazione per il timore che nelle forniture subentrassero ditte genovesi da poco insediate nella provincia. Le ditte napoletane interpellarono il nuovo Alto Commissario Pietro Baratono¹²⁴ affinché le controparti genovesi non «vengano a toglierci il lavoro, mentre a nessuno di noi è permesso, per le disposizioni emanate a suo tempo dall'On. Consorzio del Porto di Genova, a tutela delle imprese colà esistenti, di andare a lavorare in detto porto»¹²⁵. L'Alto Commissario interpellò i dirigenti della Tirrenia sulla questione, i quali rassicurarono sulla preferenza data alle ditte napoletane specificando, però, «a parità di condizioni» e rimarcando l'interesse della Tirrenia a continuare ad affidare tali lavori con il consolidato metodo della gara di appalto che certamente non eliminava il rischio di vedersi sottratti i contratti al presentarsi di un'offerta migliore¹²⁶. Sulla fondatezza o meno dei timori delle ditte napoletane difficilmente si può argomentare, mentre l'esistenza stessa del timore di una competizione con realtà imprenditoriali genovesi prova quantomeno la presenza di una tensione latente in città verso Genova. Un'ulteriore testimonianza di tale animo cittadino si ebbe in un'altra circostanza che generò di nuovo conflittualità tra le due piazze marittime e che si svolse contemporaneamente alla vicenda delle ditte fornitrici. L'oggetto del contendere furono tre turbonavi della Tirrenia (il Nazario Sauro, il Cesare Battisti e il Leonardo Da Vinci) fatti iscrivere dalla società nel compartimento navale di Genova sollevando con ciò un vespaio di critiche nell'ambiente marittimo napoletano. La contestazione napoletana derivava dalla supposta lesione del riconoscimento per legge del porto di Napoli come unica sede d'armamento della Tirrenia. Ancora una volta, però, dietro questioni d'onore e prestigio si celavano questioni economiche e di strategia. Le tre turbonavi in questione erano relativamente moderne tenuta conto l'età media avanzata delle unità della flotta¹²⁷ e all'epoca del dissidio erano da poco state rimesse in servizio

¹²⁴ La scadenza originaria fissata per il funzionamento dell'Alto Commissario era al 1930, ma nell'ultimo anno di esercizio si decise la proroga dei termini al 1935 (R.D.L. 10 luglio 1930, n.1048), poi ulteriormente prorogata di un altro anno (R.D.L. 5 marzo 1935, n.467). Inizialmente fu confermato Castelli, il quale fu costretto di lì a poco a rimettere l'incarico a causa delle pressioni generate dai sospetti di concussioni a suo carico per l'acquisto di terreni in Puglia. Nell'archivio privato di Castelli sono presenti molti ritagli di giornale sull'*affaire*. Cfr. ACS, Archivi personalità e famiglie, Michele Castelli.

¹²⁵ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1107.

¹²⁶ Ibid.

¹²⁷ Tutte le navi appartenevano alla classe Cesare Battisti costruite nei cantieri Ansaldo tra il 1920 e il 1926 per conto delle società Citra e Società Transatlantica Italiana. Nate come navi merci poi riadattate anche al

dopo un lungo disarmo. Il Leonardo Da Vinci era l'unica delle tre navi a non essere stata posta precedentemente in disarmo perché noleggiata dall'Istituto Oltremare e dall'Istituto Coloniale Fascista per le crociere nelle colonie. All'atto di iscrizione nel compartimento di Genova sia il Nazario Sauro sia il Cesare Battisti erano noleggiate dalla Marina per il trasporto di materiale e uomini in Africa Orientale nei mesi prima dello scoppio del conflitto¹²⁸. Il 27 agosto 1935 Borriello scrisse a Baratono per richiamare la sua attenzione sulla grave vicenda «perché in palese contrasto con le disposizioni connesse alle assegnazione della società Tirrenia a Napoli». Proprio il contenuto della lettera di Borriello ci chiarisce la vera posta in gioco, ossia i lavori di riclassificazione delle motonavi:

detti piroscafi alcuni devono essere trasformati e tutti avranno bisogno, primo o poi, di trasformazioni¹²⁹.

Una posta in gioco che legava destini pubblici e privati, in quanto l'azione di Borriello non fu del tutto disinteressata visto che sedeva anche nel Cd'A dei cantieri che avrebbero dovuto eseguire nel caso quei lavori di trasformazione. Lavori che il gruppo Tirrenia rilevando la proprietà delle suddette motonavi proprio in quei mesi già prevedeva di realizzare con l'ammodernamento dell'apparato motore, la sostituzione delle caldaie e la ristrutturazione degli interni. A settembre Baratono scrisse una lettera ad Augusto Linch, amministratore delegato della Tirrenia, illustrando i termini della questione e la posizione della piazza napoletana. La risposta di Linch non si fece attendere e pur riconoscendo «i motivi di indole umanitaria che ispirano il desiderio di V.E.» l'amministratore ammise come le navi in quel momento in noleggio per il Governo avrebbero continuato a viaggiare su quella tratta adibendole alla linea 61, cioè la linea di penetrazione commerciale che da Genova arrivava fino Dar es Salaam:

Di qui la necessità che, per il coordinamento del carico e per quello dei loro movimenti e della loro organizzazione interna, esse siano completamente in mano alla Sede di Genova¹³⁰.

trasporto passeggeri, le navi classe Cesare Battisti avevano una stazza lorda di 8.000 tonnellate e sviluppavano una velocità di crociera di 13 nodi. Cfr. Bruno Balsamo, *Le navi della Tirrenia*, cit., pp.204-224.

¹²⁸ Il Cesare Battisti ebbe una fine tragica affondando durante uno di questi viaggi nel porto di Massaua a causa di un'esplosione avvenuta nella sala caldaie.

¹²⁹ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1107.

¹³⁰ Ibid.

Intanto in quei mesi si mosse anche La Federazione armatori meridionali esprimendo nella giornata del 14 settembre un voto per il rispetto della convenzione del Governo. Agli occhi del sindacato quello che era successo si presentava come un precedente grave, che rischiava di falsificare la nomina a sede d'armamento di Napoli accordando alla società il potere di scegliere liberamente i compartimenti di iscrizione delle navi entrate nella flotta. La risposta di Linch in questo caso fu ancora più netta e dai toni più duri:

Mi permetta quindi che io consideri ingiustificato il "Voto" che codesto Sindacato Armatori ha creduto di dover formulare in assenza degli Amministratori delegati della Tirrenia nella seduta in cui esso fu deciso. [...] Noi difatti in esecuzione alle istruzioni impartite dall'allora Ministro delle Comunicazioni abbiamo iscritto a Napoli ben 14 navi ex Citra, trasferendole appunto da Genova a Napoli, lasciando solo i piroscafi Crispi e Mazzini iscritti a Genova, capolinea del servizio esercitato dalle due navi. [...] Nei riguardi dei piroscafi Crispi e Mazzini gli Armatori di costì dovrebbero d'altra parte sapere che cosa significhi porto capolinea di una linea in cui le navi impiegano circa 50 giorni per il compimento di un viaggio [...] Che gli Armatori di Napoli possano desiderare di accentrare tutti i servizi della Tirrenia a Napoli può essere giustificato da una concezione di eccessiva tutela degli interessi locali, per la varia natura dei servizi stessi ed in relazione agli interessi di altre regioni, per posizione geografica e tradizione marinara non seconda a quella di Napoli, il R. Governo ha dato le già menzionate tassative disposizioni¹³¹.

La risposta di Linch specialmente nell'ultima parte è una chiara difesa dell'autonomia del gruppo Tirrenia dai vari regionalismi che insidiavano l'operato della società di navigazione. Per quanto in molti ambienti napoletani e sui giornali ci si sforzò di presentare la Tirrenia come la compagnia di bandiera della città, essa fu, in realtà, una compagnia di navigazione nazionale che operava seguendo le direttive di razionalizzazione e riorganizzazione del sistema di navigazione italiana gestito quasi interamente dall'IRI. In questa difesa si rivendicava l'autonomia decisionale della società, la quale sapeva di dover rispondere unicamente ai vertici IRI e alle «tassative disposizioni» del Governo. Questo atteggiamento è una prova di quella «rivoluzione copernicana», come la chiama Giulio Mellinato, in atto in quegli anni nel sistema marittimo italiano con lo spostamento del baricentro dai «land-based interests» verso una «new organization aimed to optimize the activities performed at sea»¹³². Nel caso in

¹³¹ Ibid.

¹³² Giulio Mellinato, *The origins of Finmare. A technocratic reform beyond state and market in fascist Italy* in Christina Agriantoni, Maria Christina Chatziioannou, Leda Papastefanaki (edited by), *Markets and Politics Private Interests and Public Authority (18th-20th centuries)*, Volos, University of Thessaly Editors, 2016, pp.131-132.

questione le ragioni aziendali alla fine ebbero la meglio e le tre navi rimasero iscritte nel compartimento di Genova.

Negli anni di gestione transitoria prima della guerra italo-etiopica l'IRI cercò di creare un sistema integrato Tirrena-Bacini e Scali napoletani, con la prima che portava le proprie navi in manutenzioni e modifica nei bacini della seconda assicurando lavoro e consolidando l'indirizzo scelto per i cantieri. Allineandosi al quadro politico e ai venti di guerra che soffiavano la società costituì già nel 1934 due linee straordinarie Napoli-Massaua (bisettimanale) e Genova-Massaua-Mogadiscio (mensile)¹³³. Nel periodo prebellico 8 linee risultavano in perdita, cioè i proventi e le sovvenzioni non riuscivano a coprire i costi, e solo tre linee (Civitavecchia-Terranova, Napoli-Bengasi e Genova-Chisimaio) ci riuscirono con i soli proventi, mentre le restanti 19 necessitarono delle sovvenzioni per non andare in perdita¹³⁴. Attraverso l'esempio portato dalla Tirrenia risulta chiaro come la crisi del commercio internazionale di questi anni imponga cambi di paradigma e torsione dei flussi di uomini e merci. Nonostante la Tirrenia sia di fatto colpita relativamente dalla crisi della navigazione grazie al suo *core business* nelle attività di cabotaggio, si riscontra anche per quest'ultima uno spostamento dei traffici verso i mercati protetti come quelli coloniali. Il protezionismo internazionale, le preferenze imperiali e, infine, l'avvio della colonizzazione demografica in Libia e della preparazione del conflitto con l'Etiopia indussero i vertici della Tirrenia ad intensificare – dietro sollecitazione governativa – la periodicità di queste linee incidendo anche sulla composizione dei vettori e delle merci in entrata e uscita dal porto di Napoli, il quale divenne sempre più un grande centro di smistamento logistico per l'Africa. L'Italia si avviava alla guerra e così anche la Tirrenia.

¹³³ ACS, ASIRI, serie nera, Finmare, b. STO/504, *Caratteristiche delle Linee gestite*

¹³⁴ Orazio Cancila, *La Società di Navigazione «Tirrenia»*, cit., p.169.

VII CAPITOLO

DALLA «VISIONE» AL MODELLO DI SVILUPPO

VII.1 La città palinsesto

Per quanto Mussolini si spese nel difendere l'originalità della via italiana all'uscita della crisi, questa nei fatti non si discostò dalle ricette economiche introdotte da altri Stati facendo leva sulla spesa pubblica come politica anticongiunturale. L'originalità stette sicuramente più nella forma – quella dell'IRI – che nella filosofia d'intervento. La via italiana non fu solo spesa pubblica e tecnicismo finanziario. Al quadro delineato in precedenza va aggiunto un altro elemento che permette maggiormente di parlare di originalità della ricetta italiana. Non va dimenticato come Beneduce, Guarnieri, Azzolini operarono all'interno di un regime politico dittatoriale che *anche* in funzione delle sfide poste dalla crisi economica alla propria legittimità politica imboccò la strada dell'«accelerazione totalitaria». L'irreggimentazione della società tramite nuove forme di controllo e presenza nel corpo sociale dello Stato-partito e l'accresciuta mobilitazione imposta alla popolazione tramite una ritualità politica che si fece sempre più religione politica ebbero i toni di una militarizzazione a tappe forzate della società e dell'economia italiana. La via italiana si arricchì, perciò, di una rinnovata spinta imperialistica sia in politica estera, con un'Italia fascista che ambì al famoso ruolo di ago della bilancia dell'equilibrio europeo¹³⁵, sia in politica economica con i programmi di riarmo¹³⁶. La spinta imperialistica ebbe il volto, in primo luogo, di un rinnovato interesse per le colonie e l'espansione coloniale, segno tangibile per il regime della propria vitalità spengleriana e della rivoluzione antropologica in atto sul carattere degli italiani¹³⁷. L'idea di trovare nel «piano dell'impero» una soluzione – anche surrogatoria – alle difficoltà scaturite dalla

¹³⁵ Renzo De Felice, *Mussolini il duce*, cit., pp.369-384.

¹³⁶ Cfr. Giorgio Rochat, *Le guerre italiane 1935-1943. Dall'impero d'Etiopia alla disfatta*, Torino, Einaudi, 2008, pp.155-157; Vincenzo Giura, *L'impresa etiopica: riflessi internazionali economici e sociali* in Domenicantonio Fausto (a cura di) *Intervento pubblico e politica economica fascista*, cit., pp.156-168; Gian Luca Podestà, *Il mito dell'impero*, cit., pp.247-250.

¹³⁷ Valeria Deplano, *Dalle colonie all'impero: l'Africa e il progetto nazionale fascista* in Giulia Albanese (a cura di), *Il fascismo italiano. Storia e interpretazioni*, cit., pp.56-58.

crisi economica e geopolitica di quegli anni trova un riscontro, per quanto circoscritto, anche nel più anonimo piano locale napoletano. Anzi, Napoli può essere considerata a tutti gli effetti il terreno sul quale il regime testò per prima quella mobilitazione imperialistica che coinvolse successivamente l'Italia intera. Un laboratorio politico totalitario dove furono sperimentate alcune delle forme, delle parole e delle immagini che contraddistinsero la retorica politica degli ultimi gli anni del regime. La città fu sottoposta dai primi anni Trenta a un percorso di rieducazione visuale che la trasformò nella «città palinsesto» del colonialismo italiano. Il termine palinsesto è usato qui in una doppia accezione metaforica. Da un lato, si ha un processo per cui la città viene elevata a simbolo di una politica imperialista attraverso messaggi visuali (le manifestazioni di cui fu protagonista negli anni Trenta Napoli) e architettonici (la costruzione della Mostra delle Terre dell'Oltremare), che, come in un moderno palinsesto, mostravano su pianta urbana il programma dell'imperialismo fascista. Dall'altro lato, il termine palinsesto si ricollega all'uso che ne fa André Corboz nel suo famoso saggio *Le Territoire comme palimpseste et autres essais* e recentemente ripreso al IX Convegno internazionale di studi del CIRICE¹³⁸. Riprendendo l'originario riferimento al documento pergameneo, la città diventa metaforicamente per Corboz il territorio su cui l'uomo esercita continuamente il proprio fare, cancellando e rinnovando ogni volta. Per quanto incisiva si presenti l'opera di «brasatura», essa non potrà in ogni caso cancellare del tutto le tracce leggibili del passato, le quali perciò vanno a stratificarsi e a formare il tessuto urbano. Per questo motivo Napoli può essere considerata una «città palinsesto», non solo nei termini generali di città stratificata – a livello urbanistico percepibile persino a occhio nudo – ma anche nei termini più particolari di una città che reca il segno di un momento storico ben identificabile in cui architettura, economia, politica sembrano convergere verso una comune idea di città da realizzare. Negli anni che vanno dal 1933 al 1935 questa idea appunto inizia a prendere corpo con la maturazione di una proposta politica di rilancio della città basata sul modello di città commerciale e turistica a cavaliere tra Occidente e Oriente.

¹³⁸ Centro interdipartimentale di ricerca sull'iconografia della città europea (CIRICE), *La città palinsesto. Tracce, sguardi e narrazioni sulla complessità dei contesti urbani storici*, 10-11 giugno 2021.

VII.1.1 Il sorpasso alla Fiera di Tripoli

Primi segnali di un'inversione di rotta si ritrovano nei numeri delle fiere di Tripoli dei primi anni Trenta. Contro una tendenza consolidata nel decennio precedente i cataloghi mostrano sorprendentemente una crescita costante delle adesioni degli espositori della provincia napoletana. Numeri che in termini assoluti rimangono abbastanza contenuti se comparati con la media delle altre province italiane, ma che diventano significativi rispetto al dato regionale. Non solo una maggiore partecipazione, ma anche una migliore organizzazione che nel giro di tre edizioni tolse a Salerno lo scettro di provincia più rappresentativa della Campania. Tale ascesa fu dovuta in parte alla fuoriuscita degli altri capoluoghi di provincia (Benevento e Avellino), i quali già in occasione dell'edizione del 1931 rinunciarono tramite parola dei loro Consigli Provinciali dell'Economia a partecipare «per ragioni di economia»¹³⁹. In quella stessa edizione fu tentata la strada di un'organizzazione unica per Napoli e Salerno con la costituzione di un Comitato organizzatore Mostra della Campania, che si incaricò di sostenere il fitto e allestimento del padiglione lasciando agli espositori napoletani e salernitani solo l'onere delle spese di trasporto e assicurazione¹⁴⁰. Nell'edizione del 1931 gli espositori napoletani furono 9 (+2 rispetto all'edizione precedente) con un'apprezzabile presenza di ditte del settore dell'abbigliamento (un terzo del totale) e con il ritorno importante dei produttori di paste con la presenza di Giovanni Voiello. Sul versante salernitano, invece, pur rimanendo molto più alti i numeri delle adesioni (22 espositori), per la prima volta si registrò una battuta d'arresto con il venir meno di 11 espositori rispetto all'edizione precedente¹⁴¹. Sull'onda dell'ottimismo dei risultati ottenuti nel 1931, segno per Borriello «della fiducia sempre più grande che la manifestazione va acquistando presso le classi produttrici»¹⁴² e cogliendo l'occasione rappresentata dalla Mostra turistica delle province italiane indetta in occasione dell'edizione del 1932, la provincia napoletana diede seguito ad un suo vecchio proposito, ossia la costruzione di un padiglione permanente monumentale. Dopo

¹³⁹ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.787, fasc.4, sottofasc. *Tripoli V Fiera 1931*, doc. n. prot. 539.

¹⁴⁰ Ibid. Eccezione venne fatta per il mobilificio Fogliano che nel corso degli anni Trenta divenne una presenza stabile alla Fiera. Dato il volume delle merci in questione, alla ditta fu offerto il 50% in concorso della spesa di trasporto.

¹⁴¹ Ente Fiera Campionaria di Tripoli, *V Fiera di Tripoli. Catalogo della II seconda rassegna internazionale in Africa*, Roma, Tipografia Fratelli Palombi, 1931 (Vedi appendice E).

¹⁴² ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.787, fasc.4, sottofasc. *Tripoli V Fiera 1931*, doc. n. prot. 539.

aver interpellato il ministro De Bono e invitato in un incontro a Napoli Alfredo Giorgi Commissario per il Turismo dell'Ente Fiera Campionaria e viste anche le proprie ristrettezze di bilancio, l'amministrazione della provincia fece appello ai Comuni, specialmente quelli ad alta vocazione turistica, di sovvenzionare la costruzione del padiglione¹⁴³. La scelta di investire nella costruzione di un padiglione permanente sembrò premiare gli organizzatori napoletani, che all'edizione del 1932 registrarono il più alto dato di adesioni fino a quel momento (16 espositori), mentre per la prima volta non compare nel catalogo nessun espositore della provincia di Salerno¹⁴⁴. L'assenza di quella che è stata la provincia trainante in tutte le edizioni è il dato sicuramente più importante, che apre una riflessione sui motivi del *forfait* espositivo. La contrazione registrata nel 1931 da sola non spiega né preconizza l'assenza nella successiva edizione, anche perché in quella data le adesioni di Salerno sono pur sempre più alte dei numeri di Napoli. Molto probabilmente la cesura tra le due edizioni è indizio di una mancata partecipazione a monte della C.P.E.C. di Salerno. Sui motivi di questo ritiro si possono avanzare solo ipotesi, dato che le carte della prefettura non menzionano mai Salerno nell'edizione del 1932 e data anche la ben nota difficoltà ad accedere negli archivi delle Camere di Commercio di Napoli e Salerno. Tuttavia, un possibile indizio sui motivi dell'assenza è offerto da Franca Pirolo, la quale ha evidenziato come negli anni 1928-1932 si consumi nella provincia di Salerno una contrazione del numero di aziende dell'industria delle conserve alimentari, vero portabandiera della provincia salernitana. Tale contrazione è da imputare alle due criticità tipiche del comparto che in quel frangente storico si cumularono con effetti dirompenti: il carattere stagionale dell'attività e le fluttuazioni del mercato di vendita. Proprio in quegli anni Pirolo rivela come il comparto fu soggetto a una forte fluttuazione in termini di produzione con siccità che pregiudicarono raccolti in alcune annate e sovrapproduzioni in altre che resero difficile la collocazione dei prodotti. Su queste fluttuazioni si innestò la chiusura dei consolidati canali di vendita – principalmente Stati Uniti – negli anni della crisi economica che aggravò lo smaltimento

¹⁴³ Ivi., sottofasc. *Tripoli Vi Fiera 1932*, Lettera dell'Alto Commissario al Presidente della Provincia di Napoli (Vedi appendice F).

¹⁴⁴ Ente autonomo Fiera campionaria Tripoli, *Terza Rassegna internazionale intercoloniale in Africa 8 marzo-8 maggio. Catalogo*, Roma, Fratelli Palombi, 1932.

con ricadute sui prezzi di vendita e inevitabilmente sulla forza lavoro¹⁴⁵. La tesi che sia stato un forte contraccolpo economico a determinare l'improvvisa fuoriuscita di Salerno trova ulteriore credito considerando come nella successiva edizione il C.P.E.C. di Salerno tornò a Tripoli solo dopo aver accettato l'offerta della controparte napoletana a riproporre un'organizzazione congiunta¹⁴⁶, indizio di una situazione di affanno per l'organismo camerale salernitano.



Fig.8 *Il padiglione della provincia di Napoli*

Fonte: ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.787, fasc.4, sottofasc. *Tripoli VI Fiera 1932*

Per quanto riguarda la composizione degli espositori napoletani si conferma uno «zoccolo duro» rappresentato da ditte settore dell'abbigliamento (19%) e dell'alimentare (19%), agganciate e superate per la prima volta dal settore dell'arredamento (25%), segue a poca distanza l'industria del vetro (12%)¹⁴⁷, quest'ultima assurta a vera eccellenza napoletana negli anni Trenta.

¹⁴⁵ Franca Pirolo, *Il settore agro-alimentare e tabacchicolo nel salernitano: la tradizione dell'industria molitoria e la centralità del comparto conserviero* in Aldo Montaudou (a cura di), *Dal Novecento al Duemila. L'industria in provincia di Salerno, Confindustria Salerno (1919-2009)*, cit., pp.145-147.

¹⁴⁶ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.787, fasc.4, sottofasc. *Tripoli VII Fiera 1933*, doc. n° prot. 12514.

¹⁴⁷ Vedi Appendice A.

Nelle edizioni successive Napoli si confermò la provincia capofila dal punto di vista organizzativo, promuovendo come già visto un comitato unico con Salerno nel 1933 e un altro comitato con Salerno, Benevento e Avellino nel 1935¹⁴⁸, e dal punto di vista delle adesioni. Infatti, se nel 1933 Napoli e Salerno portarono un egual numero di espositori (14 per città¹⁴⁹) dimostrando così l'avvenuto aggancio, nell'edizione del 1934 avvenne il definitivo sorpasso con 23 espositori da Napoli a fronte di un solo espositore da Salerno e Avellino¹⁵⁰. Il risultato a cui si giunse nel 1934 fu il combinato disposto di una serie di fattori, primo fra tutti l'investimento d'immagine. È probabile che le *performance* delle ultime edizioni furono influenzate dal contemporaneo processo di trasformazione di Napoli nella «città palinsesto» del colonialismo italiano. L'organizzazione di questi eventi risentì del clima e del ruolo che il fascismo stava definendo per la città facendo maturare nelle autorità locali la spinta a investire maggiori forze e liquidità nel raggiungimento di risultati apprezzabili. Da questo punto di vista non poco influenzò la concordanza al vertice creatasi nella persona di Baratono, Alto Commissario e Presidente del C.P.E.C. e per questo in grado di mobilitare forze, capitali e interessi maggiori rispetto agli altri C.P.E.C. della Campania, come si rivela nella vicenda della costruzione del padiglione. Un altro fattore è quello della polarizzazione dei traffici verso la Quarta sponda di cui poc'anzi si è parlato. L'intensificazione delle linee su quella tratta deve in parte le sue ragioni alla scarsa domanda di naviglio generale e al crescente investimento politico e ideologico fatto dal fascismo sulla Libia. Le risorse messe in campo dallo Stato e la contemporanea mancanza di alternative commerciali di fatto resero la vendita in colonia un'opzione concreta e in parte obbligata. Terzo fattore direttamente collegato al precedente è quello del mutamento del mercato. I numeri delle edizioni degli anni Trenta raccontano di una trasformazione nella composizione dei produttori che annualmente partecipano alla fiera di Tripoli. La crescita numerica della provincia di Napoli fu sospinta in termini relativi dalla crescita numerica di alcuni settori. L'esempio più significativo è quello portato dai produttori di paste alimentari, che da biasimati assenteisti nelle prime edizioni degli anni Venti passano ad essere nel 1934 i principali attori economici della provincia rappresentando da soli il 25% sul totale dei presenti. Come mai? L'ipotesi che

¹⁴⁸ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.787, fasc.4, sottofasc. Tripoli IX Fiera 1935, doc. n° prot. 18924.

¹⁴⁹ Ente autonomo Fiera campionaria di Tripoli, *Quarta rassegna internazionale intercoloniale in Africa. 11 marzo-11 maggio 1933. Catalogo*, Roma, Fratelli Palombi, 1933 (vedi appendice G).

¹⁵⁰ Id., *Quinta rassegna internazionale intercoloniale in Africa 11 marzo-11 maggio. Catalogo*, Roma, Fratelli Palombi, 1934 (Vedi appendice H).

qui si avanza è, appunto, quella di un mutamento del mercato, o meglio della domanda. Non va dimenticato come nel 1932 la Libia veniva dichiarata «pacificata» da Badoglio e come nello stesso anno veniva costituito l'Ente per la colonizzazione della Cirenaica, il quale diede fondo – non senza difficoltà – alla costruzione di due comprensori colonici a Zavi Bedia da 10 ettari per lotto e nel 1934 la costruzione di quattro villaggi (Beda Littoria, Luigi di Savoia, Primavera e Giovanni Berta)¹⁵¹. Si è visto già nelle pagine precedenti come la pasta sia un bene che *segue* l'emigrante, cioè la cui domanda si lega molto alla mobilità italiana dell'epoca. Sembra lecito pensare che con l'aumentare della presenza della comunità italiana sulle sponde dell'Africa mediterranea negli anni Trenta¹⁵² anche la domanda di alcuni prodotti di consumo, come pasta e abbigliamento, aumentò significativamente. Quest'ultima ipotesi sembra essere suffragata dalle ricerche di Emanuele Ertola, il quale ha messo in discussione il mito di una emigrazione contadina in Libia per questi anni dimostrando, invece, come la comunità italiana trasferitasi fosse principalmente composta da individui di estrazione piccolo borghese concentrati nelle aree urbane¹⁵³. Questa rapida radiografia dei *settler* italiani induce ripensare al rialzo i livelli di consumo dei coloni-consumatori, i quali cercarono di ricostruire in quel contesto alieno ed aspro uno stile di vita quanto più vicino a quello piccolo borghese lasciato in Patria. Questi sentimenti alimentarono quella che Ertola chiama «l'industria della nostalgia» e la pasta rientrava a pieno titolo in questa categoria di prodotti¹⁵⁴.

VII.I.2 Il Secondo Congresso Coloniale

Nel 1934 la città fu scelta per ospitare due eventi significativi nel processo di creazione di una coscienza coloniale nella popolazione italiana e di una più stretta identificazione tra la città di Napoli e l'Oltremare: il Secondo congresso coloniale e la Seconda mostra internazionale d'arte coloniale. Con questi eventi e specialmente con il primo l'Italia, come ha scritto Calchi Novati, «entrava nel pieno contesto dell'imperialismo anche sotto

¹⁵¹ Federico Cresti, *Non desiderare la terra d'altri. La colonizzazione italiana in Libia*, Roma, Carocci, 2011, pp.105-122.

¹⁵² Salvatore Speciale, *Più a Sud del nostro Sud: spunti e problemi per lo studio dell'emigrazione italiana in Africa mediterranea tra le due guerre* in «Meridiana», n.92 (2018), pp.95-116.

¹⁵³ Emanuele Ertola, «*Terra promessa*»: *migration and settler colonialism in Libya, 1911–1970* in «Settler Colonial Studies», vol. 7, fascicolo 3, 2017, pp.1-14, qui pp. 6-8.

¹⁵⁴ Cfr. Emanuele Ertola, *In terra d'Africa. Gli italiani che colonizzarono l'impero*, Roma-Bari, Laterza, 2017.

il profilo del dibattito, degli approfondimenti, dell'accademia»¹⁵⁵. Dopo un primo congresso tenuto a Firenze (1931), l'Alto Commissario Baratono e il presidente della Società Africana d'Italia, Enrico Felicella, avanzarono nel febbraio del 1933 la proposta al Centro studi coloniali di Firenze e alla Presidenza del Consiglio dei ministri di tenere nella città partenopea la seconda edizione in occasione della Seconda mostra internazionale d'arte coloniale già fissata per l'autunno del 1934¹⁵⁶. Avuto l'assenso, non senza qualche dissidio con l'istituto fiorentino per le brevi tempistiche della domanda¹⁵⁷, si decise di far iniziare contemporaneamente i due eventi il 1° ottobre del 1934. Il Secondo congresso si svolse dal primo al cinque di ottobre e fu diviso in sezioni che spaziavano dalla storia e archeologia, all'economia passando per l'etnografia e, infine, alla patologia e all'igiene. Le sedi preposte ai lavori congressuali furono distribuite tra alcuni istituti della città (Istituto Orientale, Società Africana d'Italia, Istituto agrario di Portici) come ugualmente distribuite per la città furono le mostre di sezione, alcune delle quali organizzate al Castel Nuovo sede inaugurale alla presenza del Re del Congresso, nonché principale sede sia del Congresso sia della Seconda mostra internazionale d'arte coloniale¹⁵⁸.

¹⁵⁵ Giampaolo Calchi Novati, *Studi e politica ai convegni coloniali del primo e del secondo dopoguerra* in «Il Politico», vol.55, n.3 (155) (luglio-settembre 1990), pp.487-514, qui p.504.

¹⁵⁶ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.783, fasc.2.

¹⁵⁷ Ibid.

¹⁵⁸ «Il Mattino», 2 ottobre 1934, S.M. *il Re inaugura in Castelnuovo la II Mostra Internazionale d'Arte Coloniale*.



Fig.9 Locandina della II Mostra Internazionale d'Arte Coloniale di Napoli

Fonte: Ente autonomo Fiera campionaria di Tripoli, *Quinta rassegna internazionale intercoloniale in Africa 11 marzo-11 maggio*. Catalogo, Roma, Fratelli Palombi, 1934, p.109.

I lavori del congresso risentirono inevitabilmente degli importanti risvolti economici che il mondo stava ancora affrontando, anzi proprio il contesto mondiale diede modo a diverse relazioni di rilanciare la valorizzazione e l'integrazione economica tra metropoli e colonie sull'esempio portato dalla politica della preferenza imperiale adottata dagli inglesi¹⁵⁹ e ripresa anche dai francesi. Prova ne è la relazione del prof. Paolo D'Agostino Orsini sul concetto di «Eurafrica», cioè del rilancio della creazione di un mercato integrato e chiuso tra i Paesi europei e l'Africa capace di resistere all'assedio dei «pericoli esterni» identificati nelle economie statunitensi e giapponesi e, allo stesso tempo, stemperare la minaccia di «pericoli interni» rappresentati da tutte quelle forme di sperequazione nella detenzione di risorse e nella loro distribuzione tra le potenze coloniali europee che da sempre alimentavano il vento del militarismo, del revanscismo e del protezionismo economico¹⁶⁰. L'auspicata integrazione dei mercati è in parte indagata da quelle relazioni aventi come oggetto l'analisi delle esportazioni di alcuni beni campioni dalle colonie

¹⁵⁹ Tim Rooth, *Retreat from Globalization: Britain and the Renewal of Imperial Trade between the Two World Wars* in Lucia Coppolaro and Francine McKenzie (edited by) *A Global History of Trade and Conflict Since 1500*, New York, Palgrave Macmillan, 2013.

¹⁶⁰ Paolo D'Agostino Orsini, *L'economia italiana nell'economia dell'Eurafrica* in Atti del Secondo Congresso di studi coloniali, volume VI, Firenze, 1936, pp.41-59.

verso l'Italia e l'estero. Attraverso la relazione Giovanni Piani¹⁶¹ si viene a conoscenza di come la Camera di Commercio coloniale di Milano all'epoca stesse conducendo studi sulla produzione ed esportazione in Italia di alcuni prodotti; principalmente ortaggi. Lo scopo era quello di identificare il periodo migliore per produrre pomodori *in relazione* ai tempi e ai costi di trasporto verso l'Italia. Per quanto i vettori della Tirrenia avessero permesso e facilitato la costituzione di un'area economica tra il Tirreno e il Nord Africa rimaneva, ed era evidente dalla relazione, il problema del mercato e dei costi di trasporto. L'esempio più evidente è rappresentato da Siracusa una delle città con l'interscambio commerciale più intenso con i porti libici grazie proprio ai collegamenti garantiti dalla Tirrenia, eppure piazza di solo passaggio per molti prodotti. Il pomodoro, infatti, caricato su vagoni merci veniva portato a Milano dopo tre o cinque giorni di viaggio con un notevole aggravio sul prezzo finale del prodotto. Il costo del trasporto su ferro e la lontananza dai mercati di smercio incidavano per questo nella determinazione dei traffici che, a parità di condizioni, si indirizzavano verso Napoli e soprattutto verso Genova. La differenza relativamente minima del nolo di Bengasi-Napoli con quello di Bengasi-Genova rendeva più conveniente la seconda opzione per la semplice constatazione che Genova era strategicamente più vicina ai mercati interessati e quindi più conveniente per i costi di frizione, ossia i costi che si verificano durante il passaggio nave-treno. Un discorso altrettanto simile viene fatto nella relazione di Carlo Noli¹⁶² per le banane somale divenute negli anni Trenta il principale prodotto d'esportazione della Somalia andando a sostituire il cotone, particolarmente colpito dalla deflazione internazionale successiva al 1929. Anche in questo caso, anzi, soprattutto in questo caso nel quale lo Stato istituì un vero e proprio monopolio per la commercializzazione delle banane, il Regio Monopolio Banane, si può osservare come ancora una volta i due porti di sbarco fossero Napoli e Genova, ma era Genova ad intercettare buona parte di quel traffico per gli stessi motivi dei pomodori, ossia la convenienza in relazione al mercato di smercio e al costo del trasporto. Queste osservazioni ci riportano a quelle espresse al congresso degli industriali meridionali nel 1930, in cui viene denunciata, seppur sotto molta referenza, la sostanziale inesistenza di hinterland delle città portuali meridionali a causa di collegamenti ferroviari e stradali costosi, frammentari e circoscritti. Napoli, Bari e anche Siracusa non avevano

¹⁶¹ Giovanni Piani, *Primizie orticole cirenaiche ed esportazioni invernali di pomodori* in id., pp.145-164

¹⁶² Carlo Noli, *L'esportazione dei prodotti rurali dell'Africa orientale italiana dal 1921 ad oggi*, in id. pp.861-883.

poi alle spalle una realtà come Milano e questo è un altro aspetto. Sicuramente la crescita alla fiera campionaria, la designazione a sede d'armamento e gli stessi dati offerti dalla Tirrenia dimostrano una torsione del commercio napoletano verso i mercati coloniali negli anni Trenta. Ciononostante, quegli stessi dati e la storia del colonialismo italiano di quegli anni provano come Napoli diventi un porto principalmente di partenza per soldati, coloni e merci e non *gateway* delle colonie africane. L'asimmetria negli scambi non è sicuramente una specificità napoletana, anzi essa rientra in uno storico sbilanciamento strutturale dei porti italiani tra importazioni ed esportazioni dove le importazioni sono mediamente in un rapporto di 3 a 1 con le esportazioni. Certamente una specificità tra Napoli e l'Oltremare sta nel fatto che questo rapporto si ribalta, complice anche la scarsità di risorse dei territori coloniali, ma il vero dato che viene fuori indirettamente è la mancata integrazione del tessuto economico cittadino con quei mercati. In termini di valore assoluto e relativo l'interscambio fu molto inferiore a quanto prospettato dalle forze politiche locali e nazionali. Lo stesso volume di merci in uscita era in verità un dato fortemente sostenuto dalla particolare congiuntura data dalla chiusura dei consolidati mercati di scambio euroatlantici e dal contemporaneo investimento politico e finanziario dello Stato nella colonizzazione demografica che consentì di riorientare parte di quei circuiti sostituendo – con percentuali molto inferiori – la domanda dell'emigrante con la domanda del colono. In ultimo, bisogna tenere conto che il numero crescente di vettori in partenza da Napoli non è necessariamente sinonimo di una intensificazione dei traffici commerciali, perché una quota importante di quelle navi fu noleggiata dalle istituzioni militari ed enti di colonizzazione. Il «mercato chiuso» pensato da Orsini si presentava nella fattispecie napoletana come un mercato fortemente bardato.

VII.1.3 La Seconda mostra internazionale d'arte coloniale

Come si è detto, contemporaneamente al Congresso aveva luogo la Seconda mostra internazionale d'arte coloniale dopo una prima edizione tenuta a Roma nel 1931. Originariamente pensata per essere una manifestazione quadrimestrale la seconda edizione vide invece una estensione dei termini fino ad aprile del 1935 dietro le pressioni delle autorità cittadine, in modo particolare del Comitato Provinciale per il Turismo di Napoli organizzatore insieme all'Ente autonomo Fiera campionaria di Tripoli della

manifestazione. La città per sei mesi fu, dunque, al centro di un importante evento che aveva lo scopo «di richiamare a Napoli cospicue correnti turistiche»¹⁶³ e che per tale motivo godette di alcuni privilegi volti a favorirne l'afflusso, il più importante dei quali fu la riduzione del 50% del costo del trasporto su ferro per Napoli per tutta la durata dell'evento. In aggiunta, fu data facoltà ai possessori del biglietto ferroviario e del biglietto della Mostra di poter visitare gli scavi di Pompei e altre attrattive turistiche a costo ridotto con uno speciale bollino da vidimare all'accesso della Mostra¹⁶⁴. La manifestazione fu organizzata in sezioni (sezione retrospettiva, contemporanea, straniera, archeologica, architettonica, libraria, arti decorative e arte militare) come nel caso del contemporaneo Congresso. A fianco alle esposizioni venne ricreato un villaggio coloniale, cioè una riproduzione di un mercato arabo *suq* nel fossato del Castelnuovo per un'estensione di 2.100 mq, nel quale trovarono spazio sia le mercanzie di commercianti indigeni provenienti dalle colonie italiane e straniere, sia i materiali delle ditte metropolitane che operavano in quei contesti per un totale di 60 espositori¹⁶⁵. Con la realizzazione di questo villaggio coloniale fu elaborato un approccio nuovo di rappresentazione dell'alterità che superava la tecnica descrittiva di tipo museale e offriva ai partecipanti una «simulazione scientifica di esperienze dirette» già proposta in scala minore dalla mostra coloniale dell'esposizione di Torino del 1928¹⁶⁶.

¹⁶³ ACS, PCM, Gab., 1934-1936, fasc. 14/1, n°1612 *Mostra coloniale*

¹⁶⁴ Ibid. Il bollo sui biglietti ferroviari fu la principale voce di entrata per entrambi gli enti organizzatori e per questo fonte di dissidi. Infatti, il Comitato Provinciale per il Turismo di Napoli fece richiesta al ministero delle Comunicazioni di un'estensione delle agevolazioni con diritto a bollino fino a settembre del 1935. La richiesta ottenne parere negativo, così il Comitato sollecitò la richiesta di una percentuale sugli utili percepiti dall'Ente autonomo Fiera campionaria di Tripoli, principale beneficiario dell'applicazione del bollo sui biglietti. La richiesta trovò la comprensibile opposizione dell'Ente fiera, che si assicurò anche l'appoggio del ministero delle Colonie. Nel bilancio presentato a fine manifestazione gli incassi per bollo ferroviario furono di £709.415,14.

¹⁶⁵ Cfr. ACS, PCM, Gab., 1934-1936, fasc. 14/1, n°1612 *Mostra coloniale*, dati statistici sulla seconda mostra internazionale d'arte coloniale.

¹⁶⁶ Giovanni Arena, *Visioni d'oltremare. Allestimenti e politica dell'immagine nelle esposizioni coloniali del XX secolo*, Napoli, Edizioni Fioranna, 2011, pp.32-33.

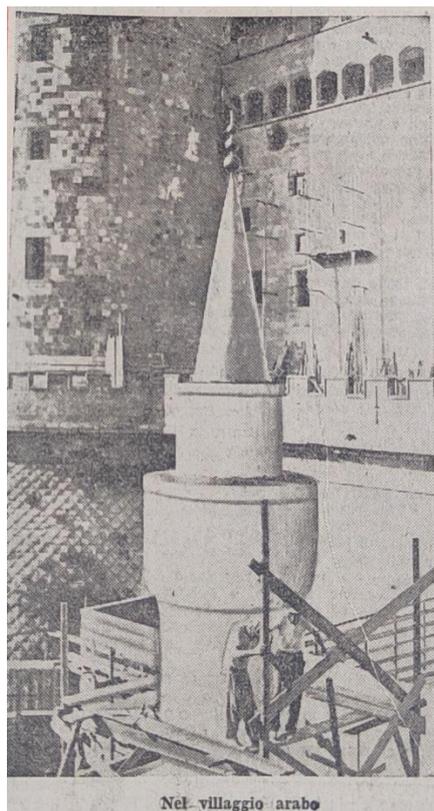


Fig.10 *Costruzione del villaggio arabo nel fossato del Castel Nuovo*

Fonte: «Il Giornale d'Italia», 30 agosto 1934, *La mostra d'arte coloniale di Napoli nella superba cornice della Reggia aragonese*

L'intento di celebrare il colonialismo su tela risulta evidente dall'organigramma espositivo. Furono esposte opere pittoriche del Quattrocento e Cinquecento italiano che celebravano, come si legge nel il programma dell'Ente Fiera di Tripoli, «le nostre gloriose Repubbliche marinare»¹⁶⁷ strutturando così una narrazione per immagini della storia d'Italia volta ad esaltare i rapporti – di potenza – con il Mediterraneo, l'Africa e l'Oriente e dimostrare «con una smagliante evidenza, la continuità nella tradizione dello spirito imperialista italiano»¹⁶⁸. Sempre nei dati statistici presenti al PCM si può appurare come furono esposte 851 opere italiane e 807 straniere (88 vendute alla data del 14 dicembre) su di un'area complessiva di 11.700 mq di cui 2.488 mq dedicate alle mostre di Paesi esteri (14 sale per la Francia, 2 per il Belgio, 2 per il Portogallo e 11 per le missioni dello Stato del Vaticano¹⁶⁹). A latere della manifestazione fu organizzato un fitto programma di

¹⁶⁷ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.783, fasc. 2.

¹⁶⁸ Ibid.

¹⁶⁹ Ibid. Intorno all'esposizione delle missioni dei frati cappuccini nacque una disputa tra il vicario del collegio internazionale dei frati cappuccini di Frascati e la ditta Elefante & Mangili in merito all'applicazione di tariffe di trasporto ritenute dal Vicario «arbitrarie e false». Sul tema delle missioni

eventi che anticipò e accompagnò la mostra in tutto il suo percorso. Una gara automobilistica *II coppa Principe di Piemonte*¹⁷⁰, una gara motociclistica *Gran Premio delle colonie*, diversi incontri sportivi in varie strutture della città¹⁷¹, la gara internazionale di tiro al piccione, un'adunata dei veterani delle guerre d'Africa¹⁷², la riunione annuale dell'Associazione per il progresso delle scienze¹⁷³, un ciclo di conferenze¹⁷⁴, un convegno dei nuclei di residenti italiani nelle colonie¹⁷⁵ e una crociera commerciale per l'oltremare. A confronto, i programmi delle fiere campionarie di Napoli di inizio anni Venti sembrano un pallido ricordo e ciò non senza giustificato motivo. Il fascismo degli anni Trenta investì molto tempo e denaro nella realizzazione di fiere maturando per esse un modello espositivo originale che allegava alla promozione dei prodotti anche quello dell'ideologia. Anche le fiere e le esposizioni di epoca liberali non erano certamente prive di messaggi politici, ma il fascismo a differenza di queste non si limitò a far mostra di prodotti per giustificare l'investimento coloniale. Negli anni ora oggetto di analisi il rapporto tra motivazioni economiche e motivazioni politiche si ribaltò¹⁷⁶ e i temi

cattoliche si veda l'articolo del «Il Mattino», *La vasta opera civilizzatrice dei Salesiani tra le tribù dell'Africa e del Sud America* del 5 ottobre 1934.

¹⁷⁰ Gara organizzata dalla sede napoletana della Reale Automobile Club d'Italia (R.A.C.I.) e disputata il 21 ottobre 1934 con un circuito chiuso al parco della rimembranza di Posillipo.

¹⁷¹ Ottobre: Riunione internazionale di canottaggio, riunione internazionale di atletica *Gran premio delle colonie*, gara internazionale di corsa *Giro di Napoli*, gare di atletica femminile.

Novembre: *Giochi Partenopei* (incontri di preparazione per le Olimpiadi di Berlino per nuoto, scherma, pugilato e atletica), gara internazionale di marcia *Giro di Napoli*.

Dicembre: incontro di palla ovale GUF Napoli-Francia.

Gennaio: gara internazionale di scherma (Italia-Francia-Belgio-Ungheria).

Dalla documentazione conservata all'ASN è emersa la proposta sottoposta a De Bono di organizzare competizioni sportive tra squadre metropolitane e squadre coloniali cercando cioè il concorso di atleti provenienti dalle colonie. Di questa notizia non si hanno ulteriori informazioni, ciò induce a pensare che non ci fu assenso da parte ministeriale. Cfr. ASN, Prefettura, Gab., II Vers., b.783, fasc.2.

¹⁷² 30 ottobre-3 dicembre 1934 con adunata a Piazza Plebiscito il giorno 2 dicembre e sfilata per le strade del centro città proseguendo il giorno successivo con gite per gli ex combattenti presso luoghi di interesse turistico della città. Cfr. ASN, Prefettura, Gab, II vers., b.784, fasc.1.

¹⁷³ «Il Mattino». 6 ottobre 1934, *S.E. Marconi inaugurerà a Napoli il Congresso del progresso delle scienze*

¹⁷⁴ Furono organizzate dalla Società africana d'Italia. Una prima parte si svolse ad inizio ottobre nel campo degli studi coloniali e di orientalistica. Una seconda parte dedicate alle colonie italiane e alla politica estera del fascismo, una terza incentrata su l'Africa romana e il Mediterraneo con i seguenti incontri: *La Cirenaica romana, la conquista romana dell'Africa, Rodi medievale e latina, La penetrazione romana nell'interno dell'Africa, L'Egitto romano, La riconquista romana africana di Giustiniano* e, infine, una serata cinematografica conclusiva con soggetto le colonie italiane.

¹⁷⁵ Il convegno a carattere turistico si svolse dal 27 al 29 ottobre con la partecipazione di rappresentanti di nuclei di residenti italiani nelle colonie e nei Paesi dell'Africa settentrionale (Algeria, Marocco, Tunisia, Egitto, Tripolitania). Oltre ai lavori del convegno e alle gite a Napoli e provincia, fu organizzata per il giorno 28 anche una gita a Roma per una visita alla mostra della rivoluzione fascista. Cfr. ACS, PCM, Gab., 1934-1936, fasc. 14/2, n°2228 *Napoli: manifestazioni varie in occasione 2^ mostra internazionale d'arte coloniale*.

¹⁷⁶ Cfr. Brian McLaren, *The Tripoli Trade Fair and the Representation of Italy's African Colonies*, cit., pp.22-28.

produttivistici tipici delle fiere campionarie come quella napoletana passarono in secondo piano ed eventi come la Seconda mostra internazionale d'arte coloniale divennero «veri e propri contenitori di pedagogia colonialista» indirizzati ad un'illustrazione didattica dei domini d'oltremare¹⁷⁷.

La varietà degli eventi previsti imponeva un investimento di risorse per realizzarli notevole, per tale motivo la lista dei finanziatori fu lunga. Il Municipio, il Banco di Napoli e il C.P.E.C. di Napoli contribuirono con 100.000 Lire ciascuno a cui si aggiunsero i contributi di varie banche, come la Comit e la Banca Nazionale del Lavoro e di associazioni come l'Unione Albergatori, tutto per un totale di 522.500 Lire. Il conto corrente per il servizio di cassa fu aperto da Baratono presso la Comit, ma in seguito ne fu prelevato il saldo versando la somma su un nuovo conto aperto presso il Banco di Napoli. La banca napoletana divenne così il principale referente del Comitato finanziario formato per gestire i fondi della manifestazione principale e di tutti gli eventi collaterali¹⁷⁸. Anche per questo motivo il ministro delle Colonie De Bono scrisse a Frignani chiedendo un maggiore impegno economico da parte del Banco, invito al quale Frignani rispose negativamente non senza tocco polemico. Ribadendo al proprio destinatario come l'impegno del Banco fosse stato già ampio «in rapporto alla natura della Manifestazione», Frignani fece notare che il funzionario scelto dallo stesso direttore della banca per rappresentare l'istituto nel Comitato finanziatore «non è mai stato convocato ad alcuna riunione del detto Comitato»¹⁷⁹. Il direttore del Banco tornò a ribadire in tale occasione l'indipendenza del Banco come già successo per la vicenda del credito edilizio in Tripolitania rigettando l'immagine di cassa da cui semplicemente attingere.

Con la grande macchina organizzativa messa in piedi per l'evento-vetrina a livello internazionale, il fascismo diede prova di una maturata capacità di mobilitare la cittadinanza per eventi collettivi. Con il Secondo congresso coloniale e la Seconda mostra d'Arte coloniale la città intera diventò un grande palcoscenico per il rinnovato imperialismo fascista, che condizionò il successivo decennio politico italiano e che fece di Napoli la città palinsesto del colonialismo italiano. Infatti, l'importanza dei due eventi trascende la loro intrinseca transitorietà. Come ha rilevato Alexander Geppert le grandi

¹⁷⁷ Giovanni Arena, op.cit., pp.45-55 e 74-81.

¹⁷⁸ ASN, Prefettura, Gab, II vers., b.784, fasc. *Mostra d'Arte Coloniale – Finanziamento*.

¹⁷⁹ Ivi., lettera di Frignani a De Bono in data 7 novembre 1934.

esposizioni otto-novecentesche possono essere concettualizzate al pari di «meta-media provvisori e tuttavia ricorrenti», ossia capaci di creare dei lasciti – non solo architettonici – alla città e dar vita a tradizioni che mettono su basi nuovi lo sviluppo urbano¹⁸⁰. Nel discorso dell'ex federale Sansanelli pronunciato al raduno dei reduci delle guerre d'Africa, Napoli assurge simbolicamente a città frontiera, perché testa di ponte per le colonie e specialmente «verso l'Oriente, dove in funzione dello spazio, in funzione del territorio [...] cresce la minaccia dei popoli, che, contro ogni imbelli meraviglia tendono al Mediterraneo, cuore del mondo, il mare solo capace di fare il vaglio delle stirpi, della vera grandezza, della vera potenza, della vera civiltà»¹⁸¹. Ritorna la visione di una Napoli protesa verso l'Oriente mediterraneo, ma è un'immagine molto diversa da quella della «Porta dell'Oriente» del primo dopoguerra. I temi produttivistici alla base di quella originaria visione sono soppiantati da temi imperialistici e la città da testa di ponte dei produttori italiani diventa testa di ponte delle armate italiane. Questa traslazione non è solo simbolica, ma anche interpretativa. La crisi economica del 1929 aveva messo a nudo le basi fragili su cui si fondava l'industrializzazione e lo sviluppo commerciale dello scalo napoletano. Di fronte a una sfida estremamente complessa come quella del rilancio dell'economia di una città, il fascismo elaborò un nuovo modello di sviluppo che in parte sostituì quello incarnato dall'immagine di «Regina del Mediterraneo» degli anni Venti. Un modello che partendo ancora una volta dalle parole di Mussolini – questa volta del 1931 – focalizzava l'attenzione sul potenziamento della funzione logistica (il porto della futura espansione italiana) e specialmente sulla funzione turistica. Venuto meno il discorso industrialista del porto dell'Oriente, menomato il discorso di emporio commerciale alla base della regina del Mediterraneo, si fece largo l'idea di una città che potesse risorgere economicamente dall'industria dei forestieri. Il tema non era assolutamente nuovo, anzi già nell'Ottocento il turismo fu al centro di un acceso dibattito sulle reali potenzialità e ricadute del settore per l'economia della città¹⁸². Ciò che aggiunse il fascismo fu un'idea di turismo nuovo, che considerò Napoli come una città di frontiera,

¹⁸⁰ Alexander Geppert, *Città brevi: storia, storiografia e teoria delle pratiche espositive europee 1851-2000* in «Memoria e Ricerca», n.17, settembre-dicembre 2014, pp.7-18, qui p.13.

¹⁸¹ «Roma», 3 dicembre 1934, *Napoli saluta con vibrante entusiasmo i reduci della guerra d'Africa*

¹⁸² Sul rapporto tra Napoli e il turismo si rimanda al numero monografico di «Città & Storia», *Immagini, miti, resoconti di viaggio da Napoli al Mediterraneo* a cura di Alfredo Buccaro, anno XIV, n.1-2, gennaio-dicembre 2019. Inoltre si rimanda agli studi di Annunziata Berrino che sulla storia del turismo ha offerto notevoli spunti di riflessione critica e metodologica. Si guardi, ad esempio, *Forestieri a Napoli nell'Ottocento: attrazioni, socialità e cultura* pubblicato su «Memoria e ricerca», n. 46, 2014, pp. 13-28.

ma non tanto nell'ottica di difesa della civiltà occidentale, quanto nell'idea di essere simbolicamente nel mezzo tra Oriente e Occidente. Questo suo stare nel mezzo conferiva alla città la funzione di luogo di sosta e ristoro per coloni in partenza e in arrivo dall'Oltremare, inoltre dava alla città una patina orientale con la quale attrarre turisti americani e nordeuropei. Questa concezione di città traeva spunto e forza da un coevo sviluppo turistico avviato nelle colonie del Mediterraneo mediante la costruzione di strutture ricettive specialmente a Rodi, la «perla dell'Oriente»¹⁸³ e attraverso una valorizzazione del «patrimonio nazional-coloniale» in Libia con la costruzione di «uno specifico immaginario archeologico» capace di trasformare in grandi attrattori turistici antiche reliquie della romanità lasciate all'incuria, o peggio, alla mercè degli «occupanti» beduini come a Cirene¹⁸⁴. Le palme, il villaggio coloniale, le gare, le adunate, i giochi, i quadri, le conferenze, servirono perciò a costruire una narrazione orientale ed esotica di città con la quale suscitare l'interesse di turisti in discesa dai piroscafi, saldare l'identificazione simbolica ed economica di Napoli con il Mediterraneo e, infine, edulcorare con *panem et circenses* il disagio economico e sociale vissuto da non poche fasce di napoletani.

¹⁸³ Per un approfondimento sul tentativo fatto dal fascismo di rilanciare Rodi come meta vacanziera si rinvia al contributo di Filippo Maria Espinoza, «*Il problema turistico dell'Egeo non presenta soltanto un interesse economico*»: villeggiatura e politica estera nel Dodecaneso italiano (1923-1939) in «Diacronie. Studi di Storia Contemporanea: Sguardi sul Novecento: istruzione pubblica, conflitto ideologico, dinamiche turistiche», n.37, 1/20219, pp.1-19.

¹⁸⁴ Simona Troilo, *Pietre d'oltremare. Scavare, conservare, immaginare l'Impero (1899-1940)*, Roma-Bari, Editori Laterza, 2021, pp. pp.247-248.



Fig. 11 Cartolina della coppa Principessa di Piemonte
 Fonte: ASN, Prefettura, Gab, II vers., b.784, fasc.1

Quest'ultima osservazione si dimostra quanto mai vera ponendo attenzione all'organizzazione di questi eventi che furono pensati, come attestano i documenti della Prefettura e del PCM, *anche* in un'ottica anticrisi. Gli appalti per la costruzione del villaggio coloniale e la messa a punto delle varie manifestazioni collaterali furono affidati in preferenza a ditte locali. La manodopera avventizia richiesta per le manifestazioni (guardiani, camerieri, timbratori, scaricatori e altri ancora) furono assunti dalla Banca Nazionale del Lavoro tra i disoccupati della provincia e gli invalidi di guerra per un numero di circa 430 dipendenti. Con i quattro mesi divenuti poi sei la mostra fu a tutti gli effetti un contenitore di manodopera, che non fece passare troppo tempo dalla sua chiusura per dimostrarne l'importanza. Finito l'evento, la Banca Nazionale del Lavoro e l'Ente Autonomo Fiera Campionaria di Tripoli lavorarono per tamponare gli effetti dei licenziamenti spostando il personale ad altre mansioni oppure assumendo direttamente parte di esso come fece l'Ente Fiera Campionaria. La conclamata insufficienza di questi provvedimenti è dimostrata dalla richiesta di sussidi fatta arrivare alla Presidenza del Consiglio dagli stessi lavoratori:

Improvvisa chiusura mostra d'arte coloniale prorogata da S.E. fino 30 aprile 1935 XIII e per Suo benevolo intervento, getta sul lastrico in questo rigido inverno circa 200 impiegati padri di famiglia con numerosa prole che costernati osano rivolgersi a Lei qual loro Capo e quale novello padre della Patria affinché con la sua autorità possa intervenire e far revocare sì atroce provvedimento sicuri che non invano si siano rivolti alla Sua benevolenza e protezione.

Gli impiegati della II^a mostra coloniale di Napoli¹⁸⁵

Le richieste non furono l'unico mezzo attraverso il quale i lavoratori in esubero cercarono di far sentire la propria voce. Gli ex guardiani, per esempio, aprirono una vertenza sindacale per il mancato pagamento degli straordinari e la mancata equiparazione delle paghe al contratto collettivo di categoria. Di fronte alle richieste e alle vertenze sindacali la Presidenza del Consiglio decise di elargire un fondo unico di 50.000 Lire concesso dalla Banca d'Italia per i disoccupati della Mostra affidato alla gestione dell'Alto Commissariato in accordo con l'Ente Fiera Campionaria¹⁸⁶. Le richieste di sussidio pervenute all'Alto Commissario e passate al vaglio politico della questura permettono di superare le immagini di città in festa e toccare con mano, attraverso nomi e volti, diverse situazioni di disagio sociale. Così si apprende della storia di Uziel Elia e del figlio Salomone entrambi assunti dalla ditta Sebag Krafit e C. nel periodo dell'evento ed entrambi licenziati al suo termine con una famiglia a carico composta da sei persone, oppure Pietro Martorelli precedentemente cameriere disoccupato reinventatosi in occasione della mostra addetto al guardaroba con quattro figli a carico e come unica entrata un sussidio di 60 Lire mensili fornito dalla Cassa di Previdenza sociale. Non solo uomini tra i richiedenti, ma anche molte donne sulle quali gravava in più di un caso la responsabilità di interi nuclei familiari. Questo è quello che succede ad Anna Duchen impiegata durante la Mostra della ditta Cannarozzi e responsabile della madre vedova e malata e delle due sorelle più piccole, oppure Anna Varriale di 24 anni ex impiegata della ditta Minoni Giuseppe Suel Arabo con a carico il padre sessantenne disabile e disoccupato e gli altri cinque fratelli e sorelle più piccoli. Non diversa è la situazione di donne sole come Tina Bernardino orfana di entrambi i genitori impiegata al villaggio coloniale e retribuita solo con una percentuale sugli incassi, oppure dell'apolide russa Vera Kusmiski interprete senza retribuzione fissa ma pagata all'occorrenza dai visitatori. Queste sono

¹⁸⁵ ACS, PCM, Gab., 1934-1936, fasc.14/1, n°1612 *Mostra coloniale*, telegramma 11/02/1935.

¹⁸⁶ Ivi., doc. n. prot. 2731.

solo alcune delle storie dei 43 lavoratori e dei 13 timbratori del villaggio coloniale che si aggiungono a quelle dei 400 lavoratori della mostra e del suo indotto. «Padri di famiglia» sono anche gli espositori presenti nel villaggio coloniale che alla data del 20 febbraio del 1935 scrissero a Mussolini «per darci quell'aiuto che valga a permetterci di poter affrontare le spese del viaggio di ritorno nei paesi d'origine» dopo che molti furono spiazzati dalla decisione di prorogare la mostra facendo lievitare i costi di soggiorno a Napoli e diminuire le prospettive di guadagno con una mercanzia in più di un caso insufficiente a coprire i due mesi aggiuntivi¹⁸⁷.

VII.2 Prepararsi alla guerra

Ad oggi esiste un'ampia letteratura sul conflitto che ha visto contrapporsi l'Italia e l'impero etiopico tra il 1935 e il 1936¹⁸⁸. La mole di ricerche condotte da punti di osservazione diversi (studi politici, diplomatici, militari, sociali ed economici) ha permesso di giungere ad alcune considerazioni condivise sugli obiettivi della guerra e le sue modalità. È unanimemente accettato che i motivi che condussero l'Italia ad invadere l'Etiopia il 3 ottobre 1935 (senza formale dichiarazione di guerra) siano da ascrivere a obiettivi di natura squisitamente politica e più specificatamente diplomatica. Per primo è stato Renzo De Felice a sollevare dubbi sull'ipotesi di una guerra come catalizzatore del consenso interno, perché all'epoca dei fatti il regime sembrava saldo al suo posto e proprio una guerra avrebbe potuto rappresentare un pericoloso gioco d'azzardo «specie se questa fosse apparsa lunga, onerosa economicamente e in vite umane e tale da far rischiare all'Italia decisive complicazioni con le altre grandi potenze»¹⁸⁹. Anche i motivi economici non reggono alla prova dei fatti perché dall'elaborazione del piano d'attacco

¹⁸⁷ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.784, fasc.1

¹⁸⁸ Il conflitto fu dichiarato formalmente concluso a maggio del 1936 con la presa di Addis Abeba per dare alla popolazione italiana l'immagine di una guerra lampo. In verità, buona parte del Paese non era all'epoca sotto il controllo italiano e quelle che il regime chiamò come «grandi operazioni di polizia» altro non furono che campagne militari svolte tra il 1936 e il 1938 per reprimere gli ultimi focolai di resistenza e ottenere il controllo su tutto l'impero. Cfr. Angelo Del Boca, *Gli Italiani in Africa Orientale. II La conquista dell'impero*, cit., pp.839-851; Id., *La guerra d'Etiopia. L'ultima impresa del colonialismo*, Longanesi, Milano, 2010, pp.215-225; Cristiana Pipitone, *Le operazioni di polizia coloniale* in Roberto Bottoni (a cura di), *L'impero fascista: Italia ed Etiopia 1935-1941*, Bologna, Il Mulino, 2008; Nicola Labanca, *La guerra d'Etiopia 1935-1941*, Bologna, Il Mulino, 2015, pp.183-199.

¹⁸⁹ Renzo De Felice, *Mussolini il duce*, cit., p.613.

al suo lancio né Mussolini né altri parlarono in questi termini¹⁹⁰, i quali semmai subentrarono in un secondo momento in maniera confusa e non programmata¹⁹¹. Inoltre, le importanti ricadute economiche ed occupazionali furono piuttosto la conseguenza delle scelte strategiche di impostazione del conflitto e non di politiche keynesiane di guerra¹⁹². Il motivo principale che portò Mussolini a riaprire la questione africana fu dunque di ordine geopolitico. Al disfacimento dell'ordine economico internazionale stava seguendo un altrettanto rapido disfacimento dell'equilibrio politico internazionale testimoniato dall'inizio della politica imperialista giapponese con l'invasione della Manciuria (1931) e l'avvento di Hitler (1933), che portarono entrambi i Paesi alla fuoriuscita dalla Lega delle Nazioni. Il regime si trovava a subire il dinamismo di altre nazioni, specialmente quella tedesca, che avrebbero potuto ombreggiare, se non minare proprio, le rivendicazioni fasciste in politica estera. Il fascismo, che aveva fatto del revisionismo internazionale post-Versailles e del culto della guerra due suoi pilastri, rischiava di perdere così la faccia e l'occasione. Renzo De Felice mostra chiaramente come il pericolo tedesco fu tradotto da Mussolini in una spregiudicata carta da usare contro Francia e Gran Bretagna per ottenere tacite o esplicite concessioni per non sfilarsi dal blocco antitedesco formato con gli accordi di Stresa (1935). L'intuito di Mussolini, un fattore su cui il grande storico si sofferma tanto, fu quello di capire che «*solo in quel momento*¹⁹³ nessuna delle grandi potenze gli avrebbe potuto impedire di espandersi in Etiopia»¹⁹⁴. Ottenere in quella finestra temporale un grande risultato internazionale al minimo prezzo politico in grado di consolidare la posizione di «peso determinante» in Europa e incassare un grande successo per la propaganda interna, questi sono i due obiettivi che muovono la preparazione diplomatica e militare alla guerra¹⁹⁵.

Il primo piano d'attacco fu stilato dal generale Emilio De Bono – allora ministro delle Colonie – su richiesta di Mussolini nel 1932. Dimostrazione di come la guerra fu pensata, programmata e voluta molto prima dell'incidente occorso a Ual Ual, un piccolo

¹⁹⁰ Cfr. Giorgio Rochat, *Militari e politici nella preparazione della campagna d'Etiopia 1932-36*, Milano, FrancoAngeli, 1971.

¹⁹¹ Cfr. Alessio Gagliardi, *La mancata «valorizzazione» dell'impero. Le colonie italiane in Africa orientale e l'economia dell'Italia fascista* in «Storicamente», n.12, 2016, pp.1-32.

¹⁹² Gianni Toniolo, *L'economia dell'Italia fascista*, cit., pp.269-299; Nicola Labanca, *Oltremare*, cit., pp.186-189.

¹⁹³ Il sottolineato è di De Felice.

¹⁹⁴ Renzo De Felice, *Mussolini il duce*, cit., p.614.

¹⁹⁵ Nicola Labanca, *La guerra d'Etiopia*, cit., pp.28-31.

avamposto di confine tra Etiopia e Somalia italiana dove nel dicembre del 1934 etiopi e truppe somale italiane si scontrarono fornendo così il *casus belli* necessario a livello internazionale. Già all'inizio del 1934 i piani per un attacco furono ripresi e ampliati. Rispetto al piano di De Bono del 1932, pensato come un tipico conflitto coloniale con limitato impiego di truppe metropolitane (35.000 uomini) e un vasto supporto di truppe indigene (50.000 uomini), i piani che iniziarono a prendere forma due anni dopo prevedevano un impiego molto più vasto di truppe metropolitane (circa 85.000 uomini) assistite dalle truppe indigene (25.000 ascari) con un ampio impiego di mezzi corazzati e aerei. Il fantasma di Adua aleggiava ancora nella mente dei vertici militari e il timore di trovarsi impreparati allo scontro portò ad aumentare significativamente il numero di uomini e mezzi. A dicembre del 1934 si ebbe l'intervento decisivo di Mussolini con un promemoria segreto, nel quale il dittatore si assunse la responsabilità di impostare le modalità e i tempi della guerra. Non più solo la conquista del Tigrè, regione dell'Etiopia confinante con l'Eritrea e teatro di scontro della prima guerra d'Africa (1895-1896), ma l'occupazione dell'intera Etiopia. Per raggiungere un tale scopo nello stesso promemoria il dittatore indicò un ulteriore aumento sostanziale delle forze da dispiegare portando le truppe metropolitane a 100.000 unità. In questa scelta si vede l'asservimento delle forze armate alla volontà unica e insindacabile del duce – che militare certo non era – e l'elemento che determinò il mutamento della tipologia di conflitto e delle sue conseguenze per il Paese. Per Mussolini e le autorità fasciste quella guerra non solo si doveva assolutamente vincere chiudendo la «partita di Adua», ma bisognava farlo in modo «fascista». La guerra, perciò, doveva essere rapida, moderna e fascista nelle immagini e nei volti ritratti. Ciò significava un vasto dispiegamento di mezzi che doveva dare la dimostrazione tangibile della modernità delle forze armate e del Paese e doveva permettere di raggiungere un risultato quanto mai veloce e chirurgico. A fianco ai mezzi dovevano esserci gli uomini e perciò era tassativa una maggioranza di truppe metropolitane (bianche) e una vasta presenza di truppe di fede visibilmente fascista. Per tale motivo Mussolini decise di inviare, nonostante le resistenze degli alti comandi militari, anche sei divisioni di camicie nere, che non erano addestrate, disciplinate e attrezzate quanto i reparti del Regio Esercito, ma servivano allo scopo di affibbiare il bollo fascista all'impresa. A gennaio del 1935 partita ormai la macchina bellica fu mandato in Eritrea Emilio De Bono con la carica di Alto Commissario per sovrintendere

l'organizzazione logistica e prepararsi allo scontro. Il generale a capo della spedizione si trovò ad affrontare fin da subito una difficilissima situazione logistica. Il porto di Massaua si presentava piccolo e del tutto incapace ad affrontare il carico di lavoro che di lì a pochi mesi lo avrebbe investito. Le strade erano più simili a piste e mulattiere, del tutto inadeguate a sostenere il traffico di migliaia di uomini e centinaia di mezzi. Lo sforzo logistico fu tale che i primi quattro battaglioni di camicie nere inviate risultarono del tutto insufficienti costringendo le autorità militari all'invio dei primi operai dall'Italia inquadrati militarmente in centurie. L'inquadramento, però, non bastò a nascondere una certa impreparazione che De Bono subito denunciò:

In quei primi scaglioni fu inviato giù chiunque, senza scelta, senza nessuna garanzia fisica né morale. Di essi ve n'era di quelli che non avevano mai preso un attrezzo di lavoro in mano; si trovarono 12 maestri di scuola, 4 farmacisti, 3 avvocati, 9 orologiai e parecchi barbieri¹⁹⁶.

Eppure il numero degli operai militarizzati crebbe sempre più fino a raggiungere a guerra in corso il numero di 100.000 unità; un esercito dentro l'esercito. Il motivo di tali numeri è da ricondurre alla necessità di costruire letteralmente di tutto durante le fasi dell'avanzata. Furono portate dall'Italia tonnellate di materiali per costruire strade e ponti funzionali a garantire una continuità nei rifornimenti e all'allungarsi della linea del fronte aumentò di pari passo il fabbisogno di manodopera per mantenere quella linea integra. Dal punto di vista degli uomini che diedero il proprio contributo e in alcuni casi anche la vita come operai la scelta di partire era determinata principalmente dalle alte paghe assicurate. Un regime retributivo favorevole che tuttavia non durò a lungo e il motivo stette proprio nell'alto costo del lavoro. Furono le stesse autorità del neonato impero a disincentivare l'uso di manodopera italiana in favore della manodopera locale sia per evidenti ragioni di economia sia per ragioni di «prestigio razziale»¹⁹⁷. Nel suo *In guerra per l'impero* Labanca descrive il conflitto attraverso la memorialistica dell'epoca e nel caso degli operai mette in chiaro come le motivazioni economiche alla base della scelta di partire siano predominanti:

Sfuggire alla disoccupazione; servirsi delle strutture del fascismo che irregimentavano e organizzavano lo spostamento del lavoro italiano dalla Penisola all'Africa orientale ma non necessariamente fascistizzarsi; non percepire questa esperienza lavorativa come anticamera del trasferimento definitivo in colonia (come

¹⁹⁶ Angelo Del Boca, *Gli Italiani in Africa Orientale. II La conquista dell'impero*, cit., p.345.

¹⁹⁷ Emanuele Ertola, *In terra d'Africa*, cit., p.12.

avrebbe voluto il regime), ma considerarla una mera trasferta migratoria a tempo determinato, nel solco dell'emigrazione temporanea da decenni nota alle masse popolari italiane; limitare al massimo i rischi e i contatti con la società africana percepita come pericolosa e ancora misteriosa, al fine di massimizzare i risparmi da «portare a casa»¹⁹⁸

Anche l'Italia divenne per tutto il 1935 un enorme campo base per l'allestimento e invio di truppe, mezzi e merci che Mussolini continuò ad aumentare fino a triplicare il loro numero rispetto a quanto già preventivato (e aumentato), come si legge in questa lettera a De Bono:

Per quanto riguarda la preparazione, non hai che da domandare: ti sarà mandato sempre più di quanto chiederai... è mia profonda convinzione che – dovendo noi prendere a fine ottobre o fine novembre l'iniziativa delle operazioni – tu devi avere una forza complessiva di 300 mila uomini (di cui 100 mila neri circa tra le due colonie), più 300/500 aeroplani, più 300 carri veloci. [...] Tu chiedi tre divisioni per la fine di ottobre: io intendo mandartene 10, dico dieci: cinque regolari dell'esercito, cinque di formazioni volontarie di camicie nere, le quali saranno accuratamente selezionate e preparate¹⁹⁹.

Ormai la macchina bellica era in moto e non poteva più essere fermata. Mussolini giocò tutto su questa guerra e le aperture diplomatiche dei mesi centrali del 1935 servirono solo a temporeggiare e dare tempo alla preparazione dell'attacco previsto per ottobre²⁰⁰. In questi mesi continuarono ad essere richiamati alle armi diverse classi arrivando a superare a novembre i 700.000 richiamati, mentre le divisioni inviate in Africa complessivamente ammontarono a 12 (6 regolari e 6 di camicie nere)²⁰¹. Quando il 3 ottobre le forze italiane varcarono il confine in Eritrea c'erano 110.000 soldati nazionali fra esercito e camicie nere, 50.000 ascari, 4.200 mitragliatrici, 580 cannoni, 112 carri d'assalto, 35.000 quadrupedi, 3.700 automezzi e 126 aeroplani. Alla fine della guerra nel maggio del 1936 si contarono 330.000 soldati nazionali, 87.000 ascari, 100.000 operai militarizzati, 10.000 mitragliatrici, 1.100 cannoni, 250 carri armati, 90.000 quadrupedi, 14.000 automezzi e 350 aerei²⁰². Sono questi numeri che ci dicono come quella guerra non fu una semplice impresa coloniale, ma una guerra nazionale a tutti gli effetti per sforzo e coinvolgimento. Per armare e portare mezzo milione di uomini fu chiesta una mobilitazione di forze

¹⁹⁸ Nicola Labanca, *Una guerra per l'impero. Memorie della campagna d'Etiopia 1935-1936*, Bologna, Il Mulino, 2005, p.209.

¹⁹⁹ Giorgio Rochat, *Le guerre italiane 1935-1943. Dall'impero d'Etiopia alla disfatta*, cit., pp.24-25.

²⁰⁰ Angelo Del Boca, *Gli Italiani in Africa Orientale. II La conquista dell'impero*, cit., pp.337-384.

²⁰¹ Giorgio Rochat, *Le guerre italiane 1935-1943*, cit., pp.35-40.

²⁰² Nicola Labanca, *La guerra d'Etiopia 1935-1941*, cit., p.73.

industriali non dissimile da quanto visto per la Prima guerra mondiale e sull'esempio del grande conflitto precedente si istituì un ente preposto al controllo delle commesse e degli stabilimenti dichiarati ausiliari allo sforzo bellico. Nonostante tali premesse, il nuovo istituto denominato Commissariato generale per le fabbricazioni di guerra (Cogefag) non riuscì nell'intento di accentrare su di sé né il regime delle commesse, sulle quali i ministeri interessati continuarono a mantenere un certo grado di discrezionalità, né a controllare l'approvvigionamento delle materie prime strategiche²⁰³. L'ingente domanda di materiale bellico ebbe sicuramente l'effetto di stimolare la ripresa di molti comparti direttamente e indirettamente legati alla produzione bellica, ma non necessariamente tutti i settori ne beneficiarono. Mentre la produzione di acciaio aumentò del 36% a settembre del 1935 rispetto al dato dell'anno precedente, il settore della sete artificiale vide un crollo del 65%. Cali simili si registrarono per concerie e più generalmente nei comparti dell'abbigliamento, mentre l'industria delle costruzioni dopo un primo boom subì un drastico calo dovuto al blocco imposto alle licenze per le nuove costruzioni al fine di garantire precedenza all'invio di ferro e cemento in Africa Orientale. Gli indici di produzione industriale esposti da Vincenzo Giura mostrano una crescita importante del settore meccanico (base 1929 = 100 / media 1934 = 72,6 / giugno 1936 = 115), metallurgico (media 1934 = 82,5 / giugno 1936 = 104,4), illuminazione/elettrico (media 1934 = 117,8 / giugno 1936 = 133,1)²⁰⁴. Questa crescita non fu in ogni caso sufficientemente proporzionale all'altrettanto crescente domanda bellica con diversi gruppi industriali che si trovarono impreparati alle richieste delle autorità militari, come la FIAT che si vide sfilare alcune commesse per trattori e autoarticolati aggiudicate dalla Ford²⁰⁵. La guerra rimise in piedi la produzione industriale e con essa l'economia italiana, ma la guerra rappresentò anche un grosso sforzo in termini monetari e finanziari. Le necessità di acquistare dall'estero molti rifornimenti e la politica decisa da Mussolini di portafoglio aperto per le spese militari indussero un sensibile peggioramento della bilancia commerciale già in deficit prima dello scoppio delle ostilità. La pressione sulla

²⁰³ Renato Covino, Giampaolo Gallo ed Enrico Mantovani, *L'industria dall'economia di guerra alla ricostruzione* in Pierluigi Ciocca e Gianni Toniolo (a cura di), *L'economia italiana nel periodo fascista*, cit., p.189.

²⁰⁴ Vincenzo Giura, *L'impresa etiopica: riflessi internazionali economici e sociali* in Domenicantonio Fausto, *Intervento pubblico e politica economica fascista*, cit., pp.158-160; Cfr. Gian Luca Podestà, *Il mito dell'impero*, cit., p.247.

²⁰⁵ Valerio Castronovo, *Giovanni Agnelli. La Fiat dal 1899 al 1945*, Torino, Einaudi, 1977, pp. 395-399.

Banca d'Italia fu tale che si decise di sospendere l'obbligo per la banca centrale di tenere una riserva in oro o valuta convertibile pari al 40% dell'ammontare dei biglietti circolanti. In un breve arco temporale il commercio fu sottoposto ad un sistema di controlli che limitarono la libera iniziativa: introduzione di licenze per il contingentamento delle importazioni per limitare l'esborso di valute pregiate e di oro e successivamente l'obbligo di fornire allo Stato tutte le valute estere in possesso di cittadini italiani. Dal punto di vista finanziario lo sforzo di quei mesi mise a dura prova le riserve della Banca d'Italia e a poco valsero le famose «giornate delle fedi» per risollevarne i conti. Ancora oggi il noto saggio di Giuseppe Maione sulle modalità di finanziamento dell'economia bellica fascista rimane un punto imprescindibile per la comprensione delle ricadute economiche e finanziarie che quel conflitto determinò. Per avere un ordine di paragone il precedente conflitto coloniale, la guerra italo-turca del 1911-1912, costò circa 1,2 miliardi. Secondo i preventivi di spesa della Ragioneria di Stato il conflitto che ci si apprestava a combattere nel 1935 sarebbe costato all'incirca 200 milioni al mese per una spesa complessiva ipotizzata di circa un miliardo. La realtà fu ben diversa con quel miliardo che fu speso invece mensilmente arrivando alla cifra di 13 miliardi di Lire con un disavanzo effettivo del bilancio dello Stato che passò dal 5% negli anni della crisi al 16% alla chiusura dell'esercizio finanziario del 1937²⁰⁶.

VII.3 La mobilitazione napoletana

Una buona parte della notevole macchina bellica messa in piedi dal fascismo transitò da Napoli, eletta principale snodo logistico nei mesi di preparazione al conflitto. Per la pubblicistica locale quella designazione fu la consacrazione del tanto agognato destino che attendeva la città. Dal punto di vista logistico la scelta di Napoli trova spiegazioni nella presenza di un porto riammodernato, capace di sopportare un ingente quantitativo di traffico e con alle spalle una serie di strutture di supporto importanti alla macchina bellica come il Regio Deposito truppe coloniali, lo spolettificio di Torre Annunziata, il

²⁰⁶ Giuseppe Maione, *L'imperialismo straccione. Classi sociali e finanza di guerra dall'impresa etiopica al conflitto mondiale (1935-1943)*, Bologna, Il Mulino, 1979, pp.130-143; Cfr. Gianni Toniolo, *L'economia dell'Italia fascista*, cit., pp.287-296. Per Gian Luca Podestà nell'anno di maggior impegno (1936-1937) l'importo equivale al 10% del reddito nazionale a prezzi correnti. Cfr. Gian Luca Podestà, *Il mito dell'Impero*, cit., p.244.

Regio arsenale dell'esercito di Napoli, la base militare della Marina nella zona occidentale del porto, oltre alla presenza di diverse caserme dislocate sul territorio cittadino e in provincia che offrivano strutture utili ad accogliere le divisioni in arrivo dal resto del Paese. Andò in scena in quei mesi una mobilitazione divenuta presto uno spettacolo di forza del regime con il passaggio di divisioni, automezzi e personaggi appartenenti al regime e alla casa reale, tutto secondo coreografie stabilite dalla macchina propagandistica e riprese da fotografi e cineoperatori. Faceva da sfondo la città e la popolazione, quest'ultima chiamata a certificare il carattere popolare dell'impresa con la propria presenza festante da ubriacatura patriottica²⁰⁷. La prova a cui fu sottoposta la cittadinanza non fu semplice con un volume importante di uomini e mezzi che transitavano per la città attraverso percorsi preferenziali congelando, di fatto, i concetti di quotidianità e normalità di molti napoletani. Negli otto mesi di conflitto e negli otto mesi che lo precedettero le esigenze belliche determinarono l'insorgere di due città, una dei civili e una dei militari e militarizzati, che si sovrapposero come in tempo di guerra. La mobilitazione cittadina allo sforzo bellico restituitaci dalla macchina propagandistica è quella per lo più di pubblico da parata per le divisioni passanti per le vie del centro²⁰⁸. In verità, il contributo della provincia alla preparazione bellica si rivelò più sfaccettato e complesso, sia perché nell'area erano localizzati importanti stabilimenti industriali direttamente collegati alle forniture belliche – basti pensare all'Armstrong di Pozzuoli e al silurificio di Baia – sia perché la stessa popolazione rappresentava un bacino di rifornimento per le maestranze militarizzate inviate al seguito delle truppe. Quest'ultimo aspetto della mobilitazione non mancò di riservare problemi e rallentamenti debitamente occultati o sorvolati dalle cineprese del regime. Già nel febbraio del 1935 con l'invio delle prime divisioni in Africa furono presi provvedimenti per sedare il «disfattismo» diffuso nella stazione ferroviaria e nella stazione marittima all'arrivo delle truppe e degli operai provenienti da altre regioni d'Italia. Dal ministero delle Comunicazioni a scendere fino al questore furono fatti diversi richiami alla vigilanza e al controllo degli spazi pubblici²⁰⁹.

²⁰⁷ Cfr. Nicola Labanca, *Una guerra per l'impero*, cit., pp.45-56; Paul Corner, *L'opinione popolare italiana di fronte alla guerra d'Etiopia* in Riccardo Bottoni (a cura di), *L'impero fascista. Italia ed Etiopia (1935-1941)*, Bologna, Il Mulino, 2008.

²⁰⁸ Per un approfondimento si rimanda al volume di Attilio Wanderlingh, *Storia fotografica di Napoli 1930-1938. La città, porto dell'impero*, Napoli, IntraMoenia, 1998 con particolare riferimento alle pp.130-156. Tuttavia, ci si sente di muovere le stesse osservazioni fatte da Labanca (*Oltremare*, p.518) sulla rappresentazione apologetica che sembra restituire il testo.

²⁰⁹ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1112, fasc.2.

Il pericolo delle false notizie era particolarmente sentito dall'Alto Commissario che chiese energici provvedimenti per stroncarne la loro diffusione e limitare possibili ricadute sulla mobilitazione. Un esempio calzante di falsa notizia fu quella che si diffuse sempre nel febbraio del 1935 riguardante l'arruolamento di volontari per l'Africa Orientale con premi d'ingaggio tra le 500 e le 2.000 Lire. La notizia provocò l'assembramento di un folto numero di persone fuori i cancelli della sede del comando divisione Volturno per avanzare domanda di arruolamento. Richieste arrivarono nelle giornate successive anche ad altre caserme del capoluogo perfino a mezzo postale a dimostrazione della pervasività della falsa notizia e in parte del disagio sociale presente in città²¹⁰. Al di là dell'infondatezza dell'informazione è pur sempre vero che l'ingaggio per l'Africa Orientale dava buone paghe, tali da generare un flusso di rimesse in patria che sotto certi aspetti ricordavano quelle degli emigranti dalle due Americhe. Le carte della prefettura di Napoli restituiscono un aspetto importante e per molti aspetti ancora poco studiato di quella guerra²¹¹ che è appunto l'organizzazione del lavoro di guerra. Questa documentazione permette di conoscere più nel dettaglio le modalità e i tempi di inquadramento e invio delle maestranze militarizzate in Africa gettando così luce su alcuni ingranaggi che possono sfuggire quando si prende visione della macchina bellica nel suo insieme. Allo stesso modo, queste stesse fonti documentano una particolare attenzione dalle istituzioni locali per l'invio di quote di lavoratori della propria provincia dimostrando come gli attori locali considerarono quella guerra un'opportunità per incanalare parte della disoccupazione dei propri territori.

La costruzione delle liste seguiva un *iter* piramidale con al vertice il Commissariato per le Migrazioni e la Colonizzazione Interna deputato alla gestione delle richieste di operai da parte dei governi coloniali e autorità militari, nonché alla ripartizione delle quote a livello regionale e provinciale. Il Commissariato arrivava alla prova del 1935 con alle spalle un'esperienza maturata in diversi teatri operativi (Agro Pontino, Libia, Sardegna), nei quali aveva dimostrato di poter gestire sia gli aspetti riguardanti la colonizzazione iniziale, sia quelli riguardanti il successivo popolamento, grazie ad una interpretazione ampia del concetto di mobilità²¹². Il 1935 segnò tuttavia un anno di svolta, perché da quel

²¹⁰ Ivi., doc. n° prot. 2737.

²¹¹ Cfr. Nicola Labanca, *Una guerra per l'impero*, cit., pp.209-213.

²¹² Cfr. Stefano Gallo, *Il Commissariato per le migrazioni e la colonizzazione interna (1930-1940). Per una storia della politica migratoria del fascismo*, Foligno, Editoriale Umbra, 2015.

momento il Commissariato smise di essere come lucidamente mostrato da Stefano Gallo «un ente dedicato a *creare*²¹³ nuovi scenari di colonizzazione: l'impegno diventò quello di *gestire* gli spazi procurati dalla politica di espansione del regime in concorrenza con gli altri apparati»²¹⁴. Nei fatti questo indirizzo si tradusse, seguendo sempre l'interpretazione che ne dà Gallo, in un'azione focalizzata espressamente all'organizzazione del lavoro in tutti i suoi aspetti: dalla selezione degli operai, all'accompagnamento nei luoghi di imbarco, alla cura degli spostamenti interni, al controllo dei rapporti nei cantieri, fino al controllo sociale sullo stile di vita degli operai. Il Commissariato in pratica svolse funzioni parasindacali almeno fino alla normalizzazione dei rapporti con il PNF avvenuta nel 1937, che limitò l'ente alla cura del movimento degli operai²¹⁵. Nonostante il potere accumulato nel biennio 1935-1937, il Commissariato rimase un organismo cerniera soggetto a pressioni dal basso e dall'alto. Inoltre, la natura policratica del regime e gli interessi in gioco minarono più di una volta la linea di comando. In un primo momento fu data libertà alle ditte private e agli enti di ingaggiare autonomamente gli operai e alle questure l'autonomia nel rilascio dei lasciapassare²¹⁶. Dall'ottobre del 1935 cambiarono le disposizioni e tutta la materia passò sotto il controllo del Commissariato, unico ente riconosciuto alla gestione e vigilanza della mobilitazione civile per l'Africa Orientale. Da quel momento effettivamente si arrivò ad un migliore coordinamento tra gli enti coinvolti, che alleggerì il lavoro dell'ente ma non eliminò del tutto le falle del sistema. Da questo punto di vista le fonti dell'area napoletana si dimostrano estremamente efficaci nel restituire l'immagine e la realtà della macchina bellica messa in piedi dal fascismo. Da marzo a settembre del 1935 non furono pochi i casi registrati di imbarchi di operai ingaggiati da ditte che non avevano preventivamente fatto svolgere i controlli medici o fatto inoculare i vaccini prescritti²¹⁷. Alla mancanza di coordinamento tra pubblico e privato si univa anche in alcuni casi una condotta fraudolenta di alcune ditte con tentativi di imbarco in assenza di ruolini vistati

²¹³ Il sottolineato è dell'autore.

²¹⁴ Stefano Gallo, op. cit., p.142.

²¹⁵ Ivi., pp.141-167.

²¹⁶ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1112, fasc.3, sottofasc. *Lasciapassare agli operai diretti in Africa Orientale*.

²¹⁷ A causa dell'imbarco ravvicinato nel tempo di molte migliaia di operai tra fine luglio e inizio agosto del 1935 (30 luglio i piroscafi Viminale e Romolo con 700 operai, 4 agosto il Nazario Sauro con 1.100 operai e il Leonardo Da Vinci con 350 operai e 7 agosto il piroscavo Belvedere con 1000 operai) si chiese alle autorità sanitarie di effettuare le vaccinazioni durante la traversata, qualora fossero stati riscontrati casi di mancata vaccinazione. Ivi., sottofasc. *Migrazioni operai – disposizioni di massima*, doc. n° prot. 12513.

dal ministero delle Colonie e dal Commissariato. Un caso del genere si presentò nei primi giorni di agosto quando la ditta Iazzetta & Siciliani di Napoli prese l'incarico di ingaggiare autisti per la società S.I.C.E.L.P. Il Commissariato alle Migrazioni informato dal Sindacato Autisti di Napoli chiese l'elenco degli ingaggiati alla ditta interinale, la quale per tutta risposta mantenne un atteggiamento sfuggente e remissivo alle richieste dell'ente. Il Commissariato fece valere allora le sue ragioni e impose collaborazione alla ditta, che a quel punto non si fece più sentire lasciando «facilmente supporre che sia dovuta essenzialmente alla volontà di sfuggire al controllo e alla tutela che questo ufficio è chiamato a svolgere». L'8 agosto i funzionari del Commissariato furono avvisati che la ditta aveva iniziato le operazioni di imbarco sul piroscafo Colombo. Arrivati sul posto i funzionari trovarono un membro della S.I.C.E.L.P. che distribuiva lasciapassare collettivi ai numerosi napoletani presentatesi ai cancelli del porto per essere ingaggiati in sostituzione degli assenti. Dal sopralluogo si evidenziò come molti dei sostituti presi all'ultimo momento non erano in possesso neanche di un documento di identità, oltre ad essere sprovvisti del necessario vestiario. Saltava così tutto il sistema di identificazione e rilascio dei ruolini previsto dal ministero e Commissariato, senza considerare poi i problemi di ordine pubblico che tale condotta procurava con la calca di disoccupati ai cancelli per essere presi. «Tutto insomma», come dice il capo dell'ufficio di collocamento di Napoli Guido Bortoletto, «procedeva in netta antitesi con ogni criterio di dignità e di ordine»²¹⁸.

Nel nuovo sistema piramidale si trovavano ad un livello inferiore del Commissariato proprio gli uffici di collocamento provinciali, ai quali venne demandato il compito di stilare elenchi di operai e verificarne le qualifiche. Gli elenchi elaborati passavano poi di mano alle locali questure che approntavano i relativi lasciapassare coloniali, individuali o collettivi. Agli enti locali era affidato il compito di effettuare le visite per l'emissione del certificato di idoneità sanitaria e l'inoculazione del vaccino antivaiole per ciascun operaio. Gli elenchi definitivi venivano poi inviati al Commissariato, il quale rilasciava il visto definitivo controllato dagli ufficiali delle questure dei porti di partenza. Sulla base degli elenchi ricevuti il Commissariato prendeva poi accordi con le autorità militari per l'invio del numero di operai richiesti. Fatto ciò, il Commissariato decideva la provincia

²¹⁸ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1112, fasc.3, sottofasc. *Mobilizzazione. Ingaggio autisti per l'Africa Orientale*, doc. n° prot.13440.

da cui attingere la quota di operai da inviare sulla base sempre degli elenchi inviati. L'ufficio che otteneva l'assegnazione doveva poi organizzare il raggruppamento degli uomini e il loro invio al porto di imbarco per il giorno indicato dal Commissariato²¹⁹. In assenza di una assegnazione gli uffici di collocamento lavorano alla costruzione di liste di riserva da cui attingere rapidamente qualora un ufficio non avesse raggiunto la quota assegnata e bisognasse supplire o addirittura sostituirsi del tutto a quella provincia. Per la formazione di queste liste gli uffici di collocamento come quello di Napoli cercarono di creare un primo sistema di turnazione tra le liste dei Comuni. L'ultimo anello della catena erano le prefetture con il compito di controllare l'andamento delle ripartizioni, fare accertamenti politici insieme alle questure sui nomi presenti in lista e sollevare dubbi o obiezioni qualora fossero emerse recriminazioni di qualunque sorta nella formazione degli elenchi. Come si vede la macchina preposta alla selezione e all'invio era complessa e prevedeva un ruolo attivo da parte tutti gli organismi chiamati a farne parte. Il malfunzionamento di anche solo di uno di questi ingranaggi avrebbe avuto ripercussioni sull'intera organizzazione. Guido Bortoletto nel dicembre del 1936 scrisse al prefetto di Napoli per rispondere «all'ingiustificato malumore» di alcuni Comuni sull'operato svolto fino a quel momento dal suo ufficio nella selezione delle liste²²⁰. Il Bortoletto ricordò che l'ufficio agiva su assegnazione del Commissariato e che di recente la provincia di Napoli aveva ricevuto una sola assegnazione di 1.000 operai in partenza per novembre dello stesso anno. In tale occasione l'ingaggio era avvenuto su tutto il territorio provinciale coinvolgendo 102 Comuni, tra cui Napoli che contribuì in maniera significativa con 300 operai. A dicembre l'ufficio ebbe modo di inviare altri 900 operai grazie all'aumento della richiesta in quel mese e all'azione di supplenza di altre liste. Le recriminazioni nacquero proprio in tale occasione, in quanto alcuni Comuni della provincia, tra cui Gragnano, Casalba, Albanova, Marcianise, Camigliano accusarono l'ufficio di Napoli di aver tenuto sostanzialmente fuori da questa partita la provincia attingendo prevalentemente dal capoluogo. La circolare del podestà di Casalba indirizzata all'ufficio di Napoli mostra molto chiaramente l'ordine di grandezza del fenomeno di cui stiamo parlando e i veri termini della questione:

²¹⁹Ivi., sottofasc. *Migrazioni operai – disposizioni di massima*, documento Migrazione per l'Africa italiana.

²²⁰Ivi., sottofasc. *Ingaggi nella provincia di operai per A.O.I.*, doc. n° prot.1381/A2.

Mi permetto, anzi, di far presente alle E.V. che dal 25 giugno questo Comune non ha avuto assegnato che un posto fra gli operai partiti per A.O.I. mentre giacciono dal 2 febbraio 1936 e date precedenti all'Uff. Prov. Di Coll. 120 pratiche al completo e altre 26 trasmesse in data odierna di braccianti e manovali, nonché muratori, falegnami ed altri specializzati che hanno chiesto d'esser inviati in A.O.I. Preciso ancora che i Comuni vicini di Recale, Marcianise, S. Maria C. V. [Santa Maria Capua Vetere] ed altri hanno avuto assegnazioni regolari e continue abbastanza considerevoli. Finora questo Comune ha avuto assegnati i seguenti posti: Maggio 1935, precedentemente all'inizio della Guerra Etiopica, per le sue speciali condizioni economiche e di esuberanza di bracciantato ben 25 posti su 150 assegnati per prima volta alla provincia di Napoli; nel novembre del 1935 10 posti; nel febbraio 1936 n.31; nel giugno 1936 n.10 e il primo novembre un sol posto.

Mi permetto pregare E.V. di interessare l'Ufficio provinciale perché nelle partenze per l'A.O.I. abbia presente anche Casalba che ha una popolazione di ben 9.300 abitanti e un territorio di soli 800 ettari; ha una massa ingente di bracciantato che non trova impiego sul posto²²¹.

Bertolotto ancora una volta ricordò come gli invii senza formale assegnazione dovessero effettuarsi in tempi celeri per non vedersi sfilare da altre province quella quota straordinaria, una eventualità che in quei mesi si era già manifestata. Per esempio, il 25 marzo 1936 l'ufficio di collocamento riuscì a far salire «in via eccezionale» sul piroscalo Nazario Sauro 40 operai della provincia²²², mentre il 7 aprile l'ufficio scrisse al Commissariato per informare che dei 75 autisti richiesti solo 45 radunati dall'ufficio rispettavano i requisiti richiesti, cioè la patente di terzo grado e l'abilitazione alla guida di autotreni diesel, chiedendo perciò «una deroga alle condizioni previste» affinché la provincia napoletana non perdesse la sua assegnazione²²³. Quando si presentavano occasioni del genere i candidati selezionati dovevano far ritorno ai loro Comuni di provenienza generalmente a loro spese. La risposta di Bertolotto al mancato coinvolgimento del territorio provinciali fece leva su ragioni di ordine pubblico e logistico proprio per evitare «inevitabili contrattempi», che in ultimo avrebbero pesato sulla scelta del Commissariato di assegnare nuove quote alla provincia di Napoli. Come si evince da queste fonti il sistema di selezione delle maestranze incentivava implicitamente la competizione tra le province per l'assegnazione di quote da inviare. Un vero e proprio mercato del lavoro dove l'offerta si presentava estremamente elastica. Se questo sistema

²²¹ Ivi., sottofasc. *Partenze per A.O.I.*, doc. n° prot. 20259.

²²² Ivi., sottofasc. *Ingaggi nella provincia di operai A.O.I.*, doc. n° prot. 5495/A.2.

²²³ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1114, fasc.3, sottofasc. *Mobilizzazione – Ingaggio 1500 operai della provincia di Napoli per l'A.O.*, doc. n° prot. 5713/A.2.

premiava la celerità nell'espletamento della pratica affidata dal Commissariato, cionondimeno induceva gli stessi uffici a diminuire sensibilmente i controlli e i tempi pur di rispettare il cronoprogramma e non perdere la quota loro assegnata. Il rispetto del numero di lavoratori richiesti divenne l'unico parametro da rispettare per gli uffici, che non a caso approntarono liste di riserva da cui attingere in caso di valutazioni negative. I respinti erano solitamente coloro che non erano in possesso dei titoli o della formazione richiesta, coloro che non avevano superato le visite mediche o coloro che presentavano problemi di «condotta morale» (leggasi politica) e giudiziaria. Nel corso dei mesi i respingimenti diventarono sempre più frequenti creando un cortocircuito nel sistema: più si respingeva, più gli uffici allargavano il bacino di utenza a discapito della severità della selezione. Chiaramente un sistema del genere offriva il fianco alla corruzione con l'acquisto dei titoli necessari e la falsificazione dei certificati grazie a funzionari e medici compiacenti. La pratica di vendere posti di lavoro in Africa con la promessa – alle volte rimasta solo tale – di inserimenti nelle liste dietro congrua mazzetta era diffusa in tutte le provincie d'Italia e non solo a Napoli, come dimostrato dalle ricerche di Ertola e Corner²²⁴. Tali pratiche coinvolgevano in maniera trasversale uffici pubblici e organi del PNF, specie i sindacati che in alcune provincie assunsero le funzioni di veri e propri uffici di collocamento paralleli e devianti. Una dimostrazione di ciò si ebbe il 25 gennaio 1936, quando furono fermati dalla questura di Napoli 13 individui sprovvisti di lasciapassare collettivo e ben 52 su indicazione personale del Commissario alla Migrazione e Colonizzazione Interna venuto personalmente da Roma a sovrintendere le operazioni di controllo di 750 operai da imbarcare sul Nazario Sauro. Dagli accertamenti effettuati sui documenti personali risultò che 52 persone non rispettavano le disposizioni di ingaggio stabilite per quella quota, cioè «non erano veri manuali, qualifica questa tassativamente specificata dal Commissariato» e perciò furono respinti. Ad accompagnare gli operai provenienti 6 da Modena, 21 da Ravenna e 25 da Forlì c'erano anche alcuni rappresentanti degli uffici di collocamento di provenienza che protestarono vivamente, perché con quell'atto il Commissario sconfessava platealmente l'operato di quegli uffici²²⁵. Anche nel caso già menzionato dei 1.000 lavoratori in partenza da Napoli nel novembre del 1936

²²⁴ Paul Corner, *L'opinione popolare italiana di fronte alla guerra d'Etiopia*, cit., pp.180-181; Emanuele Ertola, *In terra d'Africa*, cit., pp.28-30.

²²⁵ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1112, fasc.3, sottofasc. *Migrazioni operai – disposizioni di massima*, doc. n° prot. 1386.

si riscontrarono irregolarità. In quel caso i respinti furono 140 per mancanza dei requisiti fisici all'atto delle visite mediche. La gravità del problema però stava, come sottolineò il prefetto di Napoli, nel fatto che i suddetti esclusi non solo erano stati inseriti nelle liste, ma avevano addirittura ricevuto il certificato medico che comprovava il loro buon stato di salute! Di fronte all'accaduto il prefetto Giovan Battista Marziale si rivolse in questi termini al podestà della città:

Richiamo nuovamente la personale attenzione delle SS.LL. sui rigidi criteri che disciplinano la scelta degli elementi da avviare in Africa Orientale e soprattutto prego di disporre che i Sanitari incaricati della visita medica si attengano alla più scrupolosa obiettività nell'emettere il giudizio di idoneità avvertendoli che li riterrò personalmente responsabili di ogni ulteriore inconveniente che denota incomprendimento di un compito particolarmente delicato e scarsa sensibilità professionale²²⁶.

Solo un mese dopo sulle banchine furono respinti altri 35 operai sempre per motivi di ordine sanitario, il che prova ulteriormente la scarsa attenzione nella selezione a monte fatta dagli uffici di collocamento²²⁷. Per l'invio di 200 manovali terrazzieri dalla provincia di Napoli il Commissario alla migrazione sollecitò le autorità cittadine a svolgere una buona selezione, poiché le mansioni richieste esigevano lavoratori in buona condizione fisiche. Nelle disposizioni di ingaggio fu imposto di rispettare tassativamente la fascia d'età indicata per la selezione (28-48 anni), perché tutte le persone messe in elenco aventi un'età inferiore, ma specialmente superiore a tale fascia «sarebbero senz'altro respinti»²²⁸. Il monito venne ribadito in un successivo telegramma per il reclutamento di altri 600 terrazzieri dalla provincia²²⁹.

Il sistema di selezione e ingaggio presentava delle pecche anche a livello centrale e lo stesso Commissariato non fu esente da influenze indebite nella determinazione delle quote e nella loro allocazione provinciale. Come è facilmente intuibile più grande era la partita di operai richiesta, maggiori pressioni subiva l'ente. L'inflessibile Bortoletto, lo stesso che richiamava i Comuni al rispetto della gerarchia, ebbe un colloquio informale con il «comm. Trombetta» funzionario della Confederazione dei Lavoratori

²²⁶ Ivi., sottofasc. *Ingaggi nella provincia di operai per A.O.I.*, doc. n° prot. 20259.

²²⁷ Nelle motivazioni accluse nel referto del dirigente medico dell'ufficio sanitario si trovano elencati un caso di amputazione del pollice, un caso di sifilide, un caso di obesità, 2 casi di ernia inguinale, 4 di tracoma, 4 di varicocele. Cfr. Ivi., sottofasc. *Migrazioni operai – disposizioni di massima*, doc. n° prot. 21325.

²²⁸ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1114, fasc.3, sottofasc. *Mobilizzazione – Ingaggio 1500 operai della provincia di Napoli per l'A.O.*, telegramma del 13/4/1936.

²²⁹ Ivi, *Mobilizzazione – Ingaggio 1500 operai della provincia di Napoli per l'A.O.*, telegramma del 30/5/1936.

dell'Agricoltura e responsabile delle pratiche di migrazione in Africa Orientale all'interno della struttura del Commissariato alle Migrazioni interne. Da quel colloquio il Bortoletto riuscì a strappare la promessa di porre all'ordine del giorno della successiva riunione del Commissariato l'assegnazione per la provincia di Napoli di altri 1.000 operai. Tuttavia, l'aggiudicazione della quota dipendeva soprattutto dalla capacità dei rappresentanti locali di riuscire a supportare la richiesta e fare quindi efficace opera di *lobbying* al fine di superare le presumibili pressioni esercitate di altre province d'Italia per ottenere quella quota. Lo stesso Trombetta invitò caldamente il suo interlocutore a trovare il «supporto delle autorità provinciali» per blindare l'assegnazione²³⁰. Oltre alle pressioni dal basso il Commissariato subì in certi frangenti l'irrompere del decisionismo mussoliniano con assegnazioni *motu proprio* che spezzavano le normali procedure. Questa eventualità si presentò nell'assegnazione di 1.500 operai di Napoli decisa dal duce nel novembre 1936, con sentita gratitudine del federale Saraceno e del prefetto Marziale che si affrettarono a trasmettere la notizia ai giornali per render nota la «benevolenza del capo»²³¹.

Per quanto riguarda le partenze queste seguirono una procedura abbastanza standardizzata. Arrivati a Napoli gli operai che avevano già ricevuto l'equipaggiamento dai punti di partenza potevano anche alloggiare in diverse strutture ricettive presenti in città come l'hotel degli emigranti. Nel caso, invece, di mancata vestizione ed equipaggiamento gli operai venivano fatti accasermare al comando tappa stabilito ai Granili, nella zona nuova del porto di Napoli. In seguito avvenivano gli accertamenti giuridico-sanitari: un ufficiale della questura locale si accertava della presenza e validità del visto di autorizzazione, mentre i medici del campo base controllavano l'idoneità fisica e praticavano l'inoculazione del vaccino tetravalente e del vaccino per il vaiolo²³². Dal febbraio 1936 il ministero delle Colonie estese l'obbligatorietà vaccinale anche per l'antitifica e dell'anticolerica²³³. Una volta superate le visite e la vestizione gli operai si

²³⁰ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1114, fasc.3, sottofasc. *Mobilitazione – Ingaggio 1500 operai della provincia di Napoli per l'A.O.*, doc. n° prot. 4257.

²³¹ Ivi., sottofasc. *Migrazioni operai – disposizioni di massima*, telegramma 21/11/1936.

²³² L'alto numero di somministrazioni giornaliere portò l'ufficio di sanità marittima a far uso dello stesso ago per più somministrazioni. Il ministero degli Interni richiese degli accertamenti e in data 21 marzo 1936 il prefetto Marziale ammise che sessanta iniezioni furono effettuate con la medesima strumentazione, ma assicurò anche che il passaggio da una persona all'altra del medesimo ago avvenne «previa bollitura in acqua». Cfr. ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1112, fasc.3, sottofasc. *Migrazioni operai – disposizioni di massima*, telegramma n° 4532.

²³³ Ivi., sottofasc. *Migrazioni operai – disposizioni di massima*, telegramma 3/02/1936.

spostavano sulla banchina prescelta in attesa dell'imbarco. Tra l'arrivo a Napoli e il successivo imbarco potevano passare poche ore oppure giorni non superiori nella media dei casi a tre, ciò per evitare rallentamenti al traffico portuale con la presenza di persone non necessarie nelle zone di imbarco²³⁴. Questo spiega la celerità richiesta dal Commissariato agli uffici di collocamento, perché ogni quota richiesta corrispondeva ad un viaggio inserito in una finestra temporale ben definita. Anche in questo aspetto la macchina organizzativa risultò tutt'altro che perfetta e non furono infrequenti i ritardi nelle partenze. Le difficoltà stavano nel coordinare le tempistiche delle operazioni condotte a terra con quelle condotte a mare, in quanto i piroscafi dovevano rispettare loro stessi una tabella di marcia ricevendo l'autorizzazione a partire dal porto di imbarco dal ministero delle Colonie. Questa autorizzazione poteva essere negata nel caso in cui il porto di Massaua risultava sovraccarico di lavoro. In tale evenienza – non rara stando alle fonti – si interrompevano i nuovi invii e si faceva defluire il traffico rimasto alla rada nel porto di arrivo²³⁵. Altri casi di mancata autorizzazione potevano presentarsi nel momento in cui si certificava un rischio sanitario a bordo per la diffusione di malattie²³⁶, oppure quando il traffico nei porti di sosta – solitamente Messina, Catania, Siracusa e Cagliari – era tale da rallentare tutta la linea di navigazione.

La documentazione conservata nel fondo prefettura permette di ricostruire in modo parziale il traffico di operai in partenza grazie ai fonogrammi inviati dagli uffici di polizia presenti nella stazione ferroviaria e in quella marittima. In tali fonogrammi si trova indicato il giorno e l'orario di arrivo o partenza del treno o della nave con numero di operai e generalmente la provincia di provenienza. Questa fonte, per quanto non sia un

²³⁴ È il caso, per esempio, del piroscafo Tembien proveniente da Genova con 105 autisti e diretto a Massaua. Arrivato a Napoli il 18 maggio 1936 il Tembien vi rimase in attesa di autorizzazione dal ministero per giorni. Il 24 maggio il piroscafo iniziò la navigazione verso Catania dove imbarcò altri automezzi in attesa sempre dell'autorizzazione ministeriale per intraprendere il viaggio. Telegrammi furono inviati da parte dell'equipaggio a Umberto di Savoia e Rachele Mussolini per intercedere e velocizzare i tempi di autorizzazione. Cfr. Ivi., *Migrazioni operai – disposizioni di massima*, doc. n° prot. 9385.

²³⁵ 150 operai imbarcati sul piroscafo Ercole rimasero fermi per 15 giorni a Napoli «in attesa dell'ordine ministeriale, privi di mezzi per loro e impossibilitati a contribuire al sostentamento delle proprie famiglie». ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1114, fasc.3, sottofasc. *Mobilizzazione – Ingaggio 1500 operai della provincia di Napoli per l'A.O.*, telegramma del 22/06/1936.

²³⁶ L'autorizzazione a partire dal ministero poteva sopraggiungere anche in caso di mancata raggiungimento del ciclo vaccinale. È il caso del viaggio del piroscafo Lauro in arrivo da Genova il 20 febbraio 1936 e sottoposto al fermo dalle autorità sanitarie napoletane per mancata vaccinazione di una parte degli operai. Sentiti il ministero delle Colonie e il Commissariato, alla fine si giunse all'autorizzazione dietro accordo per un ulteriore trattamento vaccinale una volta raggiunta Massaua. ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1112, fasc.3, sottofasc. *Migrazioni operai – disposizioni di massima*, telegramma 20/02/1936.

vero e proprio registro analitico e non permetta di ricostruire fedelmente il traffico portuale²³⁷, rimane pur sempre una testimonianza straordinaria perché offre un'istantanea temporalmente circoscritta capace di restituire una percezione dell'ordine di grandezza del fenomeno studiato e, non secondariamente, di notare sfumature del fenomeno che altrimenti risulterebbero sfuggenti. Di seguito è presentato uno cronoprogramma realizzato sulla base dei fonogrammi presenti nel fondo prefettura limitato al bimestre novembre-dicembre 1936, per il quale con la documentazione esistente è possibile costruire una piccola serie:

²³⁷ Basti ricordare come i fonogrammi trasmessi dagli uffici nella stazione ferroviaria indicavano un numero di persone che non necessariamente avrebbe coinciso con quello degli imbarcati. La vicenda delle visite mediche e dei respingimenti deve quantomeno porre il ragionevole dubbio che i dati provenienti dalla stazione debbano essere rivisti al ribasso.

2 novembre = piroscafi Italia, Ogaden e Colombo imbarcano 3450 operai. 2450 arrivano alla stazione ferroviaria il 30 ottobre (1000 da Bari, 400 da Potenza, 500 da Avellino, 500 da Foggia, 50 da Arezzo) gli altri mille sono di Napoli.

7 novembre = piroscalo Liguria imbarca 3100 operai (1000 da Reggio Calabria, 500 da Messina, 500 da Lecce, 100 da Macerata, 500 da Forlì, 250 da Chieti, 250 da Aquila). La partenza fu poi soppressa e gli operai ripartiti su altri piroscafi.

8 novembre = piroscalo Nita parte con 753 operai di Reggio Calabria diretti a Massaua e 901 operai per Gibuti di cui 232 da Aquileia 234 da Chieti e 435 da Forlì.

9 novembre = piroscalo Calabria imbarca 500 operai da Benevento (partenza poi soppressa)

12 novembre = Alla stazione ferroviaria arrivano 983 operai da Ferrara

16 novembre = piroscalo Caffaro imbarca 400 operai da Messina mentre il piroscalo Aquileia imbarca 500 da Benevento. Alla stazione ferroviaria arrivano 222 operai da Frosinone, 550 da Vicenza, 1500 da Bologna, 50 da San Marino

19 novembre = partenza piroscalo Sicilia con 1900 operai

21 novembre = arrivano alla stazione ferroviaria 1000 operai da Udine, 1000 da Carrara, 500 da Trieste e 800 da Pola. Nello stesso giorno parte il piroscalo Lombardia con 2300 operai

23 novembre = arrivano a Napoli via treno 40 operai da Benevento e 916 operai da Rovigo vengono imbarcati

24 novembre = arrivano alla stazione 1013 operai da Trieste. Nello stesso giorno parte il piroscalo Umbria con 100 operai da Venezia e 1000 da Massa

25 novembre = arrivano alla stazione ferroviaria 1000 operai da Modena

26 novembre = arrivano alla stazione ferroviaria 200 operai della Calabria 1000 da Torino

28 novembre = piroscalo Tembien imbarca 1000 operai da Modena, il piroscalo Semien ne imbarca 1000 da Treviso e 200 da Reggio. Parte il giorno successivo.

3 dicembre = arrivano alla stazione ferroviaria 150 operai da Padova, 500 da Pesaro. Imbarcati due giorni dopo.

8 dicembre = piroscalo Colombo imbarca 1499 operai (994 dalla provincia di Reggio Emilia, 190 Roma, 47 Padova, 268 Tunisi) 499 di questi sbarcano a Massaua e 1000 a Gibuti. Nello stesso giorno il piroscalo Vienna (nave trasporto ammalati) parte con 551 operai di cui 135 dalla provincia di Napoli, 416 da Lecce.

9 dicembre = piroscalo Ogaden parte con 834 autisti (di questi 230 Roma, 24 Littoria, 101 Frosinone, 25 Campobasso, 20 Chieti, Pescara 10, Teramo 10, Avellino 20, Salerno 40, Potenza 30, Lecce 52, Bari 40, Foggia 23)

12 dicembre = arrivano alla stazione ferroviaria 1000 operai da Ravenna. Partono il 15 con piroscalo Cesare Battisti

11 dicembre = arriva il piroscalo Città di Genova con 100 operai da Tunisi

15 e 18 dicembre = partono piroscafi Cesare Battisti, Aquileia, Tembien con 54, 48, 189 operai

16 dicembre = arrivo da Palermo in nave di 400 operai da Bari e 400 da Matera. Arrivano alla stazione ferroviaria 450 autisti da Firenze e altri 190 autisti da varie province d'Italia

17 dicembre = arrivo del piroscalo Vulcano con 80 operai (49 dall'Algeria, 6 da Rabat e 25 Casablanca) E piroscalo città di Palermo da Cagliari con 475 operai

18 dicembre = sul molo trapezoidale si presentano per l'imbarco 1227 operai (329 da Matera, 423 da Cagliari, 356 da Palermo e 186 da Napoli) solo gli operai di Matera sono diretti a Massaua tutti gli altri a Gibuti. Il 18 partono il piroscalo Tembien con 500 operai da Cagliari, 400 da Palermo e 400 da Matera e il piroscalo Aquileia con 350 autisti e 100 connazionali provenienti dall'estero.

22 dicembre = arrivano alla stazione ferroviaria 100 autisti da diverse province delle Marche

26 dicembre = arrivano alla stazione ferroviaria 100 autisti da Cosenza, 38 operai da Catanzaro, 200 operai da Taranto, 20 operai da Perugia, 950 operai da Catania e Messina e 350 autisti da Udine 350

Mie elaborazioni con i fonogrammi in partenza dalla stazione centrale e la stazione marittima²³⁸

²³⁸ Ivi., sottofasc. *Migrazioni operai – disposizioni di massima*.

Lo schema degli arrivi e delle partenze mostra chiaramente quanto fitto sia questo traffico di uomini e quanto Napoli sia per questi anni un vero e proprio crocevia di tutta Italia e non solo. Questa osservazione non è così scontata se si tiene conto che il periodo analizzato è successivo alla fine delle ostilità, a dimostrazione di un flusso di invii che si mantenne stabile nei primi tempi del nuovo impero. Non sfuggirà, inoltre, la presenza tra gli operai imbarcati di italiani che vivevano all'estero o di altri Stati – il caso di San Marino –. Il principale serbatoio di manodopera all'estero fu quello della comunità italiana di Tunisi dove il fascio locale si occupò dell'ingaggio e dell'accompagnamento a Napoli degli operai selezionati. Le comunità di italiani all'estero non fornirono solo braccia per l'impero da fondare, ma anche mezzi e risorse dopo il varo delle sanzioni economiche contro l'Italia. La comunità italiana di New York, per esempio, organizzò attraverso il comitato Dei Mille raccolte fondi da destinare alla Croce Rossa italiana. L'aiuto più cospicuo venne però dall'America del Sud e in modo particolare dalla comunità italiana di Montevideo, la quale fece arrivare nel porto di Napoli attraverso il comitato Pro Patria diverse partite di rottami, carta usata e carne²³⁹.



240

²³⁹ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1116, fasc.2, sott. *Offerta carta da parte del Comitato Pro Patria di Montevideo.*

²⁴⁰ Ibid.

Le fonti confermano l'esistenza di tre viaggi – ma non è escluso che possano essercene stati anche di più – effettuati dalla motonave Neptunia, che attraccò a Napoli il 17 gennaio, 21 aprile e 2 maggio 1936. Sul quantitativo di merci trasportate in questi viaggi le fonti non si dimostrano particolarmente d'aiuto. Si hanno dati più specifici soltanto per la traversata di maggio, perché la Croce Rossa chiese di ritirare dal deposito della Dogana al mandracchio 12 quintali di carta usata che insieme ai 1.200 quintali di rottami componevano il carico del Neptunia²⁴¹. Sappiamo comunque dalle fonti che la merce principale di questi viaggi erano i rottami, perché le dimensioni considerevoli delle partite crearono disguidi tra la dogana, incaricata del ritiro e mantenimento nei propri depositi della merce, e la federazione fascista napoletana incaricata di provvedere al ritiro e smistamento. Infatti, la dogana fu costretta a richiedere l'intervento della prefettura in più di una occasione per sollecitare la federazione ad effettuare il ritiro dai propri magazzini rendendoli disponibili per altri usi. Dal canto suo la federazione denunciò le lungaggini burocratiche a cui era soggetta per lo sdoganamento delle merci, riprova dei cortocircuiti esistenti nell'imponente macchina logistica messa in piedi dal regime. Per dare un'idea dell'impatto solo il 26 giugno 1937 e «a seguito dell'espletamento della complessa pratica per ottenere la franchigia e l'abbuono dei diritti di magazzinaggio» la federazione fascista napoletana ritirò i rottami metallici sbarcati il 20 aprile dell'anno precedente²⁴².

VII 3.1 La mobilitazione napoletana: capitali

La città non fu solo una piattaforma logistica, ma ebbe modo di contribuire attivamente allo sforzo bellico attraverso il sostegno finanziario e materiale della cittadinanza (le donazioni) e attraverso la riconversione a fini bellici della produzione del suo tessuto industriale. Dopo il varo delle sanzioni e la lievitazione delle spese di guerra, la capacità del Paese di sostenere quell'elevato sforzo di risorse nazionali incominciò ad assottigliarsi come visto nelle pagine precedenti. Il contingentamento di molte risorse fu solo una delle disposizioni prese per indirizzare tutto lo sforzo produttivo possibile per quella guerra. La politica di portafoglio aperto connessa alla ferrea volontà di rimanere nel blocco oro crearono ben presto un cortocircuito nel sistema di finanziamento che ebbe l'esito di

²⁴¹ Ivi., doc. n° prot.8023.

²⁴² Ivi., doc. n° prot.5427.

dilapidare come visto le riserve auree della Banca d'Italia. Tra i provvedimenti presi per fermare l'emorragia di oro quello più noto fu di certo la «Giornata della fede» svoltasi il 18 dicembre 1935 con l'offerta delle fedi in oro alla patria. Oltre agli obiettivi pratici l'accorato appello aveva lo scopo di dimostrare al mondo che di fronte ad iniquo trattamento dei Paesi della Lega delle Nazioni – l'assedio economico come si trova definito nelle fonti – il popolo italiano si stringeva intorno a Mussolini e alle gerarchie fasciste. Le fonti mostrano come già prima della Giornata della fede a Napoli le sezioni locali del partito fascista si organizzarono per la raccolta di rottami in ferro e rame da donare alla causa bellica. Furono mobilitati i circoli rionali, i quali eseguirono ronde settimanali alla ricerca di rottami in luoghi pubblici e presso le abitazioni private. Si comprende quanto estesa e pervasiva fu questa ricerca nel momento in cui si apprende della proposta di raccogliere gli oggetti preziosi «rinvenuti sui ricoverati deceduti nell'Ospedale degli incurabili» che stando alle notizie «costituirebbero una massa in oro di 20 Kg». La proposta fu accettata nelle linee generali, ma respinta nel metodo da parte dei vertici della federazione napoletana perché «potrebbe esercitare sulla popolazione un allarme ingiustificato e clamoroso»²⁴³. La ricerca si estese poi ai Comuni limitrofi con il podestà di Pozzuoli che relazionò con un certo orgoglio sull'azione svolta dalle squadre locali, alle quali prese parte personalmente in qualità anche di componente del Direttorio del fascio. Nella giornata del primo dicembre circa 30 tonnellate di rottami furono recuperate e più di un chilo di oro fu raccolto grazie a donazioni spontanee, tra cui si segnala quella del vescovo della diocesi di Pozzuoli che donò il laccio episcopale e quella di alcuni sacerdoti che donarono il proprio anello sacerdotale. «Pozzuoli, ieri, pareva in festa e lo spirito pubblico raggiunse altezza di poesia»²⁴⁴. Il contributo del clero della provincia fu rimarchevole sia dal punto di vista materiale con le donazioni di oro, sia dal punto di vista di mobilitazione alla causa. A novembre la questura di Napoli segnalò, per esempio, la donazione «cospicua» del prelado di Pompei, il quale donò il laccio in oro della croce vescovile²⁴⁵. In prossimità della festa di Maria Santissima Immacolata il vescovo di Castellammare di Stabia fece stampare una «notificazione» da distribuire al

²⁴³ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1116, fasc. 2, sottofasc. *Conflitto Italo-Etiopico. Offerta oro e altri metalli*, telegramma 21/11/1935.

²⁴⁴ Ivi., doc. n° prot. 19995.

²⁴⁵ Ivi., telegramma 27/11/1935.

clero della città e della diocesi invogliando gli uomini di chiesa a fare la loro parte nelle donazioni e nel coinvolgimento della popolazione alla mobilitazione:

In questi critici giorni è necessario altresì, che il nostro ottimo popolo obbedisca, senza la menoma discussione, agli ordini di Coloro, che con sapienza, fermezza e prudenza ci governano. È tempo di fare qualche sacrificio, di privarci di qualche oggetto, di offrire alla Patria quello che ci chiede. Siamo tutti generosi e docili: l'onore della Patria è onore nostro; i trionfi della Patria sono trionfi nostri.

Ci rivolgiamo, con tutta fiducia, allo zelo ardente delle SS.VV. affinché i fedeli alle Loro cure affidati, anche in questa epoca malagevole, siano di esempio alle altre Diocesi. Preghiera, sacrificio, generosità, allontanamento dalla colpa, frequenza dei Sacramenti, obbedienza illimitata a tutti gli ordini delle Autorità, Militari, Politiche, Amministrative, che seguono le direttive dell'Ecc.mo Governo e del Duce: ecco cosa ci aspettiamo da tutti²⁴⁶.

Dietro questi contributi si rivede la regia del cardinale di Napoli Alessio Ascalesi, che fin dalla nomina cardinalizia (1923) aveva gettato le basi per una proficua collaborazione con le autorità fasciste calando la curia napoletana «nell'armatura repressiva del regime», come afferma Varvaro, contro le insidie del comunismo e della società moderna²⁴⁷. A fianco alla macchina del partito e alle istituzioni ecclesiastiche, anche altre importanti realtà della città furono investite dell'incarico di raccolta di oro e oggetti metallici. Il più importante fu sicuramente il Banco di Napoli chiamato a sostenere la Banca d'Italia mettendo a disposizione le proprie filiali e i propri estimatori di oggetti preziosi dei monti dei pegni. In maniera più circoscritta l'azione di sostegno si concretizzò anche attraverso una mostra pittorica organizzata dalla sezione dopolavoro del Banco, il cui ricavato fu in parte devoluto alla causa bellica²⁴⁸. Raccolte di oro furono organizzate anche dalle compagnie portuali Giovanni Bausan e Armando Diaz, che raccolsero 650 grammi di oro e 39.360 Lire presi successivamente in consegna dal direttore dell'Ufficio del lavoro del porto e dal fiduciario dei lavoratori portuali. Un simile evento si ripeté all'Istituto Pontano dove furono raccolte 3.500 kg di oro e 25 kg d'argento. Per ragioni statistiche il ministero delle Corporazioni chiese nel gennaio del 1936 una rendicontazione di tutte le donazioni di oro e argento ricevute e la quantità di metalli recuperati nella provincia di Napoli. La federazione fascista di Napoli rispose di aver raccolto a quella data 3.250

²⁴⁶ Ivi., *notificazione per gli urgenti bisogni della patria in ricorrenza del Novenario della Immacolata*.

²⁴⁷ Paolo Varvaro, *Una città fascista*, cit., pp.100-103.

²⁴⁸ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1116, fasc.2, sottofasc. *Conflitto Italo-Etiopico. Offerta oro e altri metalli*, doc. n° prot.19895.

tonnellate di ferro e ghisa, 54 tonnellate di rame, 20 quintali d'argento e 9,5 quintali di oro²⁴⁹.

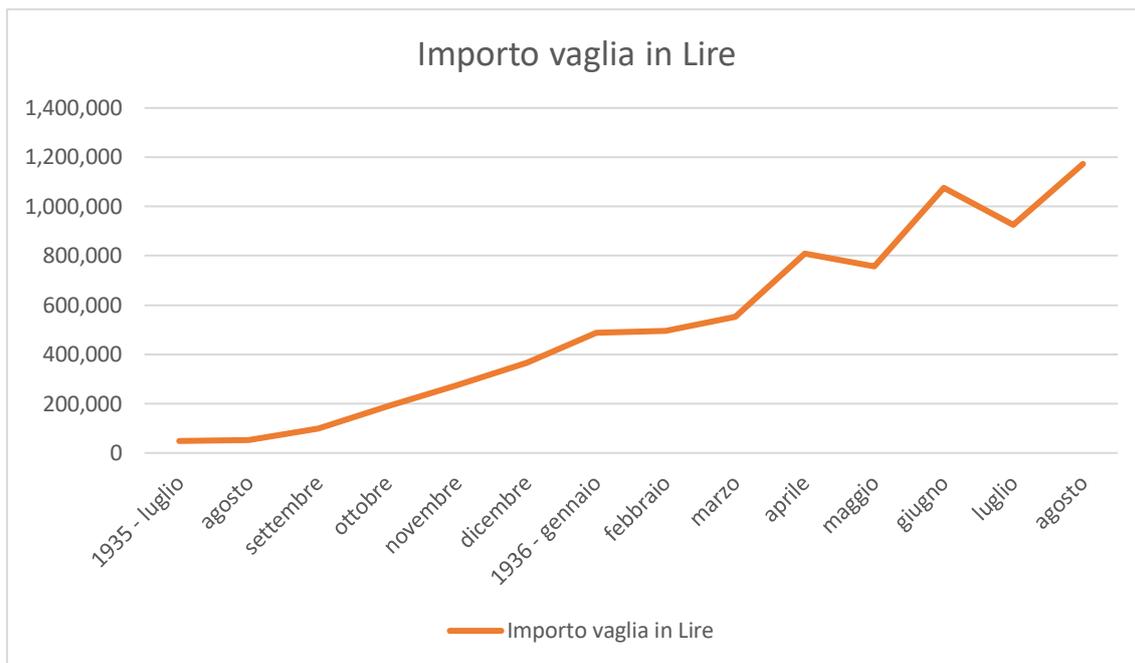
Il capitale non veniva solo dato, ma ritornava anche sotto forma di rimesse con vaglia postali nei Comuni di provenienza di militari e operai. L'aspetto delle rimesse risulta essere importante perché i flussi ingenti e crescenti di denaro di ritorno dall'Africa sono un fattore di integrazione al reddito – lì dove c'era un reddito – importante per molti cittadini dei Comuni della provincia. Dalle relazioni mensili prodotte dall'amministrazione di Poste e Telegrafi sulle rimesse pervenute negli uffici postali di Napoli si può ricostruire l'andamento di questo flusso di denaro da luglio 1935 fino ad agosto del 1936 ottenendo così una serie omogenea per un'annualità intera. L'analisi che ne risulta è la seguente:



Tab.13 *Numero di vaglia registrati dagli uffici postali della provincia di Napoli da luglio 1935 ad agosto 1936.*

Fonte: Mie elaborazioni sui resoconti presenti in ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1114, fasc.3.

²⁴⁹ Ivi., doc. n° prot. 2004.



Tab.14 *Importo dei vaglia registrati dagli uffici postali della provincia di Napoli da luglio 1935 ad agosto 1936.*

Fonte: Mie elaborazioni sui resoconti presenti in ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1114, fasc.3.

I dati dimostrano come prima dell'inizio delle ostilità il numero e l'importo complessivo delle rimesse fosse abbastanza contenuto. Da ottobre, mese di inizio delle ostilità, aumentò marcatamente sia il numero, segno di un maggiore coinvolgimento della provincia dal punto di vista di operai e militari al fronte, sia l'importo. Da notare come il trend di crescita non si arresti con la fine del conflitto, ma anzi continui a crescere raggiungendo l'importante cifra di un milione di lire in agosto, a dimostrazione di come il neonato impero e l'ingente spesa pubblica per sostenerlo²⁵⁰ stava diventando per la provincia una vera propria voce di entrata stabile nonché un importante fattore di stabilizzazione socioeconomica del territorio. La prova di quest'ultima affermazione si ricava da un dato ancora più puntuale che di nuovo è offerto dalla prefettura, vero osservatore dei flussi di uomini, mezzi e capitali in transito dalla provincia. Nel giugno del 1935 l'istituto periferico del ministero degli Interni condusse un'indagine conoscitiva sulla consistenza dei flussi di rimesse che interessavano a quel tempo i comuni della

²⁵⁰ Cfr. Alessio Gagliardi, *La mancata «valorizzazione» dell'impero*, cit.

provincia. A rispondere furono 11 Comuni²⁵¹ con un importo medio per municipio nel solo mese di luglio – il mese di rilevazione principale – di 3.734 Lire. Alcuni di questi Comuni presentarono resoconti anche per il mese di agosto, che confermano una tendenza alla crescita delle rimesse operaie in accordo con i dati aggregati mostrati precedentemente. Aversa, per esempio, passò dalle 1.205 Lire di luglio alle 3.350 Lire di agosto, oppure Marcianise passò dalle 5.930 Lire di luglio alle 6.750 Lire di agosto. Ci sono Comuni, poi, che giovarono del doppio gettito di rimesse di operai e militari come nel caso Caivano che a luglio presentò rimesse operaie per un valore di 1.500 Lire e di militari per un valore di 3.225 Lire; ad agosto i valori divennero rispettivamente di 1.500 e 3.305 Lire. Un'altra considerazione che si può fare riguarda il rapporto rimessa/popolazione dei comuni oggetto dell'analisi conoscitiva. Dal censimento sulla popolazione effettuato nel 1936²⁵² si nota una certa tendenza alla proporzionalità tra il valore delle rimesse e la dimensione del municipio a dimostrazione del fatto che i municipi più grandi riuscirono ad assicurarsi percentuali maggiori nella costruzione delle liste. Tuttavia nel rilevamento sono presenti anche Comuni più piccoli²⁵³ che presentano un gettito notevole se commisurato alla loro dimensione urbana. Caivano con una popolazione di 10.356 abitanti ha un rapporto rimesse/popolazione a 0,50 Lire per abitante nel mese di agosto, mentre Castello di Cisterna con i suoi 2.108 abitanti presenta un rapporto di 3 Lire per abitante. Numeri interessanti considerando che il dato del censimento contempera anche quella parte di popolazione non attiva come gli infanti, ma il dato forse più rilevante viene dal Comune di Albanova che presenta nel mese di luglio rimesse per il valore considerevole di 10.288 Lire – il più alto di tutti i Comuni – su una popolazione di 17.875 abitanti. Anche in questo caso il rapporto si attesta intorno alle 0,50 Lire per abitante, ma ad essere rilevante è proprio la dimensione della partita delle rimesse che è un quarto del valore contabilizzato nello stesso periodo a livello provinciale. Questi dati, per quanto circoscritti nel tempo e nello spazio, mostrano chiaramente come le rimesse costituirono una partita invisibile importante nell'integrazione dei redditi in

²⁵¹ I comuni sono: Santa Maria Capua Vetere, Sessa Aurunca, Castellamare di Stabia, Caivano, Castello di Cisterna, Marcianise, Torre del Greco, Albanova, Afragola, Aversa, Marcianise. Cfr. ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1112, fasc.3, sottofasc. *Mobilizzazione. Ingaggio autisti per l'Africa Orientale*.

²⁵² Istituto Centrale di Statistica del Regno d'Italia, VIII Censimento generale della popolazione, *Elenco dei Comuni del Regno e la loro popolazione residente al 21 aprile 1936*, Roma, Istituto poligrafico dello Stato, 1937.

²⁵³ Ivi., pp.82-84.

provincia. Ciò spiega come ci si spese molto nel difendere o ottenere quelle posizioni nelle ripartizioni, come fece proprio il podestà di Casalba in occasione della controversia con Bertolotto. Per questi amministratori locali la guerra rappresentava un utile meccanismo per delocalizzare la miseria allontanando disoccupati e alleggerendo la pressione sociale sul territorio. Allo stesso modo, il flusso di rimesse era, per quanto congiunturale, una voce di entrata che stabilizzava i redditi dei cittadini se non in alcuni casi a generarli proprio. Queste valutazioni sono fatte tenendo conto che i fenomeni osservati nel periodo benchmark (luglio-agosto 1935) sono solo una frazione di un flusso potenzialmente molto superiore nei mesi successivi e soprattutto nell'anno successivo, quando il valore complessivo delle rimesse è il 95% in più di quello registrato nei due mesi.

VII.3.2 La mobilitazione napoletana: la grande industria

Un altro tema importante è quello del contributo dato dal tessuto produttivo della provincia napoletana alla politica autarchico-bellica inaugurata dal conflitto in Africa. Partiamo dai grandi stabilimenti meccanici e siderurgici, cioè quelli che per indirizzo produttivo e dimensioni d'impresa assorbono buona parte della nuova domanda bellica. In mancanza di fonti dirette sulla mobilitazione industriale e non avendo avuto la possibilità finora di accedere all'archivio dell'Esercito²⁵⁴, l'analisi sarà ristretta agli stabilimenti del settore navalmeccanico per i quali sono disponibili le fonti IRI.

Portare mezzo milione di uomini su un altro continente significa predisporre una forza navale capace di sostenere tale impegno. Il numero di navi a disposizione fu solo una parte del problema logistico, che doveva tenere conto dell'organizzazione delle linee, del loro coordinamento e della trasformazione dei vettori per adibirli a quella specifica tipologia di trasporto in quella specifica area di mondo. Un impegno che vide la navigazione e la cantieristica lavorare sinergicamente al fine di raggiungere i propri obiettivi di settore. Nel primo caso, l'obiettivo era ottenere lucrosi contratti di noleggio con le autorità militari, nel secondo l'obiettivo era quello di ottenere contratti per lavori

²⁵⁴ Presso l'Ufficio storico dell'Esercito è conservato nel fondo *Raccolta Memorie degli Stabilimenti militari di produzione bellica* la documentazione utile per un'analisi degli stabilimenti riconosciuti ausiliari nel 1935. Si spera di poter consultare presto tale documentazione.

di aggiornamento e trasformazione dei vettori. In entrambi i casi questa guerra rappresentava un'opportunità per generare extraprofiti. I Bacini e scali napoletani per tutto il 1935 e il 1936 lavorarono a pieno regime in tutte i rami che componevano l'attività del gruppo: nuove costruzioni, riparazioni/riclassificazioni e officine. Alla voce nuove costruzione la domanda fu monopolizzata dalla Regia Marina, la quale procedeva a tappe forzate con i programmi di ampliamento quantitativo della flotta nel tentativo di agganciare e mantenere la parità navale con la Francia²⁵⁵. Sul finire del 1935 furono consegnate le torpediniere Spica e Astori, mentre nel solo 1936 furono impostati i lavori per quattro torpediniere classe Sagittario e furono portati a termine i lavori per due avvisi scorta Pegaso e Procione e due rimorchiatori sempre per la Marina. Solo l'importo delle commesse dei due avvisi scorta e delle quattro torpediniere ammonta complessivamente a 41 milioni di Lire²⁵⁶. L'attività principale rimase però quella delle riparazioni, come previsto e favorito dai tecnici IRI. Tra i principali clienti ci fu la Tirrenia, la quale portò in bacino 10 dei suoi piroscafi per lavori di trasformazione e riclassificazione per un importo di 21,6 milioni di Lire²⁵⁷. Anche in questo caso si può constatare la realizzazione quel circuito virtuoso auspicato e sostenuto dai tecnici IRI. Tra il 1935 e il 1936 i Bacini furono principalmente impegnati in lavori di adeguamento dei vettori alle esigenze della guerra in Africa con la sostituzione nella maggior parte dei casi delle caldaie e la modifica dei ponti per destinare adeguato spazio al trasporto delle truppe. Quest'ultimo tema non aveva mancato di mostrare tutta la sua importanza quando nel novembre del 1936 il capo colonna di 500 operai di Forlì inviò un telegramma indirizzato a Mussolini nel quale si lamentava delle condizioni di viaggio, perché il piroscafo su cui erano imbarcati, il Nita, era adibito al trasporto di muli e materiale bellico e solo eccezionalmente al trasporto passeggeri. I lavori di adeguamento che erano stati condotti sul Nita avevano riguardato solo la creazione di alloggiamenti con rete metalliche sopra le stive e ciò fu considerato dagli operai di Forlì un'insufficienza grave²⁵⁸. Complessivamente i lavori condotti nei Bacini interessarono 390 navi mercantili e militari per immissioni in bacino del valore di 626.000 tonnellate – equivalente a più di tre volte il tonnellaggio dell'intera flotta Tirrenia

²⁵⁵ Fabio De Ninno, *Fascisti sul mare*, cit., pp.125-152.

²⁵⁶ ACS, ASIRI, serie rossa, Bacini e scali napoletani, R1645, fasc. *Commesse*.

²⁵⁷ *Ibid.*

²⁵⁸ ASN, Prefettura, Gab., II vers., b.1112, fasc.3, sottofasc. *Migrazioni operai A.O.I. – disposizioni di massima*, doc. n° prot.20787.

alla data del 1936²⁵⁹ – contro i 280.000 del 1934 e i 243.000 del 1933 e con una media giornaliera di lavoratori che salì a mille unità²⁶⁰. Il ramo meccanico delle officine fu quasi totalmente assorbito da lavori per conto dell’Aeronautica del valore di un milione di lire nel solo primo semestre del 1936. L’attività si divise tra nuove costruzioni e lavori di trasformazione che interessarono principalmente otto idrovolanti S.55. Un terzo ambito fu quello della produzione di parti di ricambio e apparecchiature. Proprio il consolidato indirizzo aeronavale delle officine portò il *management* dell’azienda IRI ad investire notevoli risorse nell’ammodernamento delle strutture e nell’acquisto di macchinari. Nel bilancio del 1935 la voce nuovi fabbricati è assorbita quasi interamente dai recenti locali del capannone dell’aeronautica e dalla messa in efficienza del nuovo reparto di falegnameria collegato alle produzioni di parti di ricambio per la strumentazione aerea. Alla voce acquisto macchinari le officine aeronautiche assorbono una spesa di 106.850 Lire. La scelta strategica di puntare sul settore aeronavale affondava le proprie radici nella lunga tradizione della meccanica napoletana valorizzando così un *know-how* di competenze ed esperienze locali²⁶¹. In secondo luogo la specializzazione dipese anche

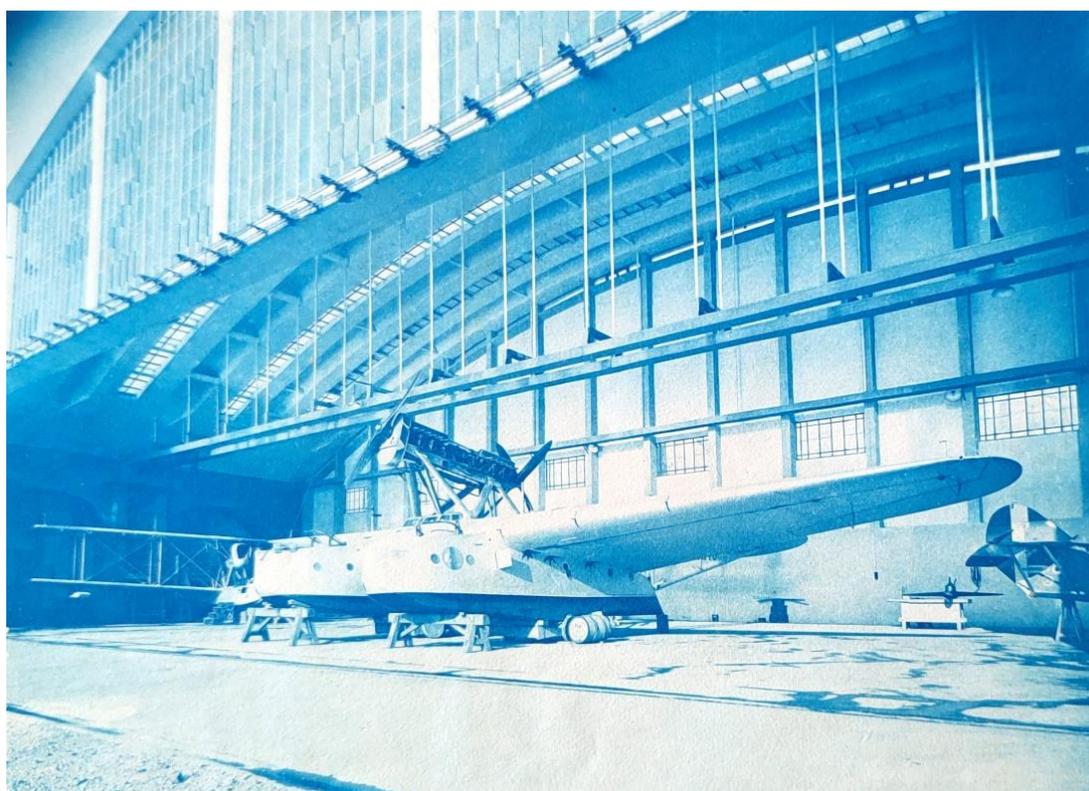
²⁵⁹ ACS, ASIRI, serie rossa, Società Sicula napoletana di navigazione, R4509, fasc. *Assemblee*, sottofasc. Assemblea 1936.

²⁶⁰ ACS, ASIRI, serie rossa, Bacini e scali napoletani, R1645, fasc. *Assemblee*, sottofasc. assemblea 1936.

²⁶¹ Si ricordi l’esperienza della S.I.A.M., Società Industrie Aviatorie Meridionali, fondata nel 1917 a Napoli con uno stabilimento motori al Pascone, zona di campagna oltre la stazione centrale di Napoli, un’officina di componentistica a Baia e capannoni per il montaggio finale a Lucrino. Con le limitate possibilità di un mercato civile nel primo dopoguerra e le conseguenze portate dal crollo della Banca Italiana di Sconto la S.I.A.M. fallì nel 1922. Altre importanti imprese furono le Avio Industrie Stabiensi fondate nel 1909 entrate nel 1935 nel gruppo Caproni e, infine, le Industrie Aeronautiche Romeo di Pomigliano. Cfr. Paola De Vivo, *L’industria del Sud. Radici e prospettive dell’aeronautica in Campania*, cit., pp.19-21.

dall'alta domanda dell'arma aerea in quella congiuntura storica. Bisogna tenere a mente che la provincia di Napoli da sola fornì il 25% degli apparecchi inviati in Africa²⁶².

Fig.12 Capannone della Bacini e scali per le riparazioni di apparecchi aerei



Fonte: ACS, ASIRI, serie rossa, Bacini e scali napoletani, R1645, fasc. *Assemblee*, sottofasc. *Interni dello stabilimento Bacini e Scali Napoletani*

²⁶² Michele Fatica, *Appunti per una storia di Napoli nell'età del fascismo* in Pietro Lavegna (a cura di) *Mezzogiorno e fascismo. Atti del convegno nazionale di studi promosso dalla regione Campania*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1978, p.129.



Fig.13 *Officine della Bacini e scali per la costruzione e riparazioni di parti per aeroplani*
Fonte: ACS, ASIRI, serie rossa, Bacini e scali napoletani, R1645, fasc. *Assemblee*, sottofasc. *Interni dello stabilimento Bacini e Scali Napoletani*

Il compito di riorganizzare l'intero sistema di linee di navigazione in funzione delle sopraggiunte esigenze belliche non fu un obiettivo semplice da raggiungere, nonostante l'armamento fu forse il settore che più beneficiò di quella guerra. Come nel noto caso della Fiat, la Tirrenia fu colta impreparata dalla dimensione presa fin da subito da quel conflitto con una flotta scopertasi insufficiente allo svolgimento del carico di lavoro. Per far fronte a queste necessità nel solo 1935 la società acquistò tre piroscafi della classe Battisti (Cesare Battisti, Nazario Sauro, Leonardo Da Vinci) dall'ex Citra per una somma di 5 milioni grazie anche all'intermediazione dei vertici IRI intenzionati a liquidare il prima possibile il patrimonio della passata società. Oltre ai tre piroscafi la Tirrenia acquistò dal mercato polacco il piroscafo Premier rinominato Adua per una somma di 36.000 sterline messe a disposizione dallo Scambival. Infine, si provvide al noleggio di altri sette piroscafi (Valdarno, Fortunstar, Gloriastar, Africana, Franca Fassio, Vasole, Delia) da mano di altri armatori. La Commissione Noleggio della Marina adibì i tre piroscafi della serie Battisti al servizio ausiliario per l'Africa Orientale, come potuto constatare anche dal ritorno frequente di questi nomi tra i piroscafi di imbarco degli operai

militarizzati nelle pagine precedenti. Successivamente anche l'Arborea, il Città di Catania, il Deffenu e Caralis furono noleggiati, anche se per gli ultimi due si aprì un contenzioso con la Marina per la determinazione del noleggio. La società intanto istituì un'ulteriore linea bimensile Napoli-Massaua adibendo alla tratta i piroscafi Argentina e Franca Fassio e poi in sostituzione il Cesare Battisti e il Nazario Sauro. L'impegno ad assicurare collegamenti continui e frequenti costrinse giocoforza a spostare piroscafi dalle linee regolari alle linee ausiliarie con ricadute importanti sulla frequenza dei collegamenti ordinari. Con il noleggio del Caralis e del Deffenu la Tirrenia fu costretta a spostare sulla linea giornaliera per la Sardegna i piroscafi Città di Bengasi e Firenze, distogliendo il primo dalla linea Napoli-Libia e il secondo dalla linea Genova-Libia. Sospese furono poi le linee 9 e 45 (Genova-Tunisi-Tripoli) e la linea 5 (Napoli-Cagliari). In pratica furono sacrificate le linee del Mediterraneo centrale per favorire i nuovi collegamenti straordinari. Anche i necessari lavori di trasformazione di alcuni piroscafi portarono ad una riduzione della frequenza delle linee regolari. Il meccanismo messo a punto dai tecnici della società per la particolare congiuntura di traffico fu quello di creare un sistema di turnazione sulle linee per l'Africa tra le navi prese a noleggio, quelle disponibili e quelle necessitanti di immissioni in cantiere, così da assicurare sempre la presenza di almeno un piroscafo sulla tratta. Le difficoltà non riguardarono solo l'organizzazione delle linee, ma l'organizzazione proprio del servizio e le scelte di investimento nel breve periodo. Con la mobilitazione furono infatti richiamati alle armi 13 impiegati dell'amministrazione e 40 naviganti che andarono ad aggravare il già pesante carico di lavoro. Inoltre, la riduzione delle materie prime disponibili fece lievitare sensibilmente i tempi e i costi di trasformazione dei piroscafi costringendo la società a riprogrammare le immissioni nei bacini se non a posticipare proprio *sine die* i lavori più impegnativi come con il Città di Bengasi²⁶³. Lo sforzo dispiegato dalla società produsse i suoi frutti: dai 6 piroscafi adibiti in periodo ordinario nelle linee tra l'Italia e l'Africa Orientale, si passò ad averne 22, che eseguirono 130 viaggi nel 1935 di cui 70 tra l'Italia e l'Africa Orientale e i restanti tra Suez e Massaua e Massaua e la Somalia italiana trasportando circa 180.000 tonnellate di merci e 60.000 passeggeri. Un ruolo non secondario per la buona tenuta della macchina logistica della Tirrenia fu svolto dagli agenti presenti a Suez e Massaua con il

²⁶³ ACS, ASIRI, serie rossa, Società sicula napoletana di navigazione, R4508, fasc. Consiglio e comitato della società (verbali e relazioni).

compito di indirizzare e disciplinare il traffico, oltre a rifornire il porto di Massaua di merci provenienti dal Sudan e dall'Egitto²⁶⁴.

La mole di traffico generò lauti guadagni, di cui ad oggi le fonti non permettono di fare una stima precisa ma quantomeno di avere un ordine di grandezza: alla data del 31 dicembre 1936 la Tirrenia aveva ancora un credito verso il ministero dell'Africa Italiana di oltre 20 milioni di lire²⁶⁵. Proprio quest'ultima osservazione ci permette di aprire una piccola finestra sui famosi introiti generati con il conflitto. È innegabile che la guerra fu un affare per gli armatori, ma bisogna fare attenzione a non commettere l'errore di cadere nel semplicistico accostamento tra credito maturato e liquidità effettiva. Infatti, i ministeri e i governi coloniali avevano generato una situazione di insolvenza con la Tirrenia che si trascinò fino al 1940. Per dare anche in questo caso un ordine di grandezza si può dire che la Tirrenia facendo stilare una fattura per ogni prestazione richiesta e svolta, era arrivata a inviare ai ministeri, governi coloniale e al Comando Deposito Truppe Coloniali di Napoli oltre 25.000 fatture. Di queste una parte non piccola continuò a rimanere inevasa, sebbene la Tirrenia cercò a più riprese di richiamare gli enti morosi alle loro responsabilità:

le scuse addotte per ritardare e magari rifiutare il pagamento furono diverse; ad esempio “le fatture sono state tutte pagate ai vostri agenti” (chiesto quando non ci è stato risposto dal governo di Bengasi) “sono stati sollecitati gli Uffici debitori” (Ministero dell'Africa=Governo della Libia) “le fatture sono ancora in corso di verifica” (Governo dell'Eritrea e della Somalia) “mancanza di fondi per il pagamento” (Governo della Somalia), “esibizione delle richieste originarie di trasporto” che da noi furono allegate alle fatture originali a suo tempo rimosse (governi diversi)²⁶⁶.

VII 3.3 La mobilitazione napoletana: la piccola industria

A fianco alla grande industria anche il variegato universo della piccola e piccolissima impresa partecipò alla svolta autarchico-bellica. Nell'analisi di questa componente notoriamente difficile da inquadrare per gli storici economici un prezioso aiuto arriva dal fondo del Commissariato per le fabbricazioni di guerra che raccoglie le richieste di

²⁶⁴ ACS, ASIRI, serie rossa, Società sicula napoletana di navigazione, R4509, fasc. Assemblee, sottofasc. assemblea 1936.

²⁶⁵ Ivi., R4508, fasc. Relazioni di divisioni e diverse.

²⁶⁶ Ibid.

informazioni rivolte dal Commissariato alle autorità militari delle varie province su ditte locali per l'assegnazione di piccole commesse. I fascicoli della provincia napoletana testimoniano una condizione di vitalità aziendale molto dimessa, in controtendenza con le immagini e i cinegiornali che rappresentano una città nel pieno del consenso defeliciano. Il dato sicuramente più significativo è la desertificazione aziendale che appare dall'analisi dei fascicoli con molte delle attività oggetto di interesse del Commissariato che risultano fallite all'atto dell'ispezione²⁶⁷. In secondo luogo, le ditte ancora in esercizio sono generalmente accomunate da una dimensione molto piccola, spesso familiare se non addirittura individuale, dedite per lo più alla trasformazione di semilavorati o piccoli lavori di utensili con una dotazione di macchinari insufficiente o inesistente, condizione che porta non poche volte le stesse autorità militare a desistere dal concedere anche piccole commesse. Le pratiche riconducibili al biennio qui oggetto di studio (1935-1936) rivelano un tratto peculiare. Non è inconsueto imbattersi infatti in richieste partite dal basso, cioè dalle stesse ditte che manifestano al Commissariato la loro disponibilità a garantire forniture per le amministrazioni militari. Questa eventualità si presenta con gli stabilimenti biochimici farmaceutici del dott. Luigi Aristide De Fazio che dichiara di «esser pronto a mettere a completa disposizione l'accennato stabilimento per forniture di guerra» offrendo di produrre «fialettaggio in genere, ipodermoclisi, estratti fluidi, pillole, compresse-pastiglie, discoidi, tavolette, unguenti, tinture, acqua ossigenata, acqua distillata». «A giustificare l'offerta», come dice lo stesso De Fazio, era lo stabilimento fatto costruire dal proprietario nella zona industriale a via Argine, che con i suoi 3.000 mq si presenta «ottimamente» per espletare rapidamente le richieste del Commissariato²⁶⁸. Il caso De Fazio è sicuramente quello di una realtà avviata e solida che vede le commesse come un'integrazione al suo fatturato, ma non sempre chi si offre presenta le stesse condizioni. È il caso della ditta Federico De Marinis di Boscotrecase che fa richiesta di iscrizione nelle liste nel dicembre del 1935. Il Commissariato inviò i propri osservatori industriali per valutare l'assegnazione di una fornitura di olio di ricino. Dagli accertamenti risultò che la ditta era una azienda individuale gestita fino a qualche tempo prima dallo stesso Federico De Marinis, un insegnante di scuola con un piccolo

²⁶⁷ Per dare un esempio nel 1938 il Commissariato chiese ai suoi osservatori industriali di effettuare un accertamento per la conceria Cenna Raffaele situata al ponte della Maddalena. Dal sopralluogo risultò che la conceria era chiusa da 10 anni e in quell'edificio si erano stabilite delle famiglie. Cfr. ACS, Ministero produzione bellica, b.2, fasc.961.

²⁶⁸ Ivi., b.1, fasc.806.

impianto per la spremitura di semi di ricino. Al momento del sopralluogo il piccolo impianto era chiuso ormai da tre anni perché De Marinis era morto e la gestione era passata in mano alla vedova. Il pessimo stato di manutenzione dei due unici macchinari presenti (una denaroidraulica e un torchio idraulico) portarono gli osservatori a dispensare un giudizio di inidoneità²⁶⁹. Lo sfoglio delle pratiche dimostra come ci sono casi in cui dopo un riesame si ottiene l'idoneità. È l'esempio della Ditta Stefanini Benedetto di Benevento proprietaria di una segheria e produttrice di mobili e infissi, che dopo un iniziale riconoscimento di inidoneità nel 1936 a causa delle sole quattro macchine installate nell'impianto «talché dal lato industriale la segheria è di scarsissimo interesse», ottenne durante il secondo conflitto mondiale l'agognato riconoscimento non senza aver penato²⁷⁰. Esito opposto si verificò per la ditta Perfetto Salvatore di Sant'Antimo dedita alla vendita di fuochi d'artificio, che vide negarsi nel 1936 il riconoscimento di fornitrice di «artifici da guerra». Il giudizio fu riconfermato anche dopo vari riesami che evidenziarono ogni volta il carattere artigianale della produzione e la mancanza di capitali²⁷¹. Ci sono casi in cui la produzione avviene per conto di terzi come nel caso della ditta Arenelli rappresentante di diverse case industriali²⁷², che nel 1935 fornì giacche e caschi in cuoio per avieri in qualità di rappresentante di ditte austriache²⁷³. Sta di fatto che la maggioranza delle pratiche espletate tra il 1935 e il 1936 presenta un giudizio di inidoneità per motivi pressappoco identici in ogni fascicolo: mancanza o insufficienza di macchinari, che contrassegna come artigianale la produzione e la mancanza dei capitali minimi di esercizio. Questa descrizione deve essere estesa anche per gli anni successivi, dove anzi il numero di pratiche e di inidoneità è addirittura maggiore. Ciò porterebbe all'ipotesi che al di sotto della grande impresa il tessuto produttivo non sembrerebbe avvantaggiarsi dagli stimoli indotti dalla domanda autarchico-bellica, ma anzi rimanga bloccato dalla propria fisionomia semiartigianale. Ciò in parte non sorprende perché gli indici prima osservati della crescita della produzione fisica in Italia tra il 1935 e il 1936 fanno riferimento ad una platea di industrie che presentano le condizioni per rispondere

²⁶⁹ Ivi., b.3, fasc.1072.

²⁷⁰ Un'inidoneità confermata anche nel 1938 e nel 1939, dopo ulteriori riesami richiesti dalla ditta per essere iscritta nella lista dei fornitori del ministero della Guerra. Ivi., b.2, fasc.993.

²⁷¹ Ivi., b.3, fasc.1044.

²⁷² ditta Senaluna (Biella) produttrice di cinghie di trasmissione, ditta Colombo e Cremona (Villasanta) macchine in legno, ditta Challien (Torino) utensili vari, ditta Sonora (Albate) sirene d'allarme.

²⁷³ Ivi., b.2, fasc.976.

a quella domanda. D'altronde, la domanda bellica rappresenta un fattore di incremento della produttività marginale lì dove ci sono le condizioni tecnico-produttive per tale aumento. Ne deriva che in un contesto come quello descritto della provincia napoletana la domanda bellica funse *relativamente* da stimolo a causa della rigidità produttiva di molte attività. Le vere *chance* di questa microimpresa non si giocavano nella produzione diretta, ma nella produzione di piccole partite di semilavorati date in subappalto dai grandi stabilimenti ausiliari come precedentemente avvenuto durante la Grande Guerra²⁷⁴.

²⁷⁴ Cfr. Augusto De Benedetti, *La Campania industriale*, cit.

CONCLUSIONI

SUL PIANO DELL'IMPERO

Un modello incompiuto e incompleto

Ritorniamo al testo da cui sono state tratte le osservazioni di Bruno Spampanato in apertura di questa tesi. *L'economia di Napoli sul piano dell'impero* fu dato alle stampe nel 1937 e negli intenti degli autori doveva rappresentare il manifesto della nuova Napoli imperiale. Volti noti e rappresentanti delle istituzioni locali contribuirono a dare a quel testo un taglio pluridisciplinare con interventi riguardanti l'agricoltura, il commercio, l'architettura, la demografia e il turismo, quest'ultimo vero e proprio *leitmotiv* dell'opera. In effetti, lo sviluppo del settore turistico viene assunto in molti saggi dell'opera a chiave interpretativa della nuova dimensione imperiale della città:

Napoli può e deve porre accanto al problema tecnico ed economico del turismo, il problema del turismo come mezzo per giungere sul piano dell'impero, a quell'irradiazione culturale e spirituale che può esercitare con l'inesausto suo patrimonio d'arte e d'antichità²⁷⁵.

È nel turismo, quindi, che si concretizza il modello di sviluppo proposto dal fascismo e il «piano dell'impero» diventa lo strumento per valorizzarlo. Le ricadute pratiche di questo legame sono messe in chiaro dal sempreverde Borriello, divenuto intanto dirigente del neo Ente provinciale del turismo (1936). Nel suo intervento l'armatore riprende l'espressione «città frontiera» usata precedentemente da Sansanelli in occasione della II Mostra d'arte coloniale, ma nel farlo spoglia il termine della sua originaria carica bellicista. La nuova città frontiera imperiale diventa nelle parole di Borriello una stazione di sosta e svago per turisti – specialmente nordamericani e nordeuropei – e per gli stessi coloni di ritorno o in partenza:

In dipendenza delle sue funzioni imperiali di Porto imperiale e cioè di primo approdo delle colonie alla Madre Patria, è tutta una nuova funzione che si determina e sviluppa a Napoli, perché è qui che i parenti vorranno trovare qualche giorno di spensierata gioia prima di affrontare la dura fatica, ed è qui che i reduci

²⁷⁵Amedeo Maiuri, *Valori culturali e universali del turismo napoletano* in AA.VV., *L'economia di Napoli sul piano dell'impero*, cit., p.114.

gradiranno trovare subito un po' gaiezza che rinfreschi lo spirito, quando non avranno bisogno di cure particolari per ritemperare anche il corpo²⁷⁶.

Questa idea fa leva sull'incontestabile dato che vede in quegli anni un significativo incremento dei passeggeri nelle rotte per l'Africa. Tra il 1935 e il 1939 i soli operai inviati in Africa sono 200.000 a cui si aggiungono militari, pubblici ufficiali ed emigranti di altre nazionalità²⁷⁷. Una vera e propria mobilità imperiale che trova effettivamente nello scalo napoletano uno snodo nevralgico negli anni in questione. La vulnerabilità di queste osservazioni non risiede però nei dati, piuttosto nella prospettiva. Quanto, infatti, di quella mobilità ancora congiunturale per i riverberi del conflitto (ritorno delle truppe, invio dei primi coloni, congedo degli operai) si sarebbe trasformata in una corrente consolidata? La brevità dell'esperienza imperiale – solo cinque anni – sconsiglia dal fare giudizi troppo netti. L'incompiutezza del progetto imperiale è un fattore a tutti gli effetti che non può essere tenuto fuori dalle conclusioni. Nel dire ciò non si vuol lasciare in sospeso il giudizio, ma tenere conto che alcuni fenomeni, come i traffici marittimi, necessitano di tempi lunghi per attestarsi. Allo stesso modo, quell'incompiutezza non esclude a priori un'analisi sui margini delle ricadute attendibili da quel modello di sviluppo ed è forse questa la vera domanda storiografica che alla fine di questo progetto ci si trova a dover rispondere. Si è partiti, infatti, con una domanda rivolta a comprendere se i titoli di regina del Mediterraneo e porto dell'impero siano stati solo degli slogan oppure degli obiettivi da conseguire che influenzarono l'orientamento delle scelte di attori locali e nazionali. In sede di conclusioni si ritiene di aver dimostrato come, nonostante la vaghezza e l'indubbia dimensione retorica, quei termini rappresentarono ben più di soli slogan andando a definire delle prospettive di sviluppo per la città perseguite anche con tenacia dai *policy makers*. Proprio l'impegno di istituzioni intermedie e di varie personalità locali testimonia un dinamismo (leggi *agency*) di una certa aristocrazia economica napoletana, che deve portare a far riflettere. Infatti, di fronte all'immagine di un fascismo totalizzante, che celebra sé stesso come l'ideatore della visione fascistissima calata dall'alto – donata da Mussolini come si potuto leggere – di una Napoli città mediterranea e coloniale, questo lavoro ha dimostrato un'articolazione storica dietro quella idea che fu nei fatti molto più

²⁷⁶ Biagio Borriello, *Aspetti del turismo nella Napoli dell'Impero* in AA.VV, *L'economia di Napoli sul piano dell'impero*, cit., p.112

²⁷⁷ Cfr. Emanuele Ertola, *In terra d'Africa*, cit., pp.10-19; Alessio Gagliardi, *La mancata «valorizzazione dell'impero*, cit., pp.3-8.

complessa. Non solo quella idea fu compartecipata, vedendo un contributo importante di attori locali nella sua formulazione, ma alcuni dei suoi aspetti si definirono già prima dell'ascesa del fascismo. Un'idea, o forse sarebbe meglio parlare di un rapporto tra Napoli e il mare, che non rimase uguale a sé stesso e questo è un altro elemento emerso da questo lavoro. Nel passaggio dagli anni di porto dell'Oriente fino ad arrivare a quelli di porto dell'impero a cambiare non furono solo i sostantivi, ma anche le relazioni socioeconomiche che componevano o avrebbero dovuto comporre l'orizzonte marittimo napoletano. Da un forte messaggio industrialista e produttivista dell'attività dei primi anni del dopoguerra, si passò ad un discorso incentrato sullo sviluppo commerciale per approdare, infine, ad una visione turistico-commerciale degli anni Trenta. In questi passaggi a mutare sono anche gli scenari d'azioni prospettati e in parte attualizzati: dal Mediterraneo orientale, al Mediterraneo centrale, fino al Mar Rosso. Questi cambiamenti sono spia delle difficoltà incontrate nel passaggio da un piano teorico ad uno pratico delle strategie di integrazione di questi mercati. Proprio le difficoltà incontrate nella realizzazione di siffatte «città immaginate» hanno messo a nudo in questo studio due errori di valutazione presenti, senza tante distinzioni, nelle parole e nelle azioni di molti attori locali e centrali: una sopravvalutazione dell'apparato produttivo napoletano – specialmente nel primo dopoguerra – e una semplificazione dei vantaggi comparati prospettati dal commercio con il bacino del Mediterraneo. Sebbene in diverse argomentazioni incontrate si insista molto sul vantaggio della centralità geografica di Napoli nel Mediterraneo, il commercio napoletano non sembra mai prendere sul serio questa opzione rimanendo per lo più legato ai consolidati traffici euroatlantici che interessano la città dalla seconda metà dell'Ottocento. Dire, perciò, «fare di Napoli la regina del Mediterraneo» significò storicamente porsi un obiettivo complesso e non scontato qual era la torsione di consolidate correnti di traffico in chiave mediterranea. Anche in questo caso tentativi furono perseguiti già dal primo dopoguerra con il potenziamento di alcune istituzioni locali come la Regia Scuola di incisione del Corallo e l'Istituto sperimentazione pelli con risultati discreti. Furono tuttavia i cambiamenti avuti a livello internazionale a determinare uno spostamento maggiore di risorse e traffici nel Mediterraneo. La fine della grande stagione dell'emigrazione transoceanica, le conseguenze economiche della fine della Grande Guerra e le ricadute sul commercio internazionale della Grande Depressione indussero giocoforza una rimodulazione del

commercio e dei traffici del porto napoletano con contraccolpi anche per il suo hinterland produttivo. Da questo punto di vista si comprende come la collocazione nei mercati del Mediterraneo e del Mar Rosso non fu l'esito unicamente di una scelta strategica decisa a tavolino dal fascismo, ma anche una risposta in corso d'opera a quei mutamenti spesso impreveduti che in parte lo stesso fascismo subì. Lo dimostra il caso della fine dell'emigrazione transoceanica, che aveva rappresentato per il porto napoletano una delle principali voci di attività nel quarantennio precedente. La fine di questo consolidato circuito migratorio coincise temporalmente con l'affermazione della dittatura fascista, ma, come ha illustrato Stefano Gallo, in questo non ci fu una relazione di cause ed effetto. Anzi, il fascismo fu posto nelle condizioni di dover formulare un'alternativa alla chiusura di quel circuito che generava rimesse e abbassava le tensioni sociali²⁷⁸. Anche per questi motivi le spinte verso forme di colonizzazione demografica nelle colonie furono un tentativo di offrire alla città una funzione sostitutiva a quei circuiti atlantici, senza però riuscire a pieno nell'intento. Il modello di città elaborato negli anni Trenta dal fascismo (la città palinsesto del colonialismo) e la stessa dimensione imperiale sono per molti aspetti il coronamento di questo processo di riallocazione di rotte, uomini e interessi. Un processo sul quale alcuni attori locali investirono non solo risorse, ma anche una forte carica emotiva di riscatto cittadino di fronte all'aggravarsi delle difficoltà economiche negli anni Venti. Il paradosso, in certi termini, è che tale modello nacque per risolvere dei problemi che lo stesso fascismo aveva contribuito a determinare. Le battaglie economiche intraprese a partire dal 1925 ebbero infatti pesanti ricadute nella fisionomia produttiva della provincia e di rimando nei suoi traffici. La battaglia del grano e la rivalutazione della Lira colpirono rispettivamente uno dei settori più tecnologicamente avanzati della provincia, la produzione delle paste alimentari, e il mercato principale della manifattura napoletana, cioè l'export.

Si parla per gli anni Trenta di modello e non più di visione, perché si riconosce all'intervento pubblico di questo periodo una maggiore chiarezza negli obiettivi e una maggiore azione armonica tra le diverse istituzioni. Ciononostante, sul piano realizzativo il modello si presenta non solo incompiuto per i motivi prima esposti, ma anche incompleto. L'elemento cruciale di questi anni è il disimpegno crescente delle forze locali

²⁷⁸ Stefano Gallo, *Migrazioni Interne al Meridione e Politiche Della Mobilità Tra Le Due Guerre* in «Meridiana», n. 92 (2018), pp.143–168.

alla formulazione di questo modello di città. È curioso constatare come nel lungo periodo centro e periferia si cerchino a vicenda, ma non si trovino mai del tutto. Nel primo dopoguerra, come si è potuto constatare, la spinta fu principalmente dal basso con diverse istituzioni che si fecero carico di presentare istanze al governo centrale e di indurre dei primi mutamenti attraverso un'attività sul territorio (fiere campionarie, musei commerciali e coloniali, convegni). In questa prima fase si è visto anche come il fascismo, pur facendo propria questa idea marittima della città e della sua economia, alla fine incise molto poco con i primi provvedimenti a favore della città. Dal punto di vista propriamente marittimo, per esempio, il fascismo non ebbe l'interesse a modificare in quella fase storica i delicati equilibri nell'aria tirrenica in favore di Napoli. La storia d'Italia insegna che il tema delle sovvenzioni marittime è sempre stato un campo minato per i governi italiani e il fascismo da poco salito al potere non ebbe la volontà politica di affrontare con approcci diversi un tema complesso come quello marittimo. Inoltre, il fascismo dimostrò di avere una debole forza contrattuale nell'imporre una regolamentazione e redistribuzione dei servizi marittimi e ciò dipese non solo dalla capacità di *lobbying* dei gruppi di pressione polisettoriali (siderurgia, cantieristica e armamento), ma anche dai legami che si determinarono al vertice del ministero delle Comunicazioni tra il «clan Ciano» e alcuni di questi gruppi. Quando effettivamente l'intervento pubblico si fece più incisivo grazie alla forza deflagrante della crisi e grazie alla filosofia razionalizzatrice dell'IRI, a livello locale non si trovò più la sponda per questi temi. Nel passaggio periodizzante tra anni Venti e Trenta quella aristocrazia economica che aveva perorato questa visione della città lasciò il passo ad una nuova classe di mediatori locali, tra i quali Giuseppe Cenzato, che per interessi di categoria e per prospettive sulle ricadute territoriali furono molto meno attratti e coinvolti dalle fascinazioni mediterranee e imperiali. Presso l'IRI, la Bastogi e la SME, ossia «nelle sedi che contano» come le definisce De Benedetti²⁷⁹, l'attenzione fu rivolta piuttosto al generale riassetto delle basi produttive dell'Italia meridionale, come dimostrano anche le parole di Cenzato all'indomani della proclamazione dell'impero:

Resta da vedere il peso delle fonti straordinarie che per Napoli si concretizzano nella possibilità di sfruttamento locale delle correnti di scambio che faranno capo all'Impero. Su questo punto occorre separare nettamente la fase immediata da quella futura di valorizzazione delle terre recentemente conquistate. Nei

²⁷⁹ Augusto De Benedetti, *La via dell'industria*, cit., p.75.

riguardi immediati è indispensabile ricordare che l'aumento di traffico dei porti meridionali dell'Impero e specialmente di quello di Napoli dipenderà dalle necessità e dalle disponibilità dell'Africa Orientale solo quando le une e le altre consentiranno un'espansione delle attività industriali del Mezzogiorno²⁸⁰.

La distanza tra centro e periferia della programmazione economica è il primo elemento a favore della tesi dell'incompletezza del modello, il quale rimase orfano del contributo dal basso e da un certo momento anche di quello parallelo rappresentato dall'IRI. Un secondo elemento a definire il quadro dell'incompletezza è dato dall'azione dello stesso fascismo. Al di là dei vari *stop and go* che costellano la politica marittima per Napoli (si pensi alla questione della sede d'armamento o la costruzione del bacino di carenaggio), l'elemento frenante ad un pieno sviluppo di questa prospettiva fu proprio la natura dittatoriale del potere politico. In questa ricerca è emerso come in più di un'occasione di fronte a scelte da prendere le ragioni politiche e totalitarie presero il sopravvento sulle ragioni economiche e di ingegneria istituzionale. La volontà di non lasciare spazi di autonomia decisionale significò all'atto pratico il commissariamento della città realizzato attraverso la nomina dell'Alto Commissario per la città di Napoli, del Commissario del Porto e dei vari commissari nominati alla gestione di alcune istituzioni locali, tra cui il Comune, l'Istituto Orientale e la Camera di Commercio. Questo schema di intervento per canali straordinari portò sicuramente a risultati importanti, come il completamento di molte opere di risanamento della città e la riorganizzazione della gestione degli spazi portuali, ma dall'altro lato il prezzo pagato da Napoli fu una devitalizzazione e deresponsabilizzazione delle sue forze politiche ed economiche. Probabilmente uno degli esempi più calzanti riguarda proprio la tematica dello sviluppo turistico che, come visto, acquistò notevole importanza negli anni Trenta. Con una certa coerenza rispetto ai propositi ostentati il fascismo istituì nel 1936 il già menzionato Ente provinciale del turismo, il quale operò come una vera «prefettura del turismo» nell'area napoletana²⁸¹. Perseguendo per vie legali comportamenti abusivi e vessatori di albergatori, guide e facchini, il fascismo cercò di restituire alla città, vetrina dell'impero, un'immagine consona al nuovo status urbano. Sebbene l'impegno per la valorizzazione di un'immagine

²⁸⁰ Confederazione Fascista degli Industriali-Unione Fascista degli Industriali della Provincia di Napoli, *Annuario industriale della provincia di Napoli 1939-XVII*, Napoli, s.d., p.XCII.

²⁸¹ Annunziata Berrino, *Disordini in strada e abusi del personale alberghiero a Napoli negli anni della dittatura fascista* in Timo Heimerdinger, Andrea Leonardi, Evelyn Reso (a cura di), *Hotelpersonal Lebens- und Arbeitsalltag im Dienste des Tourismus / Il personale alberghiero vita quotidiana e lavoro nel settore turistico*, Innsbruck, Studien Verlag, 2019.

turistica fu notevole, poco o niente si fece per la professionalizzazione dei servizi turistici lasciando il settore in una condizione che alimentò quelle stesse pratiche di abusivismo che ci si ostinava ad eliminare. Come osservato da Annunziata Berrino tale cortocircuito fu il risultato della politica «totalitaria» applicata all'economia turistica. Il controllo degli spostamenti implicò un limitato numero di autorizzazioni concesse sia ad agenzie straniere per operare sul territorio nazionale, sia ad operatori locali che lavoravano tramite canali internazionali. Per non parlare dell'onnipresenza del partito, che gestiva tramite le organizzazioni del Dopolavoro la preparazione di escursioni e gite²⁸².

Possibilità e limiti

Precedentemente si è detto che a conclusione della ricerca probabilmente la domanda storiografica avrebbe dovuto cambiare. Dal verificare la concretezza o meno di certi temi ricorrenti della propaganda dell'epoca, al domandarsi se l'idea di città mediterranea, turistica e coloniale avesse degli effettivi margini di applicazione e di crescita. In breve, se quella visione divenuta poi modello valorizzasse una vocazione del territorio e liberasse forze fino a quel momento inespresse.

Un risultato di questa ricerca è la dimostrazione che la narrazione turistica-coloniale della città non nacque con l'edificazione della Mostra delle Terre d'Oltremare, né tantomeno quest'ultima fu *diretta espressione* della guerra d'Etiopia e della dimensione imperiale raggiunta dal fascismo. Ragionando in termini diacronici più ampi risulta chiaro, invece, come la Mostra sia un punto di arrivo e di maturazione di un discorso che affonda le proprie radici *almeno* nel periodo racchiuso tra il 1934 e il 1935, cioè quando prende corpo l'immagine di Napoli «città palinsesto». In realtà, tracce sparse di questa narrazione si iniziano a trovare già negli anni Venti, per esempio con le mostre turistiche organizzate dalle autorità cittadine insieme alle stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo della provincia di Napoli nelle varie edizioni della Fiera campionaria di Tripoli. Ci si sofferma tanto su questo aspetto proprio perché si riconosce alla Mostra di non essere una sorta di monade figlia dell'ubriacatura imperiale, ma la testimonianza anche architettonica²⁸³ di una

²⁸² Ibid.

²⁸³ Cfr. Aldo Aveta, Alessandro Castagnaro, Fabio Mangone (a cura di), *La Mostra d'Oltremare nella Napoli Occidentale. Ricerche storiche e restauro moderno*, Napoli, FedOAPress, 2021.

visione del rapporto tra Napoli, il Mediterraneo e le colonie di lunga durata e soprattutto di lunga gestazione. Questo significa dare dignità ad un'esperienza che non si esaurisce in un esercizio di mitologia imperialista. Con tale consapevolezza si può tentare allora di ragionare sulle ricadute pratiche di tale indirizzo operativo, ossia sulle possibilità e i limiti nella realizzazione della città palinsesto del colonialismo italiano.

L'effettiva maturazione della visione del rapporto tra Napoli, il Mediterraneo e le colonie più che nella Mostra delle Terre d'Oltremare trova riscontri nel riordino delle linee di navigazione effettuato nel 1937, dopo l'avvenuta trasformazione dell'IRI in ente permanente. Con la creazione di Finmare, la società finanziaria creata dall'IRI per coordinare e finanziare le attività delle quattro società del gruppo, si consolidò la strategia aziendale di redistribuzione del traffico in base all'assegnazione di un'area geografica di competenza per ciascuna società²⁸⁴. Nel rispetto di questo indirizzo la Tirrenia assorbì definitivamente la società Sarda di navigazione che già controllava i servizi marittimi esercitati nel Mediterraneo occidentale dalla società Adria. Così facendo la Tirrenia acquisì una posizione dominante nei traffici per il Mediterraneo centrale e occidentale, oltre ad estendere il proprio raggio di attività al Nord Europa per effetto delle recenti acquisizioni. La maggioranza delle linee esercitate da quella data furono postali, a riprova di come quella mediterraneità si tradusse principalmente in una funzione logistica. Parallelamente vennero inaugurati itinerari turistici che certificarono ulteriormente l'indirizzo impresso allo sviluppo della città:

Itinerario turistico "A" **Il periplo italico**: Fiume, Venezia, Ancona, Bari, Catania, Malta, Messina, Palermo, Napoli, Livorno, Genova (settimanale)

Itinerario turistico "B" **La crociera del Sole**: Napoli, Palermo, Tunisi, Malta, Tripoli, Malta, Siracusa, Catania o Messina, Napoli (settimanale)

Itinerario turistico "C" **Verso Sud**: Napoli, Messina, Siracusa, Bengasi, Tripoli, Malta Tunisi, Cagliari, Civitavecchia, Livorno, Genova (quattordicinale)

Itinerario turistico "D" **Lungo la Costa delle Palme**: Fiume, Venezia, Ancona, Bari, Catania, Siracusa, Bengasi, Tripoli, Malta, Tunisi, Cagliari, Civitavecchia, Livorno, Genova (quattordicinale)

²⁸⁴ Giulio Mellinato, *The origins of Finmare*, cit.

Itinerario turistico “E” **La crociera dei tre Mari**: Genova, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Trapani, Tunisi, Malta, Tripoli, Malta, Siracusa, Messina, Napoli, Palermo, Messina, Malta, Catania, Bari, Fiume Trieste (settimanale)

Itinerario turistico “F” **La Crociera della Libia**: Andata - Genova, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Trapani, Tunisi, Malta, Tripoli, Malta, Siracusa, Catania, Napoli (quattordicinale). Ritorno – Napoli, Catania, Siracusa, Malta, Tripoli, Malta, Tunisi, Cagliari, Civitavecchia, Livorno, Genova (settimanale)

Itinerario turistico “G” **La Crociera in Egitto**: Siracusa, Malta, Tripoli, Homs, Sliten, Misurata, Sirte, Bengasi, Apollonia, Derna, Tobruk, Derna, Bengasi, Siracusa (quattordicinale)²⁸⁵

A questo punto bisogna chiedersi quali risultati conseguì Napoli dalla funzione imperiale e dalla nuova collocazione nei traffici. Da un punto di vista commerciale lo studio condotto nel secondo dopoguerra dalla Svimez accerta per gli anni in questione una flessione delle attività commerciali. Le merci per l'estero rappresentano sempre la componente maggiore delle merci imbarcate nel porto (tra il 75% e il 65% del valore totale) e sempre dall'estero continua ad arrivare la maggioranza delle merci sbarcate nel porto: circa l'80%. Nel rapporto merci sbarcate/imbarcate si registra la persistenza dello storico disequilibrio tra le merci sbarcate e quelle imbarcate che a livello nazionale si attesta su una media di 3 a 1 mentre a Napoli è di 1 a 1/4²⁸⁶. A livello complessivo Napoli rimase sempre intorno alle 2 milioni di tonnellate manipolate, una cifra raggiunta per la prima volta all'alba del Novecento. È innegabile registrare una crescita negli anni dell'impero attestata intorno alle 400.000 tonnellate, ma bisogna tenere conto di come queste stime siano inficiate dall'intenso traffico militare che interessa il porto in quegli anni. Pur volendo considerare integralmente il dato si deve convenire che l'impero non fu un fattore differenziale nei traffici di Napoli considerando sia il dato aggregato del tonnello, sia il rapporto con la città di Genova che rimase sostanzialmente invariato a dimostrazione di una crescita senza sviluppo: se nel 1913 Napoli registra 2.419.000 tonnellate e Genova ne registra 7.837.000 tonnellate, nel 1939 i valori sono rispettivamente 2.766.000 tonnellate e 8.335.000²⁸⁷. La fase mediterranea e imperiale non sembra, dunque, incidere più di tanto rispetto a consolidate tendenze del porto partenopeo. I motivi di tale staticità sono ricondotti nella relazione Svimez alla ridotta profondità dell'hinterland produttivo, che ancora una volta mette in evidenza l'impossibilità di fondo

²⁸⁵ Bruno Balsamo, *Le navi della Tirrenia*, cit., p.38.

²⁸⁶ Cfr. ICSR, Fondo Giuseppe Cenzato, b.3, fasc.10, *Relazione sul porto di Napoli*.

²⁸⁷ Silvio De Majo, *Il porto di Napoli: dall'Unità alla Seconda guerra mondiale*, cit., pp.184-186.

nel realizzare il progetto di un grande *gateway* africano con una provincia che non è né in grado di offrire prodotti ad alto valore aggiunto né presenta una domanda industriale di materie prime e semilavorati provenienti da quelle zone. A Napoli spettò quindi un titolo per lo più fu onorifico, perché a detenere concretamente le redini dell'interscambio coloniale furono i porti del settentrione, i quali inviarono nel nascente impero prodotti industriali e materiali da costruzione ricevendo in cambio magre partite di prodotti utili ad alcune industrie di trasformazione. Da questo punto di vista si sottoscrive pienamente il giudizio di Frascani per il porto di Napoli di questi anni: «uno scalo burocratico per il transito delle linee postali e per il trasporto passeggeri»²⁸⁸. Il paradosso di una città deputata al traffico coloniale che si vede scalzata in questo da altri porti è solo apparente. Un mese prima della proclamazione dell'impero il geografo Ferdinando Milone tornò a parlare sulla rivista «Questioni Meridionali» del porto dopo quasi dieci anni dal suo primo lavoro²⁸⁹ e lo fece con un intervento dal titolo emblematico: *Il problema portuale di Napoli*. Pur aprendo alle fascinazioni imperiali di quei mesi con il riconoscimento della funzione di «porto coloniale dell'Italia nuova», Milone offrì una ricostruzione di traffici del porto di Napoli che ne palesavano l'inferiorità rispetto ai porti del Nord Italia. Uno scalo condannato com'era ad essere «nella ristrettezza e nella fisionomia economica del suo retroterra» un porto di *celerità*:

E perciò non conviene ipotecare il futuro. Limitiamoci, quindi, ad affermare che il porto di Napoli dovrà rassegnarsi ad avere un retroterra ad economia prevalentemente agricolo, *qualora non intervengano altri fattori a mutare la situazione presente*²⁹⁰.

La verità è che all'indomani della proclamazione dell'impero quella spinta verso il mare si era ormai svuotata nelle parole e nelle strategie dei suoi caratteri economici. Napoli non era più quella – seppur gracile – «testa di ponte dei produttori italiani» del primo dopoguerra, ma un porto burocratico e, ci si sente di aggiungere, un porto ideologico. L'idea di rendere Napoli la «Marsiglia italiana» venne così sconfessata dai numeri e dai servizi del suo porto. Proprio un rapido confronto con quello che era considerato all'epoca il principale porto coloniale europeo permette di capire alcuni limiti non solo strutturali ma anche temporali di questo modello di sviluppo. Una comparazione superficiale tra le

²⁸⁸ Paolo Frascani, *Strutture e traffici del porto di Napoli*, cit., p.59.

²⁸⁹ Ferdinando Milone, *Il porto di Napoli. Studio di geografia economica*, cit.

²⁹⁰ Id., *Il problema del porto di Napoli* in «Questioni Meridionali», vol.III, fasc.1, 1936 pp.3-57, qui p.51 (il sottolineato è mio).

due città evidenzia delle interessanti similitudini storiche: entrambe le città furono importanti centri promotori dei rispettivi imperialismi ed entrambe furono designate come grandi piattaforme logistiche a sostegno di politiche imperialiste; ma le similitudini si fermano qui. Sicuramente l'importante crescita commerciale registrata da Marsiglia nell'Ottocento si legò a doppio filo con la politica estera del Secondo Impero e della Terza Repubblica²⁹¹; tuttavia, come ammonisce Samuel Fettah, bisogna fare attenzione a tenere distinti «l'immaginario coloniale» dalla realtà dei traffici²⁹². Al massimo del suo splendore commerciale, ossia tra il tardo Ottocento e il primo decennio del Novecento, Marsiglia aveva un interscambio coloniale che equivaleva *solo* al 20% del volume complessivo del traffico merci del suo porto. La consistente crescita dei traffici dipese in non poca misura dalla capacità del ceto mercantile cittadino di intuire anzitempo le possibilità generate dall'avvento di un mercato sempre più potenzialmente globale, interconnesso e sincronizzato. Investendo capitali in alcune industrie di trasformazione presenti in città, questo gruppo non solo diversificò le proprie attività ma creò una salda alleanza tra produzione e trasporto, tale da rendere Marsiglia uno strategico porto di transito per molti beni. A Napoli una simile alleanza non riuscì mai concretamente a realizzarsi, se non nelle forme effimere e congiunturali del primo dopoguerra. Negli anni della «*globalization backlash*» anche Marsiglia ripiegò, al pari di Napoli, sui traffici coloniali e seppur questi ascesero ad un considerevole 30% del traffico merci complessivo e addirittura ad un 50% della navigazione del porto, comunque, i tassi di crescita raggiunti nell'Ottocento non vennero eguagliati. Dimostrazione di come il modello di sviluppo proposto per Napoli si presentava già all'epoca insufficiente e anacronistico.

Se la componente commerciale del modello del porto dell'impero non sembra aver avuto ricadute significative sul territorio metropolitano, anche la componente turistica faticò ad affermarsi. Nella relazione della Svimez c'è il riconoscimento che il movimento dei viaggiatori stranieri in arrivo avrebbe potuto rappresentare effettivamente un fattore di sviluppo per il porto:

²⁹¹ John Darwin, op. cit., pp.302-304.

²⁹² Samuel Fettah, *Il porto di Marsiglia tra Ottocento e Novecento. Crescita e declino di un modello di sviluppo* in Maria Elisabetta Tonizzi (a cura di), *I porti dell'Europa mediterranea (secoli XIX e XX)*, numero monografico di «Memoria e ricerca», 11, 2002, pp.63-78.

Napoli, quindi, pur subendo più di ogni altro scalo della penisola le vicende internazionali, d'ordine economico prima e di natura politica poi, si attrezzava per disimpegnare le funzioni di porto turistico. E se la guerra non fosse intervenuta, certamente avrebbe raggiunto, in tale attività, un porto preminente²⁹³.

Eppure, rimanevano i nodi di un difficile sviluppo del settore collegati alla scarsa e primitiva offerta ricettiva della città. La forbice esistente tra il numero di viaggiatori e il numero di alberghi moderni era tale che persino un testo apertamente propagandistico come *L'economia di Napoli sul piano dell'impero* fu costretto ad ammettere. Nel testo si riconosce che l'offerta alberghiera napoletana offriva solo «una discreta base» trovandosi dietro a città come Roma, Milano, Venezia e Genova per disponibilità di posti letto²⁹⁴. In ogni caso, il vero problema rimaneva la qualità del soggiorno che lasciava molto a desiderare, come emerge sempre in maniera edulcorata dal testo. A distanza di quattro anni dall'articolo di Andrea Gerelli apparso su «Questioni meridionali» sulla mancanza di una moderna industria del turismo a Napoli sostanzialmente poco o niente era cambiato. Ancora una volta, però, alla mancata trasformazione capitalistica del settore turistico-alberghiero napoletano aveva contribuito anche lo Stato con un approccio inefficace e fuorviante. Il problema stava ancora nella concezione fascista del turismo internazionale come un'opportunità più politica che economica: una grande vetrina per il mondo dei primati italiani e tale doveva apparire, specialmente negli anni Trenta. È con questo approccio al problema che si spiega la scelta di porre la nuova Direzione generale del turismo (1934) alle dipendenze di quello che diventerà il ministero della Cultura popolare e della propaganda (Minculpop)²⁹⁵.

Successi e fallimenti

Un ultimo elemento da considerare per queste conclusioni è l'imprenditorialità napoletana. Infatti, quanto detto finora farebbe pensare che il fallimento di questo modello sia da addebitare principalmente alle scelte contraddittorie del regime fascista. In verità, una parte non irrilevante la giocò il mondo imprenditoriale napoletano e specialmente quei settori e quelle personalità che più di altri si spesero per questa Napoli marittima e

²⁹³ ICSR, Fondo Giuseppe Cenzato, b.3, fasc.10, *Relazione sul porto di Napoli*, p.64.

²⁹⁴ Cfr. Ettore Pagliari, *L'attrezzatura alberghiera sul piano imperiale* in AA.VV. *L'economia di Napoli sul piano dell'impero*, Ed. Politica Nuova, Napoli 1938, pp.117-121.

²⁹⁵ Annunziata Berrino, *Storia del turismo in Italia*, cit., pp.220-237.

coloniale. Per quanto sia incontestabile la capacità della Camera di Commercio di Napoli nel porsi come abile mediatrice di interessi, è pur vero che tutte le forme di mobilitazione dispiegate alla fine non stimolarono concrete risposte nel tessuto produttivo napoletano, il quale rimase per lo più indifferente alle sollecitazioni e agli indirizzi dell'istituto camerale. La fallimentare esperienza della fiera napoletana e i numeri estremamente contenuti della partecipazione a quella di Tripoli sono gli esempi più evidenti di questa dissociazione tra rappresentante e rappresentato. Certamente la ben nota difficoltà di investimento in quelli che erano – spesso non solo all'apparenza – degli «scatoloni di sabbia» dissuase un'imprenditorialità già di suo alle prese con le difficoltà nel fare impresa nel Mezzogiorno. Nei casi studiati di imprese che fanno affari con l'Oltremare sono emersi, poi, elementi che mettono in dubbio gli intenti schumpeteriani. Quando l'élite al vertice dell'istituto camerale scese direttamente in campo con la fondazione della Banca meridionale delle colonie mostrò non solo imperizia, ma anche una gestione degli affari che si avvicinò più a modelli speculativi. Lo stesso si può dire in occasione della fondazione della Società Meridionale di Navigazione, la quale ha dimostrato di essere nata senza un vero e proprio progetto d'impresa, ma eminentemente in funzione del rinnovo del regime delle sovvenzioni marittime. In quel caso la supposta vocazione coloniale dell'economia napoletana fu brandita come un pretesto per ottenere i gruppi di linee per le colonie. Quando apparve chiaro che la società non avrebbe ottenuto tali linee, il Cd'A virò sulla navigazione transoceanica dimostrando ancora una volta mancanza di progettualità con il tentativo di inserirsi in un mercato come quello dell'emigrazione all'epoca in contrazione, saturo e cartellizzato.

Va riconosciuto come l'Oltremare non fu solo un coacervo di vuote istanze e immaginate ricchezze, ma significò per alcuni attori un canale per l'ascesa politico-sociale e una fonte di guadagno, che per quanto lontana dalle millantate ricchezze servì a diversificare gli investimenti e integrare i profitti. Come esempi di ascesa sociale ritroviamo alcune personalità della Camera di Commercio, tra cui Biagio Borriello, Corrado Moschitti e Alessandro Elefante, cioè quelle figure (armatori, assicuratori, intermediari commerciali e spedizionieri) che più di tutti avevano da guadagnare dallo sviluppo di questi traffici. Sono perciò le figure di intermediazione i principali beneficiari di questa speciale relazione tra Napoli e le colonie. Proprio il caso di Borriello dimostra come l'Oltremare fu un utile bagaglio di immagini e di richiami funzionali a saldare l'alleanza con il

fascismo e a defenestrare la precedente élite nittiana al potere della Camera. Allo stesso modo, anche il fascismo napoletano ebbe modo di trarre dalla retorica imperialista ben più di qualche voto. La nascita delle cooperative fasciste nel porto e il rapido controllo acquisito nella gestione dei contratti con varie istituzioni, prime fra tutte quelle militari per lo stivaggio delle navi dirette alla «riconquista» della Libia, assicurarono al fascismo napoletano e ai suoi vertici delle entrate economiche notevoli. Inoltre, la conquista paramilitare del porto conferì al fascismo napoletano una legittimità sul piano politico e partitico che Padovani cercò di usare per ritagliarsi uno spazio di potere e autonomia all'interno del neonato PNF. Arrivando agli anni Trenta e alla guerra d'Etiopia, l'imperialismo fu per molti napoletani e campani una voce, seppur congiunturale, di integrazione dei redditi, quest'ultimi particolarmente colpiti dalla crisi economica e indirettamente dalle scelte di politica economica del fascismo di quegli anni. In questi termini è declinabile l'esperienza di non pochi disoccupati che lavorarono nel villaggio coloniale fatto costruire in occasione della Seconda mostra d'arte Coloniale. Dal punto di vista delle istituzioni locali eventi come questi equivalsero a boccate d'ossigeno per rimpinguare le casse locali e disinnescare il malessere sociale, mentre la guerra d'Etiopia fu l'occasione per delocalizzare la miseria alleggerendo la pressione sul territorio con l'invio in Africa di quote crescenti di disoccupati e maestranze locali. Al di sotto dei richiami alla grandezza nazionale quella guerra fu un modo per alcuni di tirare avanti e per altri di fare indebite ricchezze, come visto nei casi di invio di operai teoricamente inadatti. Per l'industria napoletana la guerra fu sicuramente un'«occasione non mancata» riprendendo l'espressione di Vera Zamagni²⁹⁶, tuttavia i distinguo sono dovuti. Nei due casi studiati di grande industria afferenti a settori ad alta intensità di capitali (navalmecanica e armamento) la produzione ai fini militari stimolò sicuramente la ripresa della piena attività e quindi anche della piena occupazione, come riscontrato per i cantieri della Bacini e Scali napoletani. Gli effetti di più ampio respiro della domanda bellica si dispiegarono però nel campo delle R&S (ricerca e sviluppo) con investimenti indirizzati al rinnovamento e potenziamento di impianti e macchinari. Questo aspetto si è riscontrato sia per la Tirrenia, che approfittò della situazione per accelerare i suoi programmi di riclassificazione dei piroscafi, sia per i Bacini e Scali, che con la guerra

²⁹⁶ Vera Zamagni, *Un'analisi macroeconomica degli effetti della guerra in Come perdere la guerra e vincere la pace*, cit., p.13.

consacrarono l'indirizzo produttivo nelle riparazioni di navi e nelle costruzioni aeronautiche. Esperienza diversa si rivela per la piccola e piccolissima industria, che stando alle carte del Cogefag fu toccata solo marginalmente dagli effetti macroeconomici portati da quel conflitto. La guerra premiò le realtà tecnologicamente avanzate e capaci di flessibilità produttiva, mentre penalizzò la galassia di microimprese semi-artigianali che non presentavano i requisiti per rispondere alla domanda di un conflitto moderno. Quanto appena detto rimane una considerazione elaborata su un campione – sfortunatamente – ridotto e quindi suscettibile di rettifica. Un ulteriore distinguo importante va fatto per le industrie alimentari e in genere per le industrie di prodotti di consumo, che effettivamente incominciarono ad interessarsi di più al mercato coloniale a partire dagli anni Trenta grazie all'aumento del numero di coloni e quindi anche grazie alla domanda di quei prodotti di nostalgia come la pasta. La tendenza alla crescita degli affari con la Quarta sponda e l'impero si consolidò negli anni successivi alla guerra etiopica grazie ai nuovi piani di colonizzazione demografica (i famosi Ventimila della Libia), ma le previsioni non possono andare oltre gli anni Quaranta a causa della guerra mondiale e della perdita delle colonie con conseguente rimpatrio di molti italiani. A conti fatti appare difficile nonché velleitario ipotizzare se e in che termini questi mercati coloniali avrebbero potuto sostituire i tradizionali mercati esteri di questi prodotti, data la tipica volatilità della domanda che caratterizza questi settori, vista inoltre la brevità dell'esperienza imperiale e, in ultimo, considerando la ripresa del commercio internazionale che inizia già dalla seconda metà degli anni Trenta.

In conclusione, è bene soffermarsi sul caso forse più noto di imprenditorialità napoletana collegata alle vicende coloniali per ragionare intorno ai limiti e alle possibilità di questa idea di città. Il caso in questione è quello di Achille Lauro, il noto armatore della costiera sorrentina divenuto nel secondo dopoguerra sindaco di Napoli e figura eminente del qualunquismo, prima, e del partito monarchico poi²⁹⁷. Come è noto Achille Lauro trasse cospicui profitti dalla guerra d'Etiopia, tali da permettergli alla fine del secondo conflitto mondiale di ricostruire la flotta e addirittura porsi a livello nazionale come uno dei principali gruppi d'armamento privato²⁹⁸. Non poche biografie esistenti sul personaggio

²⁹⁷ Gianluca Luise, *Dal controllo dei traffici marittimi al potere politico: Achille Lauro e la gestione dell'amministrazione a Napoli nel dopoguerra* in Alessandro Natalini e Sonia Scognamiglio (a cura di), *Porti*, cit.

²⁹⁸ Roberto Giulianelli, *Armatori, banche e Stato*, cit., p.221.

riconoscono in maniera quasi unanime che fu la guerra d’Etiopia a permettere all’armatore la sua personale ascesa imprenditoriale. In verità, ripercorrendo le vicende di Lauro si può notare come quella guerra fu un valore aggiunto alle sue attività e non, come spesso si trova scritto, il suo *take off* imprenditoriale. A generale le condizioni ottimali per la rapida crescita delle attività di Lauro, il quale passò in meno di un ventennio da un solo piroscafo ad averne 55, furono un insieme di elementi. Il primo e forse il più noto e caratteristico è l’organizzazione finanziaria della flotta Lauro, la quale fece ampio uso della comproprietà delle navi con il sistema dei carati. In pratica Lauro distribuì il rischio d’impresa offrendo la possibilità agli equipaggi delle sue navi di acquistare una frazione di proprietà delle navi – appunto il carato – ottenendo così una percentuale sugli utili. Questo permise a Lauro di continuare ad espandere le proprie attività e la propria flotta convincendo ufficiali di marina rimasti disoccupati a investire nella sua impresa. Il sistema di finanziamento, per quanto arcaico, funzionò egregiamente e ciò permise all’armatore di essere meno dipendente dalle banche rispetto ad altri gruppi d’armamento italiani. L’altra faccia di questa organizzazione era però l’intrinseca debolezza della struttura finanziaria legata com’era al «comandante», vertice e stabilizzatore dell’impresa²⁹⁹. Non sorprende, dunque, che all’atto della sua morte l’impero costruito non gli sopravvisse molto. Il secondo fattore fu la ben nota vicinanza alle leve politiche locali e nazionali che gli assicurarono favori e vantaggi. Lauro costruì sapientemente una rete di contatti mediante una dosata *captatio benevolentiae*. Si dimostrò molto prodigo di denaro con donazioni fatte a Mussolini per la costruzione di una casa fascista del marinaio di Napoli (100.000 Lire), una casa di riposo della gente di mare di Camogli (25.000 Lire), una casa per gli orfani della gente di mare di Genova (25.000 Lire) e in occasione della fondazione dell’impero (200.000 Lire)³⁰⁰. Chiese al federale di Napoli Francesco Picone di intercedere per lui affinché ricevesse udienza da Mussolini e sempre Picone stilò una relazione per appoggiare le richieste di Lauro nelle assegnazioni di linee dopo la riorganizzazione del 1936. Presentò, inoltre, a Costanzo Ciano la proposta di costituzione di linea tra i porti del Mar Nero e quelli dell’Europa

²⁹⁹ Carlo Maria Lomartire, *O’ Comandante. Vita di Achille Lauro*, Milano, Mondadori, 2009, pp.22-23.

³⁰⁰ ACS, SPD, CO, *Achille Lauro*.

settentrionale³⁰¹ chiedendo l'*endorsement* del ministro davanti a Mussolini³⁰². Questi sono sicuramente aspetti importanti della vicenda di Lauro che aiutano a comprendere alcuni risvolti, ma ancora una volta non spiegano la sua ascesa imprenditoriale. I favori e le amicizie politiche certamente determinarono un vantaggio informativo importante, ma non così determinante, perché a conti fatti quel peso politico era già a sua volta il riflesso di una rilevante posizione raggiunta nel mondo degli affari. Infatti, se è vero che tra il 1935 e il 1945 la flotta sociale letteralmente raddoppiò passando da 21 unità a 55, è anche vero che dal 1921 al 1935 la flotta passò da 1 a 21 unità riuscendo a superare senza troppi scossoni il periodo di forte contrazione del commercio internazionale tra il 1929-1934. Anzi, mentre il commercio internazionale si riduceva sensibilmente e le flotte venivano poste in disarmo, Lauro riuscì addirittura ad aumentare i vettori e solo nel 1931, l'anno nero dell'economia mondiale, l'armatore acquistò quattro vettori dall'estero³⁰³. Come ci riuscì? Perché mai proprio nel momento in cui si riduceva così drasticamente la domanda di naviglio l'armatore napoletano si arrischiò in pesanti immobilizzi? La risposta si trova nelle strategie di mercato adottate. Fin dagli esordi Lauro puntò sul mercato internazionale dedicandosi al *tramping* con i porti dell'Inghilterra e del Mar Nero spostando da un capo all'altro dell'Europa carbone e grano. Successivamente riuscì ad inserirsi nel commercio tra l'Europa settentrionale e l'Indocina; il vero *break even point* delle attività di Lauro. A differenza di altri gruppi italiani, nati in funzione e in conformità al mercato nazionale, Lauro si collocò strategicamente fin dall'inizio sul mercato internazionale e fu grazie ai noli internazionali che finanziò l'acquisto di piroscafi dal mercato inglese avendo a disposizione riserve di valuta pregiata da impiegare negli immobilizzi senza dover passare dall'autorizzazione dello Scambival. Pure nel caso di Lauro la guerra d'Etiopia rappresentò un'«occasione non mancata», ma ancora una volta si deve inserire l'esperienza nel corretto contesto operativo. Nei mesi di guerra le navi di Lauro assicurarono il trasporto di 9.942 uomini, 112.518 tonnellate di merci, 7.489 quadrupedi, 2.193 automezzi e 50.789 metri cubi di legname³⁰⁴. Con la fine delle ostilità

³⁰¹ Il programma di espansione della flotta Lauro iniziò proprio grazie ai noli per il trasporto di grano dal Mar Nero verso i porti del Nord Europa. Nel viaggio di ritorno le sue navi scaricavano il coke nei porti dell'Italia meridionale per avvantaggiarsi dei premi messi a disposizione dallo Stato per la discarica in questi porti. Cfr. Carlo Maria Lomartire, op. cit., p.27.

³⁰² ACS, SPD, CO, *Achille Lauro*, Memoriale a Ciano.

³⁰³ Carlo Maria Lomartire, op. cit., pp.31-32.

³⁰⁴ ACS, SPD, CO, *Achille Lauro*, Relazione attività.

l'armatore ottenne contratti per il trasporto passeggeri verso il neonato impero. Sebbene le linee regolari istituite per l'A.O.I. e i noleggi con le autorità militari assicurarono ampi margini di profitto, il *core business* di Lauro rimase sempre il traffico per l'Indocina. Per stessa ammissione dell'armatore i traffici con l'impero non erano «considerati fine a sé stessi, bensì innestati alle linee dell'Est da noi gestite da anni»³⁰⁵. Il sistema di rotte integrate tra Nord Europa-Italia-impero-Indocina garantì a Lauro la possibilità di non viaggiare mai a stiva vuota, aspirazione di tutti gli armatori, e di ammortizzare il pagamento del passaggio del canale di Suez con il raddoppio dei noli grazie all'impero. È in questi termini, ossia di diversificazione dell'attività, che le colonie rappresentarono una concreta opportunità per l'armatore. È evidente come di fondo ci sia una vera e propria strategia imprenditoriale, che è mancata invece alla Meridionale di Navigazione. Lauro può essere considerato il caso emblematico di imprenditorialità d'Oltremare, perché seppe combinare con intelligenza: spregiudicatezza politica e strategia imprenditoriale. Le colonie e l'impero nella visione d'impresa di Lauro non furono mai il fine della sua attività, ma un valore aggiunto. Forse in questa piccola, ma quanto mai cruciale differenza di impostazione, si ritrova il motivo della discrepanza tra il suo successo e il fallimento di altri.

³⁰⁵ Ibid.

BIBLIOGRAFIA

Monografie:

ALDCROFT, Derek H., *The European Economy 1914-2000 4° Edition*, London and New York, Routledge, 2001.

ALIBERTI, Giovanni, *Economia e società a Napoli dal Settecento al Novecento*, Napoli, Editori Meridionali riuniti, 1974.

AQUARONE, Alberto, *L'organizzazione dello Stato totalitario*, Einaudi, Torino 2003.

AMATO, Roberto, *Le opere, i depositi e i meccanismi dei porti. Il porto di Napoli e altri*, Napoli, S.I.E.M., 1926.

AMATORI, Franco e Andrea Colli (a cura di), *The global economy. A concise History*, New York, Routledge, 2020.

AMENDOLA, Giorgio, *Fascismo e Mezzogiorno*, Roma, Editori Riuniti, 1973.

AMMASSARI, Gloria Pirzio (a cura di), *Élites e processi decisionali tra politica ed economia. Analisi dei casi*, Soveria Mannelli, Rubettino, 2008.

ARENA, Giovanni, *Visioni d'oltremare. Allestimenti e politica dell'immagine nelle esposizioni coloniali del XX secolo*, Napoli, Edizioni Fioranna, 2011.

ARRIGHETTI, Alessandro e Gilberto Seravalli (a cura di), *Istituzioni intermedie e sviluppo locale*, Roma, Donzelli, 1999.

ASSANTE, Arturo, *Per il porto di Napoli. Saggio storico-geografico economico. Guida descrittiva amministrativa tariffaria e commerciale*, Napoli, Morace Editore, 1933.

BALDASSINI, Cristina, *L'ombra di Mussolini. L'Italia moderata e la memoria del fascismo (1945-1960)*, Soveria Mannelli, Rubettino, 2008.

BALSAMO, Bruno, *Le navi della Tirrenia. Un secolo di storia e oltre*, Bologna, Con-fine edizione, 2018.

BARBAGALLO, Francesco, *Il Mattino degli Scarfoglio (1892-1928)*, Milano, Guanda, 1979.

Id., *Francesco Saverio Nitti*, Torino, Unione Tipografico-Editrice Torinese, 1984.

Id. ed Ernesto Mazzetti (a cura di) *Il porto e la città di Napoli ai primi del '900*, Napoli, Sergio Civata Editore, 1984.

BARONE, Giuseppe, *Mezzogiorno e modernizzazione. Elettricità, irrigazione e bonifica nell'Italia contemporanea*, Torino, Einaudi, 1986.

BASTASIN, Carlo e Gianni Toniolo, *La strada smarrita. Breve storia dell'economia italiana*, Roma-Bari, Laterza, 2020.

BATTAGLIA, Rosario, *Mercanti e imprenditori in una città marittima. Il caso di Messina (1850-1900)*, Milano, Giuffrè Editore, 1992.

BENASSAI, Edoardo, *I bacini di carenaggio. Evoluzione funzionale e strutturale*, Napoli, Liguori Editore, 2017.

BERRINO, Annunziata, *Storia del turismo in Italia*, Bologna, Il Mulino, 2011.

- BONO, Salvatore, *Un altro mediterraneo. Una storia comune fra scontri e integrazioni*, Roma, Salerno Editrice, 2008.
- BEAVEN, Brad, Karl Bell, and Robert James (edit by), *Port Towns and Urban Cultures International Histories of the Waterfront, c.1700—2000*, Palgrave Mcmillan, London, 2016.
- CACACE, Tito, *Dell'apertura del canale di Suez: relazione alla Camera di Commercio di Napoli del senatore Tito Cacace*, Napoli, Tipografia Dell'Unione, 1869.
- CAFARELLI, Andrea, *Il leone ferito. Venezia, l'Adriatico e la navigazione sussidiata per le Indie e l'Estremo Oriente (1866-1914)*, Roma, Viella, 2014.
- CAGLIOTI Daniela Luigia, *Il guadagno difficile, commercianti napoletani nella seconda metà dell'Ottocento*, Bologna, Il Mulino, 1994.
- CALCHI NOVATI, Gian Paolo, *L'Africa d'Italia. Una storia coloniale e postcoloniale*, Roma, Carocci, 2011.
- CAMERON Rondo e Larry Neal, *Storia economica del mondo. Dalla preistoria a oggi*, Bologna, Il Mulino, 2016.
- CANDELA, Simone, *I Florio*, Palermo, Sellerio editore, 1986.
- Id., *Rubattino i Florio e la nascita della Navigazione generale italiana in Raffaele Rubattino. Un armatore genovese e l'Unità d'Italia*, Cinisello Balsamo, Silvana, 2010.
- CARLUCCI, Fabio e Andrea Cirà, *Economia e politica dei sistemi di trasporto*, Milano, FrancoAngeli, 2008.
- CASSESE, Sabino, *Lo Stato fascista*, Bologna, Il Mulino, 2010.
- Id., *Governare gli italiani. Storia dello Stato*, Bologna, Il Mulino, 2014.
- CASTRONOVO, Valerio, *La stampa italiana nell'età liberale*, Roma-Bari, Laterza, 1979.
- Id., *Giovanni Agnelli. La Fiat dal 1899 al 1945*, Torino, Einaudi, 1977.
- Id., *Storia economica d'Italia*, Torino, Einaudi, 2006 e 2021.
- CECCOTTI Paolo, *Il fascismo a Livorno. Dalla nascita alla prima amministrazione podestarile*, Firenze, Ibiskos Editrice, 2006.
- CENTO, Michele, *Tra capitalismo e amministrazione. Il liberalismo atlantico di Nitti*, Bologna, Il Mulino, Bologna, 2017.
- CEVA, Lucio e Andrea Curami, *Industria bellica anni Trenta. Commesse militari, l'Ansaldo ed altri*, Milano, Franco Angeli, 1992.
- CICCIÒ, Sebastiano Marco, *Il porto di imbarco di Messina. L'ispettorato e i servizi di emigrazione (1904-1929)*, Milano, FrancoAngeli, 2016.
- CIRÀ Andrea e Fabio Carlucci, *Economia e politica dei sistemi di trasporto*, Milano, FrancoAngeli, 2008.
- COLAPIETRA, Raffaele, *Napoli tra dopoguerra e fascismo*, Milano, Feltrinelli, 1962.
- COLARIZI, Simona, *Dopoguerra e fascismo in Puglia (1919-1926)*, Bari, Laterza, 1971.

- Id., *I democratici all'opposizione Giovanni Amendola e l'Unione nazionale (1922-1926)*, Bologna, Il Mulino, 1973.
- Id., *L'opinione degli italiani sotto il regime (1929-1943)*, Roma-Bari, Laterza, 1991.
- COLLI, Andrea e Franco Amatori (a cura di), *The global economy. A concise History*, New York, Routledge, 2020.
- COMEI, Marina, *La regolazione indiretta. Fascismo e interventismo economico alla fine degli anni Venti. L'istituto di liquidazione (1926-1932)*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1998.
- CORBINO, Epicarmo, *Economia dei trasporti marittimi*, Napoli, Istituto editoriale del Mezzogiorno, 1966.
- CORNER, Paul, *Italia fascista. Politica e opinione popolare sotto la dittatura*, Roma, Carocci, 2012.
- Id., *The fascist party & popular opinion in Mussolini's Italy*, New York, Oxford University press, 2012.
- CRESTI, Federico, *Non desiderare la terra d'altri. La colonizzazione italiana in Libia*, Roma, Carocci, 2011.
- Id. e Massimiliano Cricco, *Storia della Libia contemporanea*, Roma, Carocci, 2015.
- CRICCO, Massimiliano e Federico Cresti, *Storia della Libia contemporanea*, Roma, Carocci, 2015.
- CURAMI, Andrea e Lucio Ceva, *Industria bellica anni Trenta. Commesse militari, l'Ansaldo ed altri*, Milano, Franco Angeli, 1992.
- DANDOLO, Francesco, *L'associazionismo industriale a Napoli nel primo dopoguerra*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2003.
- Id., *Interessi in gioco. L'unione degli industriali di Napoli tra le due guerre*, Napoli, Guida, 2005.
- DARWIN, John, *Unlocking the world. Port cities and globalization in the age of steam 1830-1930*, London, Allen Lane, 2020.
- DE BENEDETTI, Augusto, *La classe operaia a Napoli nel primo dopoguerra*, Napoli, Guida Editori, 1974.
- Id., *La Campania industriale. Intervento pubblico e organizzazione produttiva tra età giolittiana e fascismo*, Napoli, Athena, 1990.
- Id., *La via dell'industria. L'Iri e lo sviluppo del Mezzogiorno 1933-1943*, Roma, Donzelli, 1996.
- DE COURTEN, Ludovica, *La marina mercantile italiana nella politica di espansione (1860-1914). Industria, finanza e trasporti marittimi*, Roma, Bulzoni Editore, 1989.
- DE IANNI, Nicola, *Operai e industriali a Napoli tra grande guerra e crisi mondiale: 1915-1929*, Ginevra, Librairie Droz, 1984.
- Id., *Per la storia dell'Industria a Napoli*, Napoli, Istituto Italiano per la Storia delle Imprese, 1990.
- DE FELICE, Renzo, *Mussolini il fascista. I la conquista del potere 1921-1925*, Torino, Einaudi, 1966.
- Id., *Mussolini il duce. I° Gli anni del consenso 1929-1936*, Torino, Einaudi, 1974.
- DELL'OREFICE, Anna, *Il Reale Istituto d'incoraggiamento di Napoli e l'opera sua. La propulsione allo sviluppo commerciale e industriale del Regno delle Due Sicilie*, Ginevra, Librairie Droz, 1973.
- Id., *L'industria della carta nel Mezzogiorno d'Italia 1800-1870*, Ginevra, Librairie Droz, 1979.

- DE MATTEO, Luigi, *Politica doganale e industrializzazione nel Mezzogiorno (1845-1859)*, Napoli, Lucio Pironti, 1982.
- Id., *Noi della meridionale Italia*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2002.
- Id., *Una "economia alle strette" nel Mediterraneo. Modelli di sviluppo, imprese e imprenditori a Napoli e nel Mezzogiorno nell'Ottocento*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2013.
- DE NINNO Fabio, *Fascisti sul mare. La Marina e gli ammiragli di Mussolini*, Roma-Bari, Laterza, 2017.
- DE ROSA, Luigi, *Iniziativa e capitale straniero nell'industria metalmeccanica del Mezzogiorno 1840-1904*, Napoli, Giannini Editore, 1968.
- Id., *Storia del Banco di Napoli, Vol.III Rinascita e fine del privilegio di emissione (1896-1926)*, Napoli, Arte Tipografica, 1992.
- DEL BOCA, Angelo, *la guerra d'Abissinia 1935-1941*, Milano, Feltrinelli, 1965.
- Id., *Gli italiani in Africa orientale 4 voll: Dall'unità alla marcia su Roma, La conquista dell'impero, La caduta dell'impero, Nostalgia delle colonie*, Roma-Bari, Laterza, 1976-1984.
- Id., *La guerra d'Etiopia. L'ultima impresa del colonialismo*, Longanesi, Milano, 2010.
- DEPLANO, Valeria, e Alessandro Pes (a cura di), *Quel che resta dell'impero*, Milano, Mimesis 2014.
- DI FIGLIA, Matteo, *Alfredo Cucco. Storia di un federale*, Palermo, Mediterranea ricerche storiche, 2007.
- Id., *Farinacci. Il radicalismo fascista al potere*, Roma, Donzelli Editore, 2007.
- DORIA, Marco, *Ansaldo. L'impresa e lo Stato*, Milano, Franco Angeli, 1989.
- DORIA, Giorgio, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della Prima guerra mondiale*, Milano, Pantarei, 2008 (ed. or. Giuffrè 2 voll. 1969-1973).
- DORSO, Guido, *La rivoluzione meridionale*, Torino, Einaudi, 1945.
- ERTOLA, Emanuele, *In terra d'Africa. Gli italiani che colonizzarono l'impero*, Roma-Bari, Laterza, 2017.
- FALCHERO, Anna Maria, *La Banca italiana di sconto (1914-1921)*, Milano, FrancoAngeli, 1990.
- FAPPIANO, Alfonso, *Il porto di Napoli e il nuovo superbacino di carenaggio*, Napoli, Giannini, 1969.
- FARESE, Giovanni, *Dare credito all'autarchia. L'IMI di Azzolini e il governo dell'economia negli anni Trenta*, Napoli, Editoriale Scientifica, 2009.
- FEINSTEIN, Charles, Peter Temin, Gianni Toniolo, *The World Economy between the World Wars*, New York, Oxford University Press, 2008.
- FELICE, Emanuele, *Perché il Sud è rimasto indietro*, Bologna, Il Mulino, 2013.
- Id., *Ascesa e declino. Storia economica d'Italia*, Bologna, Il Mulino, 2015.
- FERRETTI, Roberto, *L'I.R.I. come amministrazione (1933-1945)*, Milano, ISAP, 2014.
- FLORE, Dante Vito, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia. Parte II: L'azione dello Stato tra il 1860 e il 1965*, Roma, Aziende tipografiche eredi Dott. G. Bardi, 1970.

- Id., *Parte III: L'inserimento nei mercati internazionali*, Roma, Aziende tipografiche eredi Dott. G. Bardi, 1973.
- FORSYTH, Douglas J., *La crisi dell'Italia liberale. Politica economica e finanziaria (1914-1922)*, trad. it. Di A. Agresti, Napoli 1998.
- FRAGIACOMO, Paolo, *L'industria come continuazione della politica. La cantieristica italiana 1861-2011*, Milano, Franco Angelo, 2012.
- FRANK, Louis, *Il corporativismo e l'economia dell'Italia fascista* (a cura di) Nicola Tranfaglia, Torino, Bollati Boringhieri, 1990.
- FRASCANI, Paolo, *Politica e finanza pubblica in Italia nel primo dopoguerra (1918-1922)*, Napoli, Giannini editore, 1975.
- Id. (a cura di), *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Roma, Donzelli, 2001.
- Id., *Il mare*, Bologna, Il Mulino, 2008.
- Id., *Le crisi economiche in Italia. Dall'Ottocento a oggi*, Roma-Bari, Laterza, 2012.
- GAGLIARDI, Alessio, *Il corporativismo fascista*, Roma-Bari, Laterza, 2010.
- GALASSO, Giuseppe, *Intervista sulla storia di Napoli*, Roma-Bari, Laterza, 1978.
- Id., *Tradizione, metamorfosi ed identità di un'antica capitale*, in Id., *Napoli*, Roma-Bari, Laterza, 1987.
- GALLO, Stefano, *Il Commissariato per le migrazioni e la colonizzazione interna (1930-1940). Per una storia della politica migratoria del fascismo*, Foligno, Editoriale Umbra, 2015.
- GENTILE, Emilio, *La via italiana al totalitarismo*, Roma, La Nuova Italia Scientifica, 1995.
- Id., *La grande Italia. Il mito della nazione nel XX secolo*, Roma-Bari, Laterza, 2006.
- Id., *Fascismo di pietra*, Roma-Bari, Laterza, 2007.
- Id., *E fu subito regime. Il fascismo e la marcia su Roma*, Roma-Bari, Laterza, 2012.
- GIORGI, Chiara, *L'Africa come carriera. Funzioni e funzionari del colonialismo italiano*, Roma, Carocci, 2012.
- GIULIANELLI, Roberto, *Armatori banche e Stato. Il credito navale in Italia dall'Unità alla prima crisi petrolifera*, Bologna, Il Mulino, 2017.
- Id., *I Piaggio. La parabola di un grande gruppo armatoriale e cantieristico italiano (1875-1972)*, Bologna, Il Mulino, 2012.
- GOGLIA, Luigi e Fabio Grassi, *Il colonialismo italiano da Adua all'impero*, Roma-Bari, Laterza, 1981.
- GRASSI, Fabio, *Il colonialismo italiano da Adua all'impero*, Roma-Bari, Laterza, 1981.
- Id., *L'Italia e la questione turca (1919-1923). Opinione pubblica e politica estera*, Torino, Silvio Zamorani editore, 1996
- GRIFONE, Pietro, *Capitalismo di Stato e imperialismo fascista*, Napoli, La Città del Sole, 2002.
- GUALERNI, Gualberto, *Industria e fascismo*, Milano, Vita e Pensiero, 1976.

- HERTNER, Peter e Giorgio Mori, *La transizione dall'economia di guerra all'economia di pace in Italia e Germania dopo la Prima guerra mondiale*, Bologna, Il mulino, 1983.
- JAMES, Harold, *The End of Globalization. Lessons from the Great Depression*, London, Harvard University press, 2002.
- KINDLEBERGER, Charles P., *La grande depressione nel mondo 1929-1939*, Milano, Etas Libri, 1988.
- LABANCA, Nicola, *Oltremare. Storia dell'espansione coloniale italiana*, Bologna, Il Mulino, 2002.
- Id., *Una guerra per l'impero. Memorie dei combattenti della campagna d'Etiopia 1935-1935*, Bologna, Il Mulino 2006.
- Id., *La guerra italiana per la Libia. 1911-1931*, Bologna, Il Mulino, 2012.
- Id., *La guerra d'Etiopia 1935-1941*, Bologna, Il Mulino, 2015.
- LANARO, Silvio, *Nazione e Lavoro. Saggio sulla cultura borghese in Italia 1870-1925*, Venezia, Marsilio Editori, 1979.
- LUCIA, Maria Giuseppina, *I trasporti marittimi nelle teorie geografiche*, Milano, FrancoAngeli, 1990.
- LUPO, Salvatore, *Il fascismo. La politica di un regime totalitario*, Roma, Donzelli, 2005.
- MAGGI, Stefano, *Le ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2003.
- MAIONE, Giuseppe, *L'imperialismo straccione. Classi sociali e finanza di guerra dall'impresa etiopica al conflitto mondiale (1935-1943)*, Bologna, Il Mulino, 1979.
- MAZZETTI Ernesto e Francesco Barbagallo (a cura di) *Il porto e la città di Napoli ai primi del '900*, Napoli, Sergio Civita Editore, 1984.
- MELIS, Guido, *La macchina imperfetta. Immagine e realtà dello Stato fascista*, Bologna, Il Mulino, 2018.
- MELLINATO, Giulio, *Crescita senza sviluppo. L'economia marittima della Venezia Giulia tra Impero asburgico ed autarchia (1914-1936)*, Begliano, Consorzio Culturale del Monfalconese, 2001.
- Id., *I Cosulich. Dinastia adriatica*, Milano, Silvana Editore, 2008.
- Id., *L'Adriatico conteso. Commercio, politica e affari tra Italia e Austria-Ungheria (1882-1914)*, Milano, Franco Angeli, 2018.
- MELOGRANI, Piero, *Gli industriali e Mussolini 1919-1929*, Milano, Longanesi, 1972.
- MILLER, Micheal, *Europe and the Maritime World. A Twentieth Century History*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012.
- MILONE, Ferdinando, *Il porto di Napoli. Studio di geografia economica*, Città di Castello, Società Anonima Tipografia Leonardo Da Vinci, 1927.
- MONINA, Giancarlo, *Il consenso coloniale – le società geografiche e l'istituto coloniale italiano (1896–1914)*, Roma, Carocci, 2002.
- MORI, Giorgio e Peter Hertner, *La transizione dall'economia di guerra all'economia di pace in Italia e Germania dopo la Prima guerra mondiale*, Bologna, Il mulino, 1983.

- MORONE, Antonio Maria, *L'ultima colonia. Come l'Italia è tornata in Africa 1950-1960*, Roma-Bari, Laterza, 2011.
- MOSCHITTI, Corrado, *Mercati d'Oriente, Napoli, Editrice La Camera di Commercio e Industria di Napoli*, 1923.
- MUSSO, Enrico, *Città portuali: l'economia e il territorio*, Milano, FrancoAngeli, 1996.
- MUSELLA, Luigi, *Napoli dall'Unità ad Oggi*, Roma, Carocci, 2010.
- NATALINI, Alessandro e Sonia Scognamiglio (a cura di), *Porti. Storia, economia, amministrazione del sistema portuale italiano*, Bologna, Il Mulino, 2020.
- NEAL, Larry Neal e Rondo Cameron, *Storia economica del mondo. Dalla preistoria a oggi*, Bologna, Il Mulino, 2016.
- NICOLOSO, Paolo, *Mussolini architetto. Propaganda e paesaggio urbano nell'Italia fascista*, Torino, Einaudi, 2011.
- NORTH, Douglass C., *Institutions, institutional change and economic performance*, New York, Cambridge University Press, 1990.
- OGLIARI Francesco e Lamberto Radogna, *Trasporti marittimi di linea, Vol. III, La Navigazione Generale Italiana. Le sue eredi – le minori*, Milano, Cavallotti editore, 1977.
- OLSON, Mancur, *La logica dell'azione collettiva. I beni pubblici e la teoria dei gruppi*, Milano, Feltrinelli, 1983.
- ORLANDO, Salvatore, *Relazione sui servizi marittimi indispensabili*, Roma, Società Anonima Poligrafica Italiana, 1924.
- OTTOLINO, Maria, *Commercio e iniziativa marittima in Puglia 1876-1914: la Società di navigazione a vapore Puglia*, Napoli, Lucio Pironti editore, 1981.
- OSTERHAMMEL, Jürgen, *The Transformation of the World. A Global History of the Nineteenth Century*, Princeton and Oxford, Princeton University Press, 2014.
- PALETTA, Giuseppe, (a cura di), *Dizionario biografico dei presidenti delle Camere di commercio italiane (1862-1944)*. vol.I, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2005.
- PESCOSOLIDO, Guido, *La questione meridionale in breve. Centocinquant'anni di storia*, Roma, Donzelli, 2017.
- PETRELLA, Bianca, *Napoli. Le fonti per un secolo di urbanistica: esposizione cronologica dei provvedimenti urbanistici realizzati e non realizzati a Napoli dal 1860*, Napoli, Università degli Studi di Napoli-Dipartimento di pianificazione e scienza del territorio, 1990.
- PETRI, Rolf, *Storia economica d'Italia. Dalla Grande guerra al miracolo economico (1918-1963)*, Bologna, Il Mulino, 2002.
- PIZZIGALLO, Matteo, *Alle origini della politica petrolifera italiana (1920-1925)*, Varese, Giuffrè Editore, 1981.
- Id., *Disarmo navale e Turchia nella politica italiana 1921-1922*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2004.
- PODESTÀ, Gian Luca, *Il mito dell'impero. Economia, politica e lavoro nelle colonie italiane dell'Africa orientale 1848-1941*, Torino, Giappichelli, 2004.

- PONZIANI, Luigi, *Il Fascismo dei prefetti. Amministrazione e politica nell'Italia Meridionale 1922-1926*, Catanzaro, Meridiana Libri, 1995.
- RADOGNA Lamberto e Francesco Ogliari, *Trasporti marittimi di linea*, Vol. III, *La Navigazione Generale Italiana. Le sue eredi – le minori*, Milano, Cavallotti editore, 1977.
- RICCI, Laura, *La lingua dell'impero. Comunicazione, letteratura e propaganda nell'età del colonialismo italiano*, Carocci, Roma 2008.
- ROCHAT, Giorgio, *Militari e politici nella preparazione della campagna d'Etiopia. Studio e documenti 1932-1936*, Milano, Franco Angeli, 1971.
- Id., *Il colonialismo italiano*, Milano, Loescher, 1973.
- Id., *Le guerre italiane 1935-1943*, Torino, Einaudi, 2011.
- Id., *L'esercito italiano da Vittorio Veneto a Mussolini*, Roma-Bari, Laterza, 2006.
- ROSSI, Gianluca, *L'Africa italiana verso l'indipendenza (1941-1949)*, Giuffrè, Varese 1980.
- RUMI, Giorgio, *Alle origini della politica estera fascista (1918-1923)*, Roma-Bari, Laterza, 1968.
- RUSSO, Giuseppe (a cura di), *L'avvenire industriale di Napoli negli scritti del primo '900*, Napoli, Guida, 2004.
- Id., *La Camera di Commercio di Napoli dal 1808 al 1978* (a cura di) Giancarlo Alisio, Napoli, Prismi, 2006.
- SABA, Andrea Filippo, *L'imperialismo opportunisto*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2001.
- SAPELLI, Giulio, *L'analisi economica dei comunisti italiani durante il fascismo. Antologia di scritti*, Milano, Feltrinelli, 1978.
- SARTI, Roland, *Fascismo e grande industria 1919-1940*, Milano, Moizzi Editore, 1977.
- SCOGNAMIGLIO, Sonia e Alessandro Natalini (a cura di), *Porti. Storia, economia, amministrazione del sistema portuale italiano*, Bologna, Il Mulino, 2020.
- SERAVALLI Gilberto e Alessandro Arrighetti, (a cura di), *Istituzioni intermedie e sviluppo locale*, Roma, Donzelli, 1999.
- SHEPPARD, Eric, *Limits to Globalization. Disruptive Geographies of Capitalist Development*, New York, Oxford University Press, 2016.
- SMITH, Crosbie, *Coal, Steam and Ships. Engineering, Enterprise and Empire on the Nineteenth-Century Seas*, Cambridge, Cambridge University Press, 2018.
- SILLANI, Tomaso, *La Libia in venti anni in Libia*, Roma, La Rassegna Italiana, 1932.
- SIRAGO, Maria, *Il regno di Napoli e la fondazione di Odessa in Virgilio Ilari* (a cura di) *Italy on the Rimland voll.II*, Roma, Nadir Media, 2019.
- STAMPACCHIA, Paolo (a cura di), *Sviluppo industriale e fattori ambientali: il caso Napoli*, Napoli, Guida Editore, 1987.
- STAMPACCHIA, Mauro, *Ruralizzare l'Italia! Agricoltura e bonifiche tra Mussolini e Serpieri (1928-1943)*, Milano, FrancoAngeli, 2000.

- STOPFOLD, Martin, *Maritime Economics (3rd edition)*, London and New York, Routledge, 2009, pp.23-35.
- SUSMEL, Edoardo e Duilio (a cura di), *Opera omnia di Benito Mussolini*, vol. XXV, *Dal dodicesimo anniversario della fondazione dei fasci al patto a quattro*, Firenze, La fenice, 1958.
- TEMIN Peter, Charles Feinstein e Gianni Toniolo, *The World Economy between the World Wars*, New York, Oxford University Press, 2008.
- TONIOLO, Gianni, *L'economia dell'Italia fascista*, Roma-Bari, Laterza, 1980.
- Id., Charles Feinstein, Peter Temin, *The World Economy between the World Wars*, New York, Oxford University Press, 2008.
- Id. e Carlo Bastasin, *La strada smarrita. Breve storia dell'economia italiana*, Roma-Bari, Laterza, 2020.
- TROILO, Simona, *Pietre d'oltremare. Scavare, conservare, immaginare l'Impero (1899-1940)*, Roma-Bari, Editori Laterza, 2021.
- TUCCIMEI, Ercole, *La Banca D'Italia in Africa*, Roma-Bari, Laterza, 1998.
- VALLEGA, Adalberto, *Per una geografia del mare. Trasporti marittimi e rivoluzioni economiche*, Milano, Mursia, 1980.
- VARVARO, Paolo, *Una città fascista. Potere e società a Napoli*, Palermo, Sellerio Editore, 1990.
- VERONESE, Luigi, *Il restauro a Napoli negli anni dell'Alto Commissariato 1925-1936*, Napoli, Fridericiana Editrice Universitaria, 2012.
- VIGARIÉ, André, *Ports de Commerce et vie Littorale*, Paris, Hachette, 1979.
- VILLANI, Pasquale, *Gerarchi e fascismo a Napoli (1921-1943)*, Bologna, Il Mulino, 2013.
- WANDERLINGH, Attilio, *Storia fotografica di Napoli 1930-1938. La città, porto dell'impero*, Napoli, IntraMoenia, 1998.
- WEBSTER, Richard A., *L'imperialismo industriale italiano 1908-1915*, Torino, Einaudi, 1974.
- ZAMAGNI, Vera, *Lo Stato italiano e l'economia: storia dell'intervento pubblico dall'unificazione ai nostri giorni*, Le Monnier Università, Firenze, 1981.
- Id., *Dalla periferia al centro. La seconda rinascita economica dell'Italia (1861-1990)*, Bologna, Il Mulino, 1990.
- Id., *Come perdere la guerra e vincere la pace*, Bologna, Il Mulino, 1997.
- Id., *Dalla rivoluzione industriale all'integrazione europea*, Bologna, Il Mulino, 1999.
- ZANI, Luciano, *Fascismo, Autarchia, Commercio estero*, Bologna, Il Mulino, 1988.
- ZOPPI, Sergio, *Questioni meridionali. Napoli (1934-1943)*, Bologna, Il Mulino, 2019.

Articoli:

- ADORNO, Salvatore, *Urbanistica fascista. Tecnici e professionisti tra storiografia e storia disciplinare in «Contemporanea»*, fascicolo 1, 2001, pp.135-153.

- ALBRECHT-CARRIÉ, René, *Italian Colonial Policy, 1914-1918*, in «The Journal of Modern History» 1946 n.2. pp. 123-147.
- BARCA, Stefania, *L'etica e l'utilità: appunti sul «meridionalismo razionale» dell'ingegner Cenzato* in «Meridiana», gennaio 1998, n.31, pp.137-178.
- BARONE, Giuseppe, *Mezzogiorno ed egemonie urbane* in «Meridiana» n.5, 1989, pp.13-47.
- Id., *Il tramonto dei Florio* in «Meridiana», n.11-12, 1991, pp.15-46.
- BARIS, Tommaso, *Tra centro e periferia: Stato e partito negli anni del fascismo* in «Studi Storici» vol. 55, n.1, 2014, pp.27-40.
- BERRINO, Annunziata, *Forestieri a Napoli nell'Ottocento: attrazioni, socialità e cultura* pubblicato su «Memoria e ricerca», n. 46, 2014, pp. 13-28.
- BERTONE, Manuela, «*Civis Romanus sum*»: *romanità, latinità, Mediterraneo nel discorso italico di Benito Mussolini* in «Les Cahiers de la Méditerranée», n. 95, 2017, pp.109-118.
- BONO, Salvatore, *Mediterraneo, storie di una idea liquida* in «Mediterranea – ricerche storiche», anno XIII, n.36, 2016, pp.119-132.
- CAFARELLI, Andrea *Il movimento della navigazione nei porti del Regno d'Italia (1861-1914)* in «storia economica», X (2007), n.3, pp.299-332.
- Id., Andrea e Paolo Pecorari, *Il governo Luzzatti e il rinnovo delle convenzioni marittime* in «storia economica» XIV (2011), n.1, pp.53-78.
- Id., *Navigare necesse est. La storia marittima dell'ultimo ventennio* in «Storia economica», anno XX (2017), n.2, pp.673-693.
- CALCHI NOVATI, Giampaolo, *Studi e politica ai convegni coloniali del primo e del secondo dopoguerra* in «Il Politico», vol.55, n.3 (155) (luglio-settembre 1990), pp.487-514.
- Id., *Mediterraneo. Asimmetrie Nord-Sud*, «Il Politico», 76 (3) 2011.
- CARRINO, Annastella e Biagio Salvemini, *Porti di campagna, porti di città. Traffici e insediamenti del regno di Napoli visti da Marsiglia (1710-1846)* in «Quaderni Storici» vol. 41, no. 121 (1), 2006, pp. 209-254.
- CASTRONOVO, Valerio, *La politica economica del Mezzogiorno* in «Studi Storici», n.3 (Giugno-Settembre 1973), pp.25-39.
- CECCHINI, Laura Moure, *The Nave Italia and the Politics of Latinità: Art, Commerce, and Cultural Colonization in the Early Days Of Fascism* in «Italian Studies», vol.71, n.4, 2016, pp.444-478.
- CONTINI, Laura, *Pubblico e privato in età giolittiana: Luigi della Torre e le convenzioni marittime (1909-1910)* in «Archivi e imprese», n. 11-12, 1995, pp.193-232.
- CORBINO, Epicarmo, *Il protezionismo marittimo in Italia* in «Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica», dicembre 1921, serie terza, vol.61, n.12, pp.431-474.
- Id., *I porti dall'Elba a Napoli* in «Giornale degli Economisti e rivista di Statistica», marzo 1923, Serie quarta, vol.64, n.3, pp.105-134.
- Id., *Considerazioni generali sui porti italiani* in «Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica», luglio 1924, serie quarta, vol. 65, n.7, pp.371-395.

- D'ALESSANDRO Libera, *Commercio e dinamiche urbane: il centro storico di Napoli*, in «Storia urbana» Vol. 29 n.113, 2006, pp.77-97.
- D'ANGELO, Michela e Elisabetta Tonizzi, *Recent Maritime Historiography on Italy* in Gelina Harlaftis e Carmen Vassallo (a cura di), *New directions in mediterranean maritime history* in «Research in Maritime History», 2004, n.28, pp.52-82.
- Id., *L'histoire maritime en Italie*, in «Revue d'histoire maritime», 2010, n. 10-11, pp. 195-219.
- D'ANTONE, Leandra, *La modernizzazione dell'agricoltura italiana negli anni Trenta* in «Studi storici», No. 3, Luglio-Settembre 1981, pp. 603-629.
- Id., «*L'interesse straordinario*» per il Mezzogiorno (1943-1960) in «Meridiana», settembre 1995, n.24, pp.17-64.
- DE COURTEN, Ludovica, *Per una storia della marina mercantile dall'Unità alla prima guerra mondiale* in «Clio», n.4, 1981, pp.491-512.
- DE MATTEO, Luigi, *Imprenditori a Napoli nell'Ottocento* in «storia economica», IX (2006), n.2-3, pp.305-337.
- Id., *Verso il Mar Nero nella crisi del primo dopoguerra. Programmi governativi, imprese e investimenti italiani in Transcaucasia* in «Storia economica» XII, (2009), 3, pp. 279-334.
- DE NAPOLI, Olindo, *Race and Empire: The Legitimation of Italian Colonialism in Juridical Thought* in «The Journal of Modern History», vol.85, n.4 (December 2013) pp.801-832.
- DE ROSA, Maria Rosaria, *I molteplici volti della fiducia. Relazioni personali e intermediazione creditizia a Napoli (XIX-XX sec.)* in «Quaderni storici», fascicolo 2 2008, pp.471-500.
- DE VIVO, Paola, *L'industria del Sud. Radici e prospettive dell'aeronautica in Campania* in «Meridiana», n.84, 2015, pp.15-39.
- DI QUIRICO, Roberto, *Il sistema Comit. Le partecipazioni estere della Banca Commerciale Italiana tra il 1918 e il 1931* in «Rivista di Storia economica» n.2 1995, pp.175-217.
- DEPLANO, Valeria, *Educare all'oltremare. La Società Africana d'Italia e il colonialismo fascista* in «Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea» n.9 (2012), pp. 81-111.
- ERTOLA, Emanuele. «*Terra promessa*»: migration and settler colonialism in Libya, 1911–1970 in «Settler Colonial Studies», vol. 7, fascicolo 3, 2017, pp.1-14.
- ESPINOZA, Filippo Maria, «*Il problema turistico dell'Egeo non presenta soltanto un interesse economico*»: villeggiatura e politica estera nel Dodecaneso italiano (1923-1939) in «Diacronie. Studi di Storia Contemporanea», n.37, 1/2019, pp.1-19.
- FANFANI, Tommaso, *Per una storia della cantieristica in Italia: dallo squero San Marco all'Italcantieri* in «L'Industria», n.2, 1988, pp.313-335.
- Id., *Il difficile sviluppo di un settore protetto: la marina mercantile italiana dal 1861 al 1914* in «Studi e informazioni» n.2, 1990, pp.145-165.
- FATICA, Michele, *Appunti per una storia di Napoli nell'età del fascismo* in «Rivista di Storia Contemporanea», Vol. 5 (3) 1976, pp.386-420.

- FETTAH, Samuel, *Il porto di Marsiglia tra Ottocento e Novecento. Crescita e declino di un modello di sviluppo* in in M.E. Tonizzi (a cura di), *I porti dell'Europa mediterranea (secoli XIX e XX)*, numero monografico di «Memoria e ricerca», 11, 2002, pp.63-78.
- FOCARDI, Filippo e Lutz Klinkhammer, *La questione dei "criminali di guerra" italiani e una Commissione di inchiesta dimenticata* in «Contemporanea» n.3 2011, pp. 497-528.
- FRASCANI, Paolo, *La città e la congiuntura. L'economia napoletana nella prima metà del Novecento* in «Meridiana» gennaio-maggio 1995, n.22/23, pp.223-247.
- Id., *Strutture e traffici del porto di Napoli:1860-1960* in M.E. Tonizzi (a cura di), *I porti dell'Europa mediterranea (secoli XIX e XX)*, numero monografico di «Memoria e ricerca», 11, 2002, pp.41-62.
- FUJITA, Masahisa Tomoya Mori, *The role of ports in the making of major cities: Self-agglomeration and hub-effect* in «Journal of Development Economics», Vol. 49 (1996), pp. 93-120.
- GAGLIARDI, Alessio, *La mancata «valorizzazione» dell'impero. Le colonie italiane in Africa orientale e l'economia dell'Italia fascista* in «storicamente.org», n.12 (3) 2016, pp.1-32.
- GALLO, Giampaolo, *Politica industriale politica fascista* in «Il Pensiero Politico», n.6 (1) 1973, pp.86-91.
- GALLO, Stefano, *Migrazioni Interne al Meridione e Politiche Della Mobilità Tra Le Due Guerre* in «Meridiana», n. 92 (2018), pp.143–68.
- GEPPERT, Alexander, *Città brevi: storia, storiografia e teoria delle pratiche espositive europee 1851-2000* in «Memoria e Ricerca», n.17, settembre-dicembre 2014, pp.7-18.
- GIORGI, Chiara e Antonio Maria Morone, *Colonie celebrate, colonie dimenticate. L'unità d'Italia e l'Africa*, in «Carte e la Storia» (1) 2011, pp.76-96.
- Id., *Le politiche sociali del fascismo* in «Studi Storici», vol. 55, no. 1, 2014, pp. 93–107.
- GIULIANELLI, Roberto, *Fare navi. Il lavoro della cantieristica da Cavour a Guarguaglini* in «Storia e problemi contemporanei», n.63, fascicolo 2, 2013, pp.111-139.
- Id., *Ship financing in Italy in the first half of the twentieth century* in «The International Journal of Maritime History», vol. 28, n.2, 2016, pp. 335-355;
- Id., *A che serve la marina mercantile? Epicarmo Corbino e le due guerre mondiali* in «Il pensiero economico italiano», n.1, 2016, pp.71-89.
- GRANGE, Daniel J., *Le convenzioni marittime in base alle carte Stringher (1909)* in «Storia Contemporanea», n.6, 1980, pp. 905-932.
- HARLAFTIS, Gelina, *Storia marittima e storia dei porti* in «Memoria e Ricerca», 11, 2002, pp.5-21.
- Id., *Forum Introduction: What is maritime history?* In «The International Journal of Maritime History» 2020, Vol. 32, n.2, pp. 354-363
- HEIDBRINK, Ingo, *Closing the 'blue hole': Maritime history as a core element of historical research* in «The International Journal of Maritime History», 2017, Vol. 29, n.2, pp 325-332.
- HESS, Robert L., *Italy and Africa. Colonial Ambitions in the First World War*, in «The Journal of African History» IV (1963), n.1, pp.105-126.
- LABINI, Paolo Sylos, *La politica economica del fascismo. La crisi del '29* in «Moneta e Credito», vol. 67 n.265 (2014), pp.47-54.

- LEGNANI, Massimo, *Espansione economica e politica estera nell'Italia del 1919-21* in «Il Movimento di Liberazione in Italia», luglio-settembre 1972, pp.3-51.
- LOMBARDI-DIOP, Cristina e Caterina Romeo, *The Italian Postcolonial. A Manifesto*, in «Italian Studies», n.3, 2014, pp.425-433.
- MCLAREN, Brian, *The Tripoli Trade Fair and the Representation of Italy's African Colonies* in «The Journal of Decorative and Propaganda Arts», n.24, 2002, pp.171-97.
- MAGAGNOLI, Stefano, *Le aree industriali attrezzate: genealogia ed evoluzioni di un modello di sostegno allo sviluppo locale* in «Storia Urbana» Vol. 34 n.130, 2011, pp.11-46.
- MARMO, Marcella, *L'economia napoletana alla svolta dell'inchiesta Saredo e la legge dell'8 luglio 1904 per l'incremento industriale di Napoli* in «Rivista storica italiana», IV, 1969, pp.954-1023.
- Id., *Speculazione edilizia e credito mobiliare a Napoli nella congiuntura degli anni '80* in «Quaderni storici», vol.11, n.32 (2), 1976, pp.646-683.
- MARTINI, Giuseppe, *Una «geostoria» del Mediterraneo* in «Belfagor», vol. 6, no. 1, 1951, pp. 70-80.
- MASELLA, Luigi, *Mezzogiorno e Fascismo* in «Studi Storici», Ottobre-dicembre 1979, n.4, pp.779-798.
- MELIS, Guido, *Società senza Stato? Per uno studio delle amministrazioni periferiche tra età liberale e periodo fascista* in «Meridiana», n.4, 1988, pp.91-99.
- MILANESE, Ernesto, *Storia di una bonifica coloniale: la nascita della Società Agricola Italo-Somala (SAIS)* in «Rivista di Storia dell'Agricoltura», anno XXXV, n.2, dicembre 1995, pp.67-122.
- MILLAN, Matteo, *Semplicemente squadristi. Il fascismo post-marcia a Genova* in «Contemporanea», fascicolo 2, aprile 2013, pp. 209-238.
- MILONE, Ferdinando, *Il movimento della navigazione fra l'Italia e l'America settentrionale prima e dopo la guerra* in «Rivista Marittima» vol.48, 1925, pp.29-44.
- Id., *Il problema del porto di Napoli* in «Questioni Meridionali», vol.III, fasc.1, 1936 pp.3-57.
- MONZALI, Luciano, *La politica estera italiana nel primo dopoguerra 1918-1922. Sfide e problemi* in «Italia contemporanea», 2009, n.256-257, pp. 379-406.
- MORI, Giorgio, *Per una storia dell'industria italiana durante il fascismo* in «Studi Storici», n.1 (Gennaio-Marzo 1971), pp.3-35.
- MORI, Renato, *La penetrazione pacifica italiana in Libia dal 1907 al 1911 e il Banco di Roma* in «Rivista di Studi Politici Internazionali» Vol. 24, No. 1 (gennaio-marzo 1957), pp. 102-118.
- MORICOLA, Giuseppe, *Gli uomini che muovono i beni: facchini e organizzazione del porto a Napoli dopo l'Unità* in «Società e storia», fasc.11, 2002, pp.517-539.
- MORONE, Maria Antonio, *I custodi della memoria. Il comitato per la documentazione dell'opera dell'Italia in Africa*, «Zapruder. Rivista di storia della conflittualità sociale», 23, 2010, pp.24-38.
- Id. e Chiara Giorgi, *Colonie celebrate, colonie dimenticate. L'unità d'Italia e l'Africa*, in «Carte e la Storia» (1) 2011, pp.76-96.
- Id., *La fine del colonialismo italiano tra storia e memoria*, «Storicamente.org» n.12 (2016), pp.1-31.
- NATALE, Stefania, *Studi recenti sulla politica economica fascista* in «Rivista di Storia Contemporanea», 2 (4) 1973, pp.534-551.

- NORTH, Douglass, *Sources of Productivity Change in Ocean Shipping, 1600-1850*, in «Journal of Political Economy», Vol.76, n.5 (Sep-Oct. 1968), pp. 953-970.
- OLIVETTI, Gino, *L'approvvigionamento di materie prime alle industrie in riparazione dei danni di guerra* in «Rivista di Politica Economica», gennaio 1921, pp.3-20.
- PARISI, Roberto, *Il patrimonio industriale del porto di Napoli* in «Patrimoine de l'industrie/industrial Patrimony», 14 (2005), pp.39-46, nello specifico pp.42-43.
- Id., *Tra acciaio e petrolio. Storia dello spazio urbano-industriale di Napoli (1945-1985)* in «Italia Contemporanea», n.285, 2017, pp.21-48.
- PASTORELLI, Laura, *Una precoce decolonizzazione. Stampa e ambienti coloniali nel secondo dopoguerra (1945-1949)* in «Studi Piacentini», vol.28, 2000, pp.65-95.
- PECORARI, Paolo e Andrea Cafarelli, *Il governo Luzzatti e il rinnovo delle convenzioni marittime* in «storia economica» XIV (2011), n.1, pp.53-78.
- PEPE, Fernanda Mazzanti, *Da Genova alla "Grande Genova": continuità e mutamenti nell'amministrazione del Comune (1849-1926)* in «Amministrare», fascicolo 1, 2007, pp.165-180.
- PERGHER, Roberta, *Impero immaginario, impero vissuto. Recenti sviluppi della storiografia del colonialismo italiano* in «Ricerche di storia politica», Fascicolo 1, marzo 2007, pp.53-66.
- PETRICIOLI, Marta, *La resa dei conti: diplomazia e finanza di fronte alle aspirazioni italiane in Anatolia (1918-1923)* in «Storia delle relazioni internazionali», n.1, 1986, pp.63-93.
- PISANO, Laura, *La Méditerranée comme mythe dans la propagande du fascisme italien* in «Peuples méditerranéens» n. 56-57, 1991, pp.241-252.
- POTITO, Serena, *Nuovi orizzonti commerciali nella Napoli postunitaria: la nascita nei Magazzini Generali* in «storia economica», XIV (2011), n.1, pp.131-153.
- Id., *Lo sviluppo economico e infrastrutturale del porto di Napoli nei primi decenni post-unitari: limiti e opportunità* in «Rivista economica del Mezzogiorno», fascicolo 1-2, gennaio-giugno 2018, pp.221-237.
- RITROVATO, Ezio, *Puglia e Balcani fra Otto e Novecento. Infrastrutture e reti mercantili*, in «SinTesi», anno III, n. 3, 2003, pp. 184-215.
- ROCHAT, Giorgio, *L'impiego dei gas nella guerra d'Etiopia 1935-1936* in «Rivista di storia contemporanea», n.1, 1988, pp.74-109.
- ROMEO, Caterina, Cristina Diop Lombardi, *The Italian Postcolonial. A Manifesto*, in «Italian Studies», n.3, 2014, pp.425-433.
- ROSSI, Fabrizio, *Le crisi di governo dalla guerra al fascismo (1915-1922)* in «Amministrare» fascicolo 1, supplemento 2018, pp.209-276.
- SALIMA, Akhil Muhammad G.S. Dwarakish, *Review on the Role of Ports in the Development of a Nation* in «Aquatic Procedia», n.4 (2015), pp.295-301.
- SERNERI, Simone Neri (a cura di), *Il fascismo come potenza occupante. Storia e memoria. Interventi di Enzo Collotti, Davide Rodogno, Angelo Del Boca, Filippo Focardi* in «Contemporanea» n.2 2005, pp.311-335.
- SORIANI, Stefano (a cura di) *Porti, trasporti marittimi, città portuali* in «GEOTEMA», vol.40, gennaio-aprile 2010, pp.3-144.

SPADONI, Ugo, *Linee di navigazione e costruzioni navali alla vigilia dell'inchiesta parlamentare sulla marina mercantile italiana (1881-1882)* in «Nuova rivista Storica», 1973, pp. 313-372.

SPEZIALE, Salvatore, *Più a Sud del nostro Sud: spunti e problemi per lo studio dell'emigrazione italiana in Africa mediterranea tra le due guerre* in «Meridiana», n.92 (2018), pp.95-116.

TAMBORRA, Angelo, *The Rise of Italian Industry and the Balkans* in «Journal of European Economic History», 1974 n.1, pp.87-120.

TENOLD, Stig, *Constantly crossing borders: The international nature of maritime history* in «The International Journal of Maritime History», Vol. 32, n.2, pp.403-413.

TONIZZI, Maria Elisabetta, *Il porto di Genova 1861-1970* in «Memoria e ricerca», 11, 2002, pp.23-40.

Id., Maria Elisabetta e Michela D'Angelo, *Recent Maritime Historiography on Italy* in Gelina Harlaftis e Carmen Vassallo (a cura di), *New directions in mediterranean maritime history* in «Research in Maritime History», 2004, n.28, pp.52-82.

Id., *L'Italia e il mare. I porti e la politica portuale 1861-1913* in «Contemporanea», n.1 gennaio-marzo 2018, pp. 27-49.

TRIULZI, Alessandro, *Metodologia e ideologia nella storiografia africanistica, note per un dibattito*, «Africa», n.4 (1984), pp.625-639.

Id., *Displacing the colonial event*, in «Interventions» n.8 (3) 2006, pp.430-443.

Atti, saggi:

Alto Commissariato per la città e la provincia di Napoli, *Napoli. Le opere del regime dal settembre 1925 al giugno 1930*, Napoli, Francesco Giannini & Figli, 1930.

Annuario Navale 1921 – Lega Navale italiana, Roma, stab. Cromo-Lito-Tipografico Ditta Armani di Mario Courier, 1921.

Atti del I Congresso per lo sviluppo economico del Mezzogiorno, Napoli, Stabilimento Cromo-Tipografico Francesco Razzi, 1926.

AVETA, Aldo, Alessandro Castagnaro, Fabio Mangone (a cura di), *La Mostra d'Oltremare nella Napoli Occidentale. Ricerche storiche e restauro moderno*, Napoli, FedOAPress, 2021.

BARBAGALLO, Francesco, *Nitti e il Mezzogiorno tra politica ed economia* in Sabino Cassese (a cura di), *Lezioni sul meridionalismo*, Bologna, Il Mulino, 2016.

BARONE, Giuseppe, *Tramonto di una dinastia. I Florio (1908-1937)* in A.A.V.V., *L'economia dei Florio. Una famiglia di imprenditori borghesi dell'800*, Palermo, Sellerio, 1990.

Id., *Lo Stato a Mezzogiorno, Ferrovie, reti urbane, emigrazione* in Id., *Le vie del Mezzogiorno. Storia e scenari*, Donzelli, Roma, 2002.

BERRINO, Annunziata, *I sorrentini e il mare* in Paolo Frascani (a cura di), *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Roma, Donzelli, 2001.

Id., *Disordini in strada e abusi del personale alberghiero a Napoli negli anni della dittatura fascista* in Timo Heimerdinger, Andrea Leonardi, Evelyn Reso (a cura di), *Hotelpersonal Lebens-und Arbeitsalltag*

im Dienste des Tourismus / Il personale alberghiero vita quotidiana e lavoro nel settore turistico, Innsbruck, Studien Verlag, 2019.

BOF, Frediano, *Grande Guerra e primo dopoguerra in Paolo Pecorari* (a cura di), *L'Italia economica. Tempi e fenomeni del cambiamento (1861-1963)*, Padova, CEDAM, 2003 Frediano Bof, *Grande Guerra e primo dopoguerra in Paolo Pecorari* (a cura di), *L'Italia economica. Tempi e fenomeni del cambiamento (1861-1963)*, Padova, CEDAM, 2003.

BORRIELLO, Biagio, *Aspetti del turismo nella Napoli dell'Impero* in AA.VV, *L'economia di Napoli sul piano dell'impero*, Ed. Politica Nuova, Napoli 1937.

BOUÉE, Paolo, *Il progetto di Buonomo per la transbalcanica italiana* in Atti del Reale Istituto di Incoraggiamento di Napoli, serie VI volume LXXII degli atti fascicolo I, Napoli, Cooperativa Tipografica.

BROCCARDI, Eugenio, *Relazione sulle linee di navigazione "utili"*, Roma, Società Anonima Poligrafica Italiana, 1925.

CACACE, Paolo, *La Tripolitania ed il suo sviluppo economico nei rapporti dell'attività coloniale del Mezzogiorno* in Atti del I Congresso per lo sviluppo economico del Mezzogiorno, Napoli, Stabilimento tipografico Francesco Razzi, 1926.

CACCAMO, Giulia, *Esserci a qualsiasi costo: Albania, Mediterraneo orientale e spedizioni minori* in Raoul Pupo (a cura di), *La vittoria senza pace. Le occupazioni militari italiane alla fine della Grande Guerra*, Roma-Bari, Laterza, 2014.

CAMA Francesca Canale, *L'Italia, il Mediterraneo e la guerra in Francesca Canale Cama* (a cura di), *Una guerra mediterranea. Grande Guerra, Imperi e Nazioni nel Mediterraneo*, Soveria Mannelli, Rubbettino Editore, 2018.

CANCILA, Orazio, *La Società di Navigazione «Tirrenia»* in Ilaria Zilli (a cura di), *Fra spazio e tempo: studi in onore di Luigi De Rosa*, vol.III Il Novecento, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane 1995.

CANDELA, Simone, *Rubattino, i Florio e la nascita della Navigazione generale italiana* in Paolo Piccione (a cura di) *Raffaele Rubattino. Un armatore genovese e l'Unità d'Italia*, Cinisello Balsamo, Silvana editoriale, 2010.

CARPARELLI, Antonia *Uomini, idee, iniziative per una politica di riconversione industriale in Italia* in Peter Hertner e Giorgio Mori (a cura di), *La transizione dell'economia di guerra all'economia di pace in Italia e in Germania dopo la Prima guerra mondiale*, Bologna, Il Mulino, 19837.

CASTAGNOLI, Adriana, *Le strategie industriali: elettricità e telecomunicazioni* in Valerio Castronovo (a cura di), *Storia dell'IRI. I Dalle origini al dopoguerra*, Roma-Bari, Laterza, 2012.

CATTOLICA, Pasquale Leonardi, *Sul funzionamento del Regio Istituto superiore Navale* in Atti del Reale Istituto di Incoraggiamento di Napoli Serie VI volume LXXIII degli atti, Napoli, Cooperativa Tipografica, 1920.

CAVALCANTI, Maria Luisa, *La politica monetaria del fascismo* in Domenicantonio Fausto (a cura di), *Intervento pubblico e politica economica fascista*, Milano, FrancoAngeli, 2007.

CAVARA, Fridiano, *Le piante industriali che si potrebbero coltivare od utilizzare nell'ora presente* in Atti del Reale Istituto di Incoraggiamento di Napoli Serie VI volume LXX degli atti, Napoli, Cooperativa Tipografica, 1918.

CERASI, Laura, *Una Porto Marghera per la "porta orientale"? Traffici e industria a Trieste* in Laura Cerasi, Rolf Petri, Stefano Petrungero, *Porti di frontiera. Industria e commercio a Trieste, Fiume e Pola tra le due guerre*, Roma, Viella, 2008.

CIOCCA, Pierluigi, *L'economia italiana nel contesto internazionale* in Pierluigi Ciocca e Gianni Toniolo (a cura di), *L'economia italiana nel periodo fascista*, Bologna, Il Mulino, 1976.

CONTI, Giuseppe, *Circoli virtuosi e viziosi nei rapporti tra credito e istituzioni locali dall'età giolittiana alla Seconda guerra mondiale* in Alessandro Arrighetti e Gilberto Seravalli (a cura di), *Istituzioni intermedie e sviluppo locale*, Roma, Donzelli, 1999.

Id., *Economie e banche tra le due Guerre (1915-1945)* in Leandro Conte (a cura di), *Le banche e l'Italia. Crescita economica e società civile 1861-2011*, Roma, Bancaria editrice, 2011.

Comitato di Studio e di attuazione del progetto Bucci per il porto di Napoli, *Progetto Bucci*, Napoli, S.I.E.M., 1924.

Confederazione Fascista degli Industriali-Unione Fascista degli Industriali della Provincia di Napoli, *Annuario industriale della provincia di Napoli 1939-XVII*, Napoli, s.d.

CORNER, Paul, *L'opinione popolare italiana di fronte alla guerra d'Etiopia* in Riccardo Bottoni (a cura di), *L'impero fascista. Italia ed Etiopia (1935-1941)*, Bologna, Il Mulino, 2008.

COVINI, Renato, Giampaolo Gallo ed Enrico Mantovani, *L'industria dall'economia di guerra alla ricostruzione* in Pierluigi Ciocca e Gianni Toniolo (a cura di), *L'economia italiana nel periodo fascista*, Bologna, Il Mulino, 1976.

DANDOLO, Francesco, *Le banche dall'autocrazia al controllo politico (1915-1945)* in Leandro Conte (a cura di), *Le banche e l'Italia. Crescita economica e società civile 1861-2011*, Roma, Bancaria editrice, 2011.

D'ANTONE, Leandra, *L'architettura di Beneduce e Menichella* in Valerio Castronovo (a cura di), *Storia dell'IRI. Dalle origini al dopoguerra*, Roma-Bari, Laterza, 2012.

Id., *Da ente transitorio a ente permanente* in Valerio Castronovo (a cura di), *Storia dell'Iri. Dalle origini al dopoguerra*, Roma-Bari, Laterza, 2012.

DE BENEDETTI, Augusto, *Il tempo dell'industria*, in Augusto Vitale (a cura di), *Napoli un destino industriale*, Napoli, CUEN, 1992.

Id., *Il sistema debole. Il profilo storico della piccola impresa napoletana: la Manifattura dei guanti (1804-1975)* in (a cura di) Franco Amatori e Andrea Colli, *Comunità di imprese. Sistemi locali in Italia tra Ottocento e Novecento*, Bologna, Il Mulino, 2001.

DE BERNARDI, Alberto, *Una dittatura moderna. Il fascismo come problema storico*, Milano, Mondadori, 2006.

DELL'OREFICE, Anna, *La politica industriale del fascismo*, in Domenicantonio Fausto (a cura di), *Intervento pubblico e politica economica fascista*, Milano, FrancoAngeli, 2007.

DE MAJO, Silvio, *Il porto di Napoli: dall'Unità alla Seconda guerra mondiale. Storia di una lenta affermazione* in Gabriella Garzella, Roberto Giulianelli, Ida Simonella, Olimpia Vaccari (a cura di), *I porti della penisola italiana. Due mari a confronto tra storia e sviluppo futuro*, Pisa, Pacini Editore, 2011.

DE MATTEO, Luigi, «*La tolleranza della violazione*». *Agenti di cambio e mediazione di borsa a Napoli tra età Borbonica e anni postunitari* in Alberto Guenzi, Paola Massa, Angelo Moioli (a cura di), *Corporazioni e Gruppi Professionali nell'Italia Moderna*, Milano, FrancoAngeli, 1999, pp.460-490.

DE NAPOLI, Olindo, *Introduzione a VI Battaglione Libico. Diario della campagna di Etiopia (1936-1937)* di Carmelo Sirianni (a cura di) Olindo De Napoli, Roma, Viella, 2016.

DEPLANO, Valeria, *Dalle colonie all'impero: l'Africa e il progetto nazionale fascista* in Giulia Albanese (a cura di), *Il fascismo italiano. Storia e interpretazioni*, Roma, Carocci, 2021.

DE ROSA, Luigi, *L'economia italiana fra guerra e dopoguerra* in Luigi De Rosa (a cura di) *Storia dell'Industria elettrica in Italia – Il potenziamento tecnico finanziario 1914-1915*, Roma-Bari, Laterza, 1993.

DE SANTO, Andrea, *Sindacato fascista, classe operaia e industriali a Napoli negli anni Venti e Trenta* in Gloria Chianese (a cura di), *Fascismo e lavoro a Napoli. Sindacato corporativo e antifascismo popolare*, Roma, Ediesse, 2006.

DI BATTISTA, Francesco, *Origini e involuzione dell'istituto d'Incoraggiamento di Napoli* in Massimo M. Augello e Marco E.L. Guidi (a cura di), *Associazionismo economico e diffusione dell'economia politica nell'Italia dell'Ottocento*, volume I, Milano, Franco Angeli, 2000.

DI FALCO, Angelo, *Alle origini delle Manifatture Cotoniere Meridionali: gli anni di fondazione* in Giuseppe Cirillo (a cura di) *L'Italia a cento anni dalla Grande Guerra*, Fisciano, Gutenberg Edizioni, 2017.

DI FIGLIA, Matteo, *La classe dirigente fascista: una geografia del potere tra centro e periferia* in Giulia Albanese (a cura di), *Il fascismo italiano. Storia e interpretazioni*, Roma, Carocci, 2021.

DORIA, Marco, *I trasporti marittimi, la siderurgia* in Valerio Castronovo (a cura di), *Storia dell'IRI*, vol., I *Dalle origini al dopoguerra*, Roma-Bari, Laterza, 2012.

ENTE AUTONOMO DEL PORTO, *Relazione generale sulla gestione: esercizio finanziario 1920-1921*, Tipografia Andrea e Salvatore Festa, Napoli, 1922.

ENTE AUTONOMO FIERA CAMPIONARIA DI TRIPOLI, *Catalogo 1° Fiera campionaria di Tripoli – febbraio -marzo 1927*, Spoleto, Tipografia Panetto e Petrelli, 1927.

Id., *Fiera di Tripoli, febbraio-marzo 1928. Catalogo*, Spoleto, Panetto e Petrelli, 1928.

Id., *Catalogo III Fiera campionaria di Tripoli – aprile-maggio 1929*, Spoleto, Panetto e Petrelli, 1929.

Id., *IV Fiera di Tripoli. Catalogo della 1° Rassegna Internazionale in Africa*, Roma, Fratelli Palombi, 1930.

Id., *V Fiera di Tripoli. Catalogo della II seconda rassegna internazionale in Africa*, Roma, Tipografia Fratelli Palombi, 1931.

Id., *Terza Rassegna internazionale intercoloniale in Africa 8 marzo-8 maggio. Catalogo*, Roma, Fratelli Palombi, 1932.

Id., *Quarta rassegna internazionale intercoloniale in Africa 11 marzo-11 maggio. Catalogo*, Tripoli, Roma, Fratelli Palombi 1933.

Id., *Quinta rassegna internazionale intercoloniale in Africa 11 marzo-11 maggio. Catalogo*, Roma, Fratelli Palombi, 1934.

FANFANI, Tommaso, *Intervento Pubblico e marina mercantile italiana dal 1861 al 1914 tra l'Unità e la fine dell'Ottocento: dalla tenda dell'arabo alla ripresa produttiva* in Ilaria Zilli (a cura di), *Fra Spazio e Tempo: studi in onore di Luigi De Rosa*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 1995.

FATICA, Michele, *Appunti per una storia di Napoli nell'età del fascismo* in *Mezzogiorno e fascismo. Atti del convegno nazionale di studi promosso dalla regione Campania*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane 1978.

FRASCANI, Paolo, *Mercato e Commercio a Napoli dopo l'Unità* in Paolo Macry e Pasquale Villani (a cura di), *La Campania*, Torino, Einaudi, 1990.

FUSARO, Maria, *Maritime History as Global History? The Methodological Challenges and a Future Research Agenda* in Maria Fusaro & Amélia Polónia (a cura di), *Maritime History as Global History*, Liverpool University Press, 2010.

GAGLIARDI, Alessio, *Gli imprenditori e il regime* in Giulia Albanese e Mario Isnenghi (a cura di), *Gli Italiani in guerra. Conflitti, identità, memorie dal Risorgimento ai nostri giorni*, vol. IV, tomo I, *Il Ventennio fascista. Dall'impresa di Fiume alla Seconda guerra mondiale (1919-1940)*, Torino, Utet, 2008.

Id., *Sviluppo, élites economiche e periferiche* in Paul Corner e Valeria Galimi (a cura di) *Il fascismo in provincia. Articolazione e gestione del potere tra centro e periferia*, Roma, Viella, 2014.

GALANTI, Enrico, *Le banche* in Enrico Galanti, Raffaele D'Ambrosio, Alessandro Guccione (a cura di), *Storia della legislazione bancaria finanziaria e assicurativa dall'Unità d'Italia al 2011*, Venezia, Marsilio Editori, 2012.

GALLO, Giampaolo, Renato Covini e Enrico Mantovani, *L'industria dall'economia di guerra alla ricostruzione* in Pierluigi Ciocca e Gianni Toniolo (a cura di), *L'economia italiana nel periodo fascista*, Bologna, Il Mulino, 1976.

GIARRIZZO, Giuseppe, *Fascismo e Mezzogiorno* in *Mezzogiorno e Fascismo, in Mezzogiorno e Fascismo. Atti del convegno nazionale di studi promosso dalla regione Campania*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1978.

GIN, Emilio, *Per una storia dell'industria tessile salernitana: la Schlaepfer-Wenner dal 1906 al 1916, dalle carte delle Manifatture Cotoniere Meridionali* in Giuseppe Cirillo (a cura di), *L'Italia a cento anni dalla Grande Guerra*, Salerno, Gutenberg Edizioni, 2017.

GIORGI, Chiara, *The Allure of the Welfare State* in Giulia Albanese e Roberta Pergher (a cura di), *In the society of fascists. Acclamation, Acquiescence, and Agency in Mussolini's Italy*, Oxford, Palgrave and Macmillan, 2012.

Id., *Colonialismo e storia d'Italia: lo stato degli studi*, in Gianluca Bascherini, Giovanni Ruocco (a cura di), *Lontano vicino. Metropoli e colonie nella costruzione dello Stato nazionale italiano*, Roma, Jovene, 2016.

GIURA, Vincenzo, *L'impresa etiopica: riflessi internazionali economici e sociali* in Domenicantonio Fausto (a cura di) *Intervento pubblico e politica economica fascista*, Milano, FrancoAngeli, 2007.

ISTAT, Censimento industriale e commerciale al 15 ottobre 1927, volume IV Italia Meridionale insulare del Regno, Roma, Stabilimento poligrafico dell'amministrazione dello Stato, 1928.

Id., VIII Censimento generale della popolazione, *Elenco dei Comuni del Regno e la loro popolazione residente al 21 aprile 1936*, Roma, Istituto poligrafico dello Stato, 1937.

LAIBO, Haile, *Empire Building and Its Limitations: Ethiopia (1935-1941)* in Ruth Ben Ghia e Mia Fuller (a cura di) *Italian colonialism*, New York, Palgrave Macmillan 2005.

HOLLAND, Robert, *Gran Bretagna, il Mediterraneo/Levante e la Grande Guerra del 1914-1918* in Francesca Canale Cama (a cura di) *Una guerra mediterranea, Grande Guerra, Imperi e Nazioni nel Mediterraneo*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2018.

ISELLI, Lorenzo, *Gli enti economici del fascismo* in Fausto Domenicantonio (a cura di), *Intervento pubblico e politica economica fascista*, Milano, FrancoAngeli, 2007.

IVETIC, Egidio, *La polveriera balcanica tra Europa e Mediterraneo* in Francesca Canale Cama (a cura di) *Una guerra mediterranea. Grande Guerra, Imperi e Nazioni nel Mediterraneo*, Soveria Mannelli, Rubbettino Editore, 2018.

LABANCA, Nicola, *L'amministrazione coloniale* in Angelo Del Boca, Massimo Legnani e Mario G. Rossi (a cura di), *Il regime fascista*, Roma-Bari, Laterza, 1995.

Id., *Politica e Amministrazione coloniali dal 1922 al 1934* in Enzo Collotti (a cura di), *Fascismo e politica di potenza. Politica estera 1922-1939*, Milano, La Nuova Italia, 2000.

Id., *Ifasci nelle colonie* in Emilio Franzina e Matteo Sanfilippo (a cura di), *Il fascismo e gli emigrati*, Roma-Bari, Laterza, 2003.

Id., *La storiografia italiana sulle istituzioni coloniali* in Aldo Mazzacane (a cura di), *Oltremare. Diritto e istituzioni dal Colonialismo all'età postcoloniale*, Napoli, Cuen 2006.

Id., *L'impero del fascismo. Lo stato degli studi* in Riccardo Bottoni (a cura di), *L'impero fascista. Italia ed Etiopia (1935-1941)*, Bologna, Il Mulino, 2008.

Id., *Perché ritorna la «brava gente». Revisioni recenti sulla storia dell'espansione coloniale italiana Brava gente. Memoria e rappresentazione del colonialismo italiano* in Angelo Del Boca (a cura di), *La storia negata. Il revisionismo e il suo uso politico*, Vicenza, Neri Pozza Editore, 2009.

LUISE, Gianluca, *Dal controllo dei traffici marittimi al potere politico: Achille Lauro e la gestione dell'amministrazione a Napoli nel dopoguerra* in Alessandro Natalini e Sonia Scognamiglio (a cura di), *Porti. Storia, economia, amministrazione del sistema portuale italiano*, Bologna, Il Mulino, 2020.

MAIURI, Amedeo, *Valori culturali e universali del turismo napoletano* in AA.VV., *L'economia di Napoli sul piano dell'impero*, Ed. Politica Nuova, Napoli 1938.

MANTOVANI Enrico, Giampaolo Gallo, Renato Covini, *L'industria dall'economia di guerra alla ricostruzione* in Pierluigi Ciocca e Gianni Toniolo (a cura di), *L'economia italiana nel periodo fascista*, Bologna, Il Mulino, 1976.

MAZZONI, Matteo, *Costanzo Ciano e famiglia, i grandi ricchi del regime* in Paolo Giovannini e Marco Palla (a cura di), *Il fascismo dalle mani sporche. Dittatura, corruzione, affarismo*, Roma-Bari, Laterza, 2019.

MELIS, Guido, *I funzionari coloniali (1919-1924)* in *Fonti e problemi della politica coloniale italiana. Atti del convegno, Taormina-Messina, ottobre 1989*, ministero per i Beni Culturali e Ambientali, Ufficio centrale per i beni archivistici, Roma 1996, 2 voll.

MELLINATO, Giulio, *The origins of Finmare. A technocratic reform beyond state and market in fascist Italy* in Christina Agriantoni, Maria Christina Chatziioannou, Leda Papastefanaki (edited by), *Markets and Politics Private Interests and Public Authority (18th-20th centuries)*, Volos, University of Thessaly Editors, 2016.

MINISTERO DELLE COLONIE, *Primi studi sulle pelli grezze compiuti presso la R. Stazione sperimentale per l'industria delle pelli di Napoli. Relazione tecnica del prof. Vittorio Casaburi direttore della stazione*, Roma, Tipografia Nazionale G. Bertero e C., 1915.

Id., *Le pelli del Sudan. Relazione del Prof. Vittorio Casaburi*, Roma, Tipografia Nazionale Bertero, 1917.

MORICOLA, Giuseppe, *Il cabotaggio in età postunitaria* in Paolo Frascani (a cura di) *A vela e a vapore*, Roma, Donzelli editore, 2001.

Id., *Per Partire: il viaggio degli emigranti meridionali in età liberale tra rappresentazioni e realtà* in Paola Massa (a cura di), *Andar per Mare*, Genova, De Ferrari, 2009.

NITTI, Francesco Saverio, *Napoli e la questione meridionale* in Manlio Rossi Doria (a cura di), *Scritti sulla questione meridionale*, Roma-Bari, Laterza, 1978.

Id., *Il porto di Napoli* in Manlio Rossi Doria (a cura di), *Scritti sulla questione meridionale*, Roma-Bari, Laterza, 1978.

ORLANDO, Salvatore, *Relazione sui servizi marittimi indispensabili*, Roma, Società Anonima Poligrafica Italiana, 1924.

ORSINI, Paolo D'Agostino, *L'economia italiana nell'economia dell'Eurafrika* in Atti del Secondo Congresso di studi coloniali, volume VI, Firenze, 1936.

PAGLIARI, Ettore, *L'attrezzatura alberghiera sul piano imperiale* in AA.VV. *L'economia di Napoli sul piano dell'impero*, Napoli, Ed. Politica Nuova, 1937.

PERILLO, Francesco, *Aspetti della strategia meridionalistica del primo fascismo (1921-1925) in Mezzogiorno e Fascismo. Atti del convegno nazionale di studi promosso dalla regione Campania*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1978.

PETRI, Rolf, *Innovazioni tecnologiche tra uso bellico e mercato civile* in Vera Zamagni (a cura di), *Come perdere la guerra e vincere la pace*, Bologna, Il Mulino, 1997.

PES. Alessandro, *Coloni senza colonie. La Democrazia Cristiana e la decolonizzazione mancata (1946-1950)* in Valeria Deplano e Alessandro Pes (a cura di), *Quel che resta dell'impero*, Milano, Mimesis 2014.

PIÑEIRO, Manuel Vaquero, *Il porto di Civitavecchia tra limiti del passato e sfide future* in Gabriella Garzella, Roberto Giulianelli, Ida Simonella, Olimpia Vaccari (a cura di), *I porti della penisola italiana. Due mari a confronto tra storia e sviluppo futuro*, Pisa, Pacini Editore, 2011.

PIPITONE, Cristiana, *Le operazioni di polizia coloniale* in Roberto Bottoni (a cura di), *L'impero fascista: Italia ed Etiopia 1935-1941*, Bologna, Il Mulino, 2008.

PIROLO, Franca, *Il settore agro-alimentare e tabacchicolo nel salernitano: la tradizione dell'industria molitoria e la centralità del comparto conserviero* in Aldo Montaudò (a cura di), *Dal Novecento al Duemila. L'industria in provincia di Salerno, Confindustria Salerno (1919-2009)*, Salerno, Plectica Editrice, 2009.

Real Scuola d'incisione sul corallo e di arti decorativi e affini. Torre del Greco, Relazione del Commissario Governativo Avv. Gr. Uff. Domenico Beneduce sull'avvenuto riordinamento della Scuola. Letta nella prima adunanza del nuovo Consiglio d'amministrazione il 16 giugno 1921, Torre del Greco, Stab. Tip. Palomba e Mazza, s.a.

Relazione del Direttore Generale della Marina Mercantile a S. E. il Ministro delle Comunicazioni, Roma, Stab. Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato, 1926.

RITROVATO, Ezio, *"Là dove gli esteri guadagnano, i baresi perdono". Imprenditori stranieri e commercio internazionale in Puglia fra Otto e Novecento*, in G. Moricola (a cura di), *Quello che i numeri non dicono. L'Italia nel commercio internazionale tra '800 e '900. Istituzioni, tecniche, protagonisti*, Roma, Aracne Editrice, 2014.

ROCHAT Giorgio, *La repressione della resistenza in Cirenaica (1927-1931)*, in Enzo Santarelli (a cura di) *Omar al-Mukhtar e la riconquista fascista della Libia*, Milano, Marzorati, 1981.

ROLLANDI, Maria Stella, *Il porto di Genova e il problema del trasferimento della base navale* in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XLVIII (2008), 1.

ROOTH, Tim, *Retreat from Globalization: Britain and the Renewal of Imperial Trade between the Two World Wars* in Lucia Coppolaro and Francine McKenzie (edited by) *A Global History of Trade and Conflict Since 1500*, New York, Palgrave Macmillan, 2013.

ROSSI, Roberto, *Le industrie leggere nel Novecento: il settore tessile e i comparti minori* in Aldo Montaudò (a cura di), *Dal Novecento al Duemila. L'industria in provincia di Salerno, Confindustria Salerno (1919-2009)*, Salerno, Plectica Editrice, 2009.

SCHOLL U. Lars e David M. Williams, *Lewis R. Fischer and the Progress of Maritime Economic History* in Gelina Harlaftis, Stig Tenold, and Jesús M. Valdaliso (edited by), *The World's key industry. History and Economics of International Shipping*, New York, Palgrave Macmillan, 2012.

SIRAGO, Maria, *Il regno di Napoli e la fondazione di Odessa* in Virgilio Ilari (a cura di) *Italy on the Rimland voll.II*, Roma, Nadir Media, 2019.

SPADONI, Ugo, *L'Ansaldo e la politica navale italiana* in Giorgio Mori (a cura di) *Storia dell'Ansaldo*, vol.II, Roma, 1995.

SPAMPANATO, Bruno, *Napoli dall'Unità all'Impero* in AA.VV. *L'economia di Napoli sul piano dell'impero*, Ed. Politica Nuova, Napoli, 1937.

STURARI, Enrico, *Il fascismo in cartolina* in Emilio Gentile (a cura di) *Modernità totalitaria*, Roma-Bari, Laterza, 2008.

TADDIA, Irma, *Italian memories/african memories* in Ruth Ben Ghat e Mia Fuller (a cura di) *Italian colonialism*, New York, Palgrave Macmillan 2005.

TATTARA, Giuseppe e Gianni Toniolo, *L'industria manifatturiera: cicli politiche e mutamenti di struttura (1921-37)* in Pierluigi Ciocca e Gianni Toniolo (a cura di), *L'economia italiana nel periodo fascista*, Bologna, Il Mulino, 1976.

TONIOLO, Gianni e Giuseppe Tattara, *L'industria manifatturiera: cicli politiche e mutamenti di struttura (1921-37)* in Pierluigi Ciocca e Gianni Toniolo (a cura di), *L'economia italiana nel periodo fascista*, Bologna, Il Mulino, 1976.

TITTONI, Tommaso, *L'equilibrio mediterraneo orientale, le questioni della Tripolitania, della Cirenaica, dell'Eritrea e della Somalia nei rapporti internazionale* in Atti del Convegno nazionale Coloniale di Roma 15-26 gennaio 1919, Roma, Tipografia dell'Unione Editrice, 1920.

Unione industriale fascista della provincia di Napoli, *Atti del Primo congresso industriale del Mezzogiorno*, Napoli, Francesco Giannini & Figli, 1930.

VANACORE, Catello, *L'industria navalmecanica in Campania dal 1919 al 1960* in Arturo Fratta (a cura di), *La fabbrica delle navi. Storia della cantieristica nel Mezzogiorno d'Italia*, Napoli, Electa, 1990.

VARVARO, Paolo, *Politica ed élites nel periodo fascista* in Paolo Macry e Pasquale Villani (a cura di) *La Campania, Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità ad oggi*, Torino, Einaudi 1990.

WILLIAMS, David M. and Lars U. Scholl, *Lewis R. Fischer and the Progress of Maritime Economic History* in Gelina Harlaftis, Stig Tenold, and Jesús M. Valdaliso (edited by), *The World's key industry. History and Economics of International Shipping*, New York, Palgrave Macmillan, 2012.

ZACCARIA, Massimo, *Agenzie commerciali, compagnie di navigazione e naggadras La definizione dello spazio coloniale nell'Eritrea italiana* in Isabella Rosoni e Chelati Dirar Uoldelul (a cura di), *Votare con i piedi: la mobilità degli individui nell'Africa coloniale italiana*, Macerata, Edizioni Università di Macerata, 2012.

ZAMAGNI, Vera, *Un'analisi macroeconomica degli effetti della guerra* in Vera Zamagni (a cura di), *Come perdere la guerra e vincere la pace*, Bologna, Il Mulino, 1997.

APPENDICE A

Espositori campani I Fiera Campionaria (1927)

AVELLINO

Scuola media agraria di Avellino, vino spumanti, Avellino
Soc. Cognac, spumanti
Vignola Vincenzo, Calzature, Avellino
Laboratorio Montevergini, Avellino, liquori, Montevergini

BENEVENTO

Federazione provinciale fascista degli agricoltori di Benevento, prodotti agricoli,
Soc. An. industrie minerarie S.A.I.M., Zolfi
Delle Veneri Domenico, lavori in cemento
Barbieri Giuseppe, liquori
Pastore Paolo, Dolciumi
Profeta Carmine, Dolciumi
Soc. AN. Alberti Giuseppe, liquori
Soc. an. Distilleria liquore strega Alberti dott. Giuseppe, liquori
Miniere A. stabilimenti balneari, acqua minerale, Telese (Benevento)
Perlingieri Raffaele, Fiammiferi
D'agostino Francesco, lavori in cuoio, Campolattaro (Benevento)
Tremigliozi Giovanni, ferri battuti
Ferrannini Gaetano, dolciumi

NAPOLI

Aeromarittima italiana, Bagnoli (Napoli)
Soc. an. Elefante e Mangili, trasporti
Terme di Agnano
A.P.I., ricami
De Negro Fratelli, sete, San Leucio (Caserta)
Alfonso Marino, confezioni
Pasquariello Elia, seta, (Caserta)
Colorificio Ceriani, colori vernici
Messina Giuseppe Carlo, ferri battuti
P.I.T.I.C. pubblicità in tutti i campi, lavori di decorazione

SALERNO

Buchy e strangman, spaghi, Sarno (Salerno)
D'andrea francesco, spaghi, Sarno (Salerno)
Soc. An. Agricola industriale salernitana
Forte Gr. Uff. Matteo, prodotti igienico sanitari
Risi Gr. Uff. Giulio, articoli casa, Mercato San Severino (Salerno)
Soc. an. Fornaci meridionali riunite Matteo d'agostino & co., laterizi

Baratta Paolo e Figli, conserve alimentari, Eboli (Salerno)
Bisogno F.lli, paste alimentari, Cava dei Tirreni (Salerno)
Caruso Pantaleone, vini, Ravello (Salerno)
Crudele Silvestro & Eugenio, Conserve alimentari, Pontecagnano (Salerno)
Del forno Felice, conserve alimentari, Pagani,
Forino Salvatore & Figli, conserve alimentari, Nocera inferiore (Salerno)
Isola Gabola, paste alimentari, Nocera inferiore (Salerno)
Salerno Luigi, vini, Roccadaspide (Salerno)
Scaramella Domenico, paste alimentari
Soc. An. Confettificio costabile, confetti, Nocera inferiore (Salerno)
Soc. an. Industria formaggi cattoli, formaggi, Bellizzi (Montecorvino Rovella -Salerno)
Soc. an. Nocerina conserve alimentari, conserve alimentari, Nocera inferiore (Salerno)
Soc. an. Rinaldo & Co., paste alimentari
D'andrea Francesco, Canape, Sarno (Salerno)
De Angelis Alfonso, Suole, Nocera inferiore (Salerno)
Notari Gaetano fu Benedetto, lane, Vietri sul mare (Salerno)
Siani Leopoldo, lino – cotone, Cava dei tirreni (Salerno)
Siniscalco lanificio, lane, Pellizzano (Salerno)
Soc. an. Conceria salernitana scaramella & C, suole
Trerotola Lissa & C., canape, Sarno (Salerno)

APPENDICE B

Espositori campani II Fiera Campionaria (1928)

AVELLINO

Flammia Giuseppe, crema per calzature
Laboratorio RR. PP. Montevergine, liquori
Masucci & Figli, conserve alimentari
Soc. Cognac liquori
Vincenzo Vignola, calzature

BENEVENTO

Barbieri Giuseppe, liquori
D'agostino Francesco, lavori in cuoio
Delle Veneri Domenico, lavori in cemento
Ferranini Gaetano, dolciumi
Miniere A. stabilimenti balneari, acqua minerale sulfurea
Pastore paolo, dolciumi
Perlinguieri Raffaele, fiammiferi
Profeta Carmine, dolciumi
Sifo Giuseppe, dolciumi
Soc. An. Alberti Giuseppe, liquori
Soc. An. Industrie Minerarie S.A.I.M., zolfi
Tremigliozi Giovanni, Ferro Battuto

NAPOLI

Aeromarittima Italiana, meccanica aeronavale, Bagnoli (Napoli)
A.P.I., Merletti
Colorificio Ceriani, colori vernici
De Negro Fratelli, seta (Caserta)
Pasquariello Elia, seta (Caserta)
Marino Alfonso, confezioni

SALERNO

Baratta Paolo & Figli, conserve alimentari
Bisogni & D. Il molino e pastificio, paste alimentari
BUCHY & STRANGMAN, canapa
Caruso Pantaleone, vini
Crudele Silvestro & Eugenio, conserve alimentari
D'Ambrosio Nicola, pellami
D'Andrea Francesco, canape
De Angelis Alfonso, suole
Del Forno Felice, conserve alimentari
De Vita Cav. Pietro, vini
Forino Salvatore & Figli, conserve alimentari
Gabola Isola, paste alimentari

Malagola Giuseppe, piante
Notari Gaetano Fu Benedetto, lane
Raiola Angelo, conserve alimentari
Salerno Luigi, Vini
Scaramella Domenico, paste alimentari
Siani Leopoldo, lino
Siniscalco lanificio, lane
Soc. An. Agricola industriale salernitana, tabacco
Soc. An. Conceria salernitana Scaramella & C., pelli
Soc. An. Confettificio Stabile, confetti
Soc. An. Fornaci meridionali riunite Matteo D'agostino & C., laterizi
Soc. An. Industria formaggi Cattoli, formaggi
Soc. An. Nocerina conserve alimentari, conserve alimentari
Soc. An. Rinaldo & C., paste alimentari
Trerotola Lissa & C., cuoio pellami
Turner & C., Canape

APPENDICE C

Espositori campani II Fiera Campionaria (1929)

AVELLINO

Di Marzo F.lli, Tufo e Zolfo

NAPOLI

D'amelio Ing. & Del Pizzo, motori per irrigazioni

Fiorenza Luigi, marmellate

Ghersfeld Antonio, biancheria e ricami

Ghersfeld Lieber, biancheria e ricami

Marino Alfonso, confezioni

Soc. An. Del Gaizo Santarsiero, conserve alimentari

Soc. An. Manifatture cotoniere meridionali

SALERNO

Baratta Paolo & Figli, Conserve

Bisogno & F.lli Molino e pastificio meccanico, paste alimentari

Catanese angelo, lavori in ferro

Crudele Eugenio & Silvestro, conserve alimentari

Crudele Luigi & Figli, conserve alimentari

D'agostino Matteo & C., fornaci meridionali e riunite

D'Alessio & Gaetano, conserve alimentari

D'ambrosio Nicola, pellami

D'andrea Francesco, tessuti in canape

D'arcangelo & C. – saponificio salernitano, saponificio

D'Ayala Marchese – azienda agricola, olii formaggi

Del Forno Felice, conserve alimentari

De Luca Giovanni, formaggi

Forino Salvatore & Figli, conserve alimentari

Forte Cav. Uff. Matteo, rubinetti

Giordano Giovanni & Figli, formaggi

Lenza Vincenzo, conserve alimentari

Meglio Girolamo, conserve alimentari

Mingo Francesco & Figli, ortaggi e frutta

Petrone & C. – Oliere saponerie del Mezzogiorno d'Italia, saponi

Pierro di Vincenzo F.lli, agrumi

Scaramella Comm. – Molino e pastificio, paste alimentari

Scaramella & C. – Conceria salernitana, cuoio

Scotti Cav. Antonio, fichi

Soc. Agricola industriale salernitana, tabacchi

Soc. An. Cattoli industria Formaggi e affini, formaggi

Soc. An. Confettificio Stabile, confetti

Soc. An. Industria Cuoiami e affini, cuoio

Soc. An. Nocerina Conserva alimentare S.A.N.C.A., conserve alimentari

Spera Cirillo Maresca & C., paste alimentari

Tribaldi Irno Alessandro – Manifatture, filati di cotone

Trerotola Lissa & C., pellami, Pellazzaro (Salerno)
Turner Giuseppe & C., filatura canape

APPENDICE D

Espositori campani IV Fiera Campionaria (1930)

AVELLINO

De Vita Vincenzo & Figli, Pelli
Gatti Serafino & Figli, lane
Russo Gerardo, pelli

BENEVENTO

Alberti Giuseppe Soc. an., liquori

NAPOLI

Alfiero Angelo, confezioni
Bucchignani & Spirito società P.I.T.I.C., decorazioni
Ceriani L. Soc. An. Colorificio, colori
Elefante Mangili soc. an. Trasporti,
Perez Comm. Giuseppe, gioielleria
Lama Salvatore, cuoio

SALERNO

Baratta Paolo & Figli, conserve alimentari Battipaglia (Salerno)
Catenese Angelo, oggetti in ferro
Celentano Giuseppe fu Nicola, oggetti in rame
Crudele Eugenio & Silvestro, conserve alimentari
Crudele Luigi & Figlio, frutta
Cutino Antonio, Bilance a pendolo
D'agostino Matteo & C, mattonelle
D'Alessio & Gaetani, conserve alimentari
D'Ambrosio Nicola, pelli
D'Arcangelo & C. Saponificio, Saponi
De Luna Giovanni, latticini
De Vita dott. Pietro, vini
Di Filippo R. & Fratelli, Mattonelle
Esposito Luigi & Ferdinando, conserve alimentari
Forino Salvatore & Figli, conserve alimentari
Industria ceramica salernitana, ceramiche
Industria formaggi ed affini, formaggi
Lenza Vincenzo, Angri, Conserve alimentari
L'Igea Laboratorio Sait (società), farmaci
Manifatture Irno Tibaldi Alessandro, filati
Marigliano & F.lli, mobili
Nocerina conserve alimentari soc. an., conserve, Salerno
Oliere saponerie del Mezzogiorno d'Italia Petrone & C., Saponi bucato
Petrone & C. Saponerie del Mezzogiorno, saponi
Polichetti Rocco, confetti
Raiola Angelo, conserve, Angri (Salerno)
Rinaldi & C. Soc. An., paste alimentari
Rinaldi Giuseppe, oggetti in rame

Risi Gr. Uff. Giulio, oggetti in rame
Siano Luigi, Mobilificio Tirreno, mobili,
Soc. An. Conceria salernitana scaramella & C, pelli
Soc. An. Rinaldi & C., paste alimentari
Soc. An. Scaramella Domenico, paste alimentari
Vitelli Luigi & Figli, conserve alimentari, Angri (Salerno)

APPENDICE E

Espositori campani IV Fiera Campionaria (1931)

NAPOLI

Alfiero Angelo di Giovanni, stoffe e confezioni per uomo, Frignano Maggiore (Napoli)
Casseforti «Stanzieri», casseforti
Cellulosa Cloro-Soda Soc. An., prodotti chimici
Donvito Gr. Uff. Davide, carta da parati
Elefante Mangili Soc. An., trasporti
Marino Alfonso, stoffe
Mobilificio Fogliano, mobili
Giovanni Voiello, paste alimentari, Torre Annunziata (Napoli)
Industrie tessuti serici Esti, tessuti di seta.

SALERNO

Baratta Paolo & Figli, conserve alimentari, Battipaglia (Salerno)
Bulleri Francesco, Semi bulbi fotografie agricole, Scafati (Salerno)
Catanese Angelo, oggetti artistici in ferro battuto,
Celenzano Giuseppe, lavori artistici in rame, Penta di Fisciano
Consorzio provinciale Olivicoltori, Salerno
D'Agostino Raffaele, Conserve alimentari, Nocera Inferiore (Salerno),
D'Alessio Emidio & figlio, fanali per vetture
De Luna Giovanni, latticini, Battipaglia (Salerno)
Industria Ceramica Salernitana, ceramiche, Vietri sul Mare (Salerno)
Industria formaggi e affini e Affini «G. Cattoli» Soc. An., formaggi, Bellizzi (Salerno)
I.S.S.A. Industrie salernitane saponi e affini, saponi
Jannello Luigi, rame lavorato, Fisciano (Salerno)
«La Meridionale» Soc. An. Molini e pastifici di Nocera inferiore, paste alimentari, Nocera inferiore (Salerno)
Marigliano F.lli, Mobili in legno, Pellezzano (Salerno)
Mobilificio Tirreno, mobili, Cava dei Tirreni (Salerno)
Oliere e Saponiere del Mezzogiorno d'Italia Petrone & C., Saponi
Pastore Ferdinando, decorazioni su cristallo – decorazioni varie
Polichetti Rocco, confetti, Nocera inferiore (Salerno)
Ditta Pinto, paste alimentari
Soc. An. Conceria Salernitana Scaramella & C., suole a concia lenta, Salerno
Soc. An. Fornaci meridionali riunite Matteo D'Agostino & C., piastrelle, maioliche e tegole uso Marsiglia, Salerno
Vitelli Luigi & Figli, paste alimentari, Angri (Salerno)

APPENDICE F

Espositori campani IV Fiera Campionaria (1932)

NAPOLI

Alfiero Angelo di Giovanni, tessuti e confezioni per uomo, Frignano Maggiore (Napoli)
Ascione Giovanni e & Figlio, coralli, tartarughe, cammei, Torre del Greco (Napoli)
Bucchignani & Spirito Società «P.I.T.I.C.», Lavori di decorazione
Cristalleria Nazionale, vetri
Del Gaizo Santarsiero Soc. An., conserve alimentari
Di Costanzo Pasquale, tappezzerie
Elefante e Mangili Soc. An., trasporti
Marino Alfonso Soc. An., stoffe e confezioni per uomo
Meccanica Moderna, prodotti meccanici
Mobilificio Fogliano, mobili
Mobilificio Magno Soc. An., mobili
Molino e Pastificio Voiello Giovanni, Torre Annunziata (Napoli)
Romani Fratelli, tessuti
Stazieri Luigi, casseforti
Vetreria Artistica italiana, vetri
Vitelli Francesco & Figlio, conserve alimentari, (rappresentanti a Tripoli della ditta Hannuna V. & C. Fratelli)

APPENDICE G

Espositori campani IV Fiera Campionaria (1933)

NAPOLI

Ascione Giovanni & Figli, coralli, Torre del Greco (Napoli)
Cannavale Fratelli, Saponi e profumi
Cellulosa Cloro-Soda Soc. An, prodotti chimici
Del Gaizo & Santarsiero soc. An., conserve alimentari, San Giovanni a Teduccio (Napoli)
Elefante Mangili Soc. An., trasporti
Guantificio N. Savastano, guanti
«La precisa» Società meccanica, prodotti meccanici
Marino Alfonso Soc. An., stoffe e confezioni per uomo
Mobilificio Fogliano, mobili
Scala ditta, vini
Serpone Vincenzo, Napoli, ricami e arredi sacri
Stanzieri Luigi, casseforti
Voiglio Giovanni molino e pastificio, Torre Annunziata, paste alimentari
Soc. An. G. Vianini & C., Roma-Napoli, pavimenti in graniglia, pietrini per marciapiedi, tubazioni in cemento (Rappresentante a Tripoli della ditta O. S. Valerio & C.)

SALERNO

Baratta Paolo & Figli, conserve alimentari, Battipaglia (Salerno)
Catanese Angelo, lavori in ferro battuto
Celentano Giuseppe fu Nicola & Figli, lavori artistici in rame sbalzato, Penta (Salerno)
Cinghie Magaldi, cinghie per trasmissione, Buccino (Salerno)
D'Ajala Valva, vino e olio, Buccino (Salerno),
D'Alessio & Gaetani, salsa di pomodoro – pelati, Nocera inferiore (Salerno)
D'Andrea Francesco, Spaghi per calzolaio, Sarno (Salerno)
Fiore Enrico e Alessandro, Salse di pomodoro – pelati, Nocera inferiore (Salerno)
Fornaci meridionali riunite Matteo di Agostino & Co. Soc. An., Maioliche e laterizi speciali per solai in cemento
Industria ceramica salernitana Max Melamerson, Ceramiche, Vietri sul Mare (Salerno)
Industria Salernitana saponi saponi & affini «I.S.S.A.», saponi
Oliere e Saponerie del Mezzogiorno d'Italia, Saponi
Pastore Ferdinando, decorazioni
Soc. An. Domenico Scaramella, paste alimentari

APPENDICE H

Espositori campani IV Fiera Campionaria (1934)

AVELLINO

Raffone Cav. Generoso, Avellino, Pannelli in ferro battuto

SALERNO

Celentano Francesco, oggetti in rame sbalzato patinato a fuoco

NAPOLI

Cirillo Comm. Angelo Francesco, paste alimentari, Torre Annunziata (Napoli)

Cirillo & Fabbricino, paste alimentari, Torre Annunziata (Napoli)

Elefante mangili Soc. An., Napoli, trasporti

Fabbrica nazionale di carte da parati Gr. Uff. Davide Donvito, Carte da parati

Fogliano Vincenzo mobilificio italiano, mobili

Fonte Eletta Soc. An., acqua minerale, Riardo (Napoli),

Gallo Salvatore, paste alimentari, Torre Annunziata (Napoli)

La «precisa» società meccanica, prodotti meccanici

Marino Alfonso Soc. An., Confezioni e stoffe per uomo

Pagano & Cirillo, paste alimentari, Torre Annunziata (Napoli)

«Pitic» di Bucchignani & Spirito, Lavori di decorazione

S.A.N.I.A., paste alimentari, Torre Annunziata (Napoli)

Schiano Salvatore, guanti

Soc. An. Cellulosa Cloro-Soda, prodotti chimici

Soc. An. Manifatture Falco, confezione

Voiello Giovanni, paste alimentari, Torre Annunziata (Napoli)

Stingo Giuseppe, Gennaro & Enrico Figli di Camillo, Ceramiche

Balsamo Cav. Giuseppe & Figli, paste alimentari, Pompei - Torre Annunziata (Napoli),
rappresentante in Tripoli della ditta Goldani G. & C.

Cannavale Fratelli & C., saponi e profumi

Fabbrica italiana conduttori elettrici E. Lancellotti, rappresentati a Tripoli della Soc. An. Impianti
Elettrici

Menazzi Rag. Arturo, rappresentanze

Stazieri Luigi, Rappresentata a Tripoli dalla ditta Montadini Giovanni Junior

Vittozzi Vincenzo, Prodotti medicinali