

---

Luca Stanchieri

## IL CANTIERE NAVALE DI PALERMO

Dalla nascita alle prime agitazioni operaie

### Premessa

La nascita del Cantiere Navale di Palermo segna una svolta nella storia della città, ne cambia la vita sociale e la stessa fisionomia. Oggi dal Monte Pellegrino, si può vedere lo specchio d'acqua azzurra, che bagnava le spiagge di Palermo, relegato a sfondo di uno spettacolo in cui sveltano gigantesche gru e potentissimi argani. Il fragore delle onde si perde coperto dal rimbombo dei colpi sulle stazze d'acciaio di enormi navi in riparazione o in costruzione. Questo importantissimo complesso industriale è stato storicamente attribuito all'intraprendenza di Ignazio Florio. È stato addirittura definito «il capolavoro di Ignazio». Ma un ruolo altrettanto decisivo è stato giocato dallo Stato, rappresentato nella fase fondativa dal governo di Di Rudinì e dal Regio Commissario Civile Straordinario per la Sicilia, conte Codronchi. La sua nascita coincide con la nascita delle prime moderne agitazioni operaie a Palermo.

Nel ricostruire questa importantissima fase della storia di Palermo, oltre che delle opere sulla storia economica della Sicilia, mi sono avvalso soprattutto di fonti dirette: note, telegrammi, lettere, rapporti, contratti ritrovati attraverso un faticoso lavoro di ricerca presso l'Archivio di Stato di Palermo nei fascicoli del Gabinetto della Prefettura, coperti dalla polvere dei decenni, o all'Archivio Centrale dello Stato di Roma. Mi sono inoltre avvalso dei preziosi suggerimenti di Orazio Cancila, che comunque libero da ogni responsabilità riguardo a questo scritto, che rimangono solo ed esclusivamente mie.

Ho tentato di leggere e ricostruire gli avvenimenti cercando di inquadrarli nel contesto dello sviluppo socio-economico del giovane stato unitario. Lo sguardo verso il passato non si è mai staccato dalla situazione attuale di Palermo, dalle sue mille contraddizioni, pericoli, miserie e potenzialità. È stato uno sguardo nient'affatto estraneo e distaccato. Al contrario, aver vissuto a Palermo prima,

---

durante e dopo la ricerca, ha significato entrare pienamente nella vita del capoluogo, immergersi nelle sue vicende, farle proprie. Questo breve lavoro vuol essere un dono a questa città e a chi mi ha ospitato con calore e generosità straordinarie.

## 1. Il Regio Commissario Civile Straordinario per la Sicilia

Il 5 aprile 1896 il Governo di Di Rudini istituisce per decreto un ministero ad hoc: il Regio Commissario Civile Straordinario per la Sicilia. Il Commissario viene investito dei «poteri politici e amministrativi che spettano ai Ministeri dell'Interno, delle Finanze, dei Lavori Pubblici, dell'Istruzione, dell'Agricoltura, dell'Industria e Commercio»<sup>1</sup>.

I suoi poteri sono vasti sul piano dell'autorità e della rappresentatività dello Stato, ma limitati sul piano finanziario. Eventuali spese non possono essere effettuate che con legge o con autorizzazioni per decreto dall'insieme del governo. La sua durata è di un anno, la sua sede è la prefettura di Palermo. Scopo dell'istituzione è superare la politica della militarizzazione concepita da Francesco Crispi in risposta alle lotte operaie e contadine, organizzate nei Fasci Siciliani, che hanno scosso l'isola per tutto il decennio 80-90. Si tratta ora di salvaguardare gli interessi delle classi sociali dominanti, sostituendo lo strumento militare con un più efficiente governo delle istituzioni locali.

Al contrario di ciò che sperano i socialisti dell'epoca, il Commissario Civile Straordinario non è un tentativo di decentramento del potere statale, ma un ministero a tempo determinato, che risani le finanze locali e le riordini sotto il controllo del Governo di Roma, sua diretta e locale rappresentazione. Dopo aver affossato il progetto di Riforma Agraria pensato dal Crispi, Di Rudini si preoccupa da una parte di mantenere una sostanziale politica repressiva nei confronti del movimento sindacale siciliano, vietando la ricostituzione dei Fasci, e dall'altra di risanare i bilanci delle amministrazioni locali, considerati la causa principale del malcontento. In effetti, per soddisfare i loro reticoli clientelari, i comuni continuano ad elargire prebende spremendo con crescenti tributi le classi meno abbienti. I tumulti e le manifestazioni, scoppiati fra l'ottobre del 1893 ed il gennaio del 1894, hanno avuto come causa immediata innanzitutto

---

<sup>1</sup>Il testo del Decreto che istituiva il Regio Commissario Civile Straordinario per la Sicilia è Ventennio del secolo XIX, in *Storia della Sicilia Postunificazione*, Palermo, 1958, pp.282-283. riportato in S.F. Romano, *La Sicilia dell'Ultimo*

la richiesta dell'abolizione delle tasse municipali indirette e quella dei dazi sul consumo, che aggravano le condizioni di vita già estremamente pesanti. Si pensa quindi che il risanamento della finanza locale, tramite un ministro ad hoc, sia la strada per il raggiungimento della stabilità sociale.

A capo del ministero viene nominato il conte Giovanni Codronchi Argeli, che ha alle spalle già una brillante carriera, iniziata come sindaco della sua città, Imola, dove è nato il 14 maggio 1841. Eletto alla Camera dei Deputati nel 1871, è stato chiamato dal Minghetti nel 1875 alla carica di sottosegretario agli interni. Nel 1889 è a Napoli e un anno dopo a Milano come prefetto, dove si rivela uno zelante esecutore nella politica di Crispi. Sul terreno dell'ordine pubblico, il Codronchi ha dato dappertutto il meglio di sé. La scelta non è quindi casuale, giacché anche sotto Di Rudinì il problema Sicilia è ancora e soprattutto un problema di ordine pubblico, seppure da affrontare politicamente e non militarmente.

Il compito di Codronchi non è certo facile. In generale la repressione crispina ha accentuato il malcontento non solo nei ceti lavoratori, ma anche «nei ceti medi e piccoli borghesi delle città e della campagna dell'isola, rovinati dallo sviluppo del capitalismo settentrionale e dalla politica protezionistica del governo centrale»<sup>2</sup>.

Malumore e insoddisfazione colpiscono i settori più disparati: dai braccianti ai sarti, dai fornai ai minatori delle zolfatare. A Palermo in particolare all'incertezza e alle inquietudini di una massa artigiana che tende alla pauperizzazione, si aggiunge soprattutto il problema della disoccupazione. Corso Vittorio Emanuele, centro della vita mondana e dello shopping di lusso, incrocia i Quattro canti, sempre più luogo di incontro e dimostrazioni dei disoccupati che inalberano improvvisati cartelli chiedendo pane e lavoro. Palermo è città di violente e caotiche contraddizioni. Si trova in quegli anni «il primo nucleo di un'industria di tipo moderno, la Fonderia Oretea»<sup>3</sup>, ma nello stesso tempo nuovi e gravi ritardi si stanno aggiungendo ai precedenti fino a rendere il divario colle altre città incolmabile<sup>4</sup>.

Una convenzione del 1893 fra lo Stato e il Municipio ha previsto un piano d'ammodernamento del porto palermitano, capace di sistemare in forma organica l'assetto planimetrico e le infrastrutture tecniche necessarie alla navigazione, per rispondere finalmente in modo adeguato alle crescenti esigenze di carattere marittimo e commerciale<sup>5</sup>. Si prevede anche la costruzione

<sup>2</sup>Cfr. Ivi, p 241.

<sup>3</sup>Ivi., p. 242.

<sup>4</sup>Cfr. O. Cancila, *Palermo*, Bari, 1988.

<sup>5</sup>A.S.P., Prefettura Gabinetto (d'ora in poi ASP, PG) 1860-1905, Busta 195, Fasc. 33, cat. 24, Nota del Sindaco al regio Commissario Straordinario per la Sicilia, 15 giugno 1896.

di un bacino di carenaggio a levante dello Scalo di Alaggio per la manutenzione e la riparazione dei navigli. Ma fino ad allora questo progetto è rimasto lettera morta. Appena insediato il Regio Commissario, i socialisti inviano a Codronchi un memorandum, in cui, fra l'altro, si richiede proprio l'inizio dei lavori di sistemazione del porto e la costruzione del bacino. Lavori che porterebbero, secondo la sinistra palermitana, «un miglioramento delle condizioni generali della vita della classe lavoratrice dell'isola»<sup>6</sup>.

Nello stesso tempo anche Pietro Ugo delle Favare, sindaco della città, pone a Codronchi il problema «del completamento del porto di Palermo e del completamento del bacino di carenaggio», decisivi «nell'interesse del commercio e della navigazione di questa città.»<sup>7</sup> Il sindaco palermitano è azionista della Navigazione Generale Italiana di Ignazio Florio<sup>8</sup>, e ha dato prova di apertura ai progetti di ammodernamento della città anche se non proprio attraverso una efficiente gestione patrimoniale e finanziaria<sup>9</sup>.

Pietro Ugo delle Favare sollecita in particolare al Commissario Straordinario l'invio di ispettori governativi che risolvano finalmente il problema tecnico del luogo dove dovrebbe sorgere il bacino di carenaggio in base alla convenzione del 15 giugno 1893<sup>10</sup>.

Ma se la convenzione del 1893 è rimasta sulla carta per anni, non è solo per problemi di carattere tecnico. Per iniziare i lavori, il Municipio deve concorrere nella spesa per Lire 400.000, riservandosi di decidere in un secondo tempo se finanziare con altre 600.000 la costruzione del bacino di carenaggio. Non solo: a suo carico è l'anticipazione di «tutti i fondi occorrenti pei lavori (quattro milioni) salvo rimborso senza interesse da parte dello stato di un milione l'anno a partire dall'esercizio 1901-1902».<sup>11</sup> Questa convenzione, approvata con decreto ministeriale il 1 settembre 1894<sup>12</sup> e registrata dalla Corte dei Conti il 3 dicembre 1894, presenta problemi economici di grande rilievo e di difficile soluzione. Le casse comunali, infatti, sono state svuotate fino all'ultima lira. E sono soprattutto le disastrose condizioni della finanza comunale a non permettere di sciogliere seriamente dopo tre anni la questione della «località da scegliersi» e del «progetto da adottarsi»<sup>13</sup> (della costruzione di un cantiere navale non si

<sup>6</sup>Cfr. S.F. Romano, *La Storia dell'ultimo Ventennio del secolo XIX*, cit., pp. 267-268.

<sup>7</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 195, Fase. 33, cat.24, Nota del Sindaco al regio Commissario Straordinario per la Sicilia, 15 giugno 1896.

<sup>8</sup>Cfr. O Cancila, *Palermo*, cit., p. 164.

<sup>9</sup>A lui si deve il contratto con la ditta Schuckert e C. di Norimberga per l'illuminazione elettrica delle borgate. Cfr. O. Cancila, *Palermo*, cit., pp. 199-218.

<sup>10</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 195, Fase, 33,

cat.24, Nota del Sindaco al regio Commissario Straordinario per la Sicilia, 15 giugno 1896.

<sup>11</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 195, Fase. 33 cat.24, Appunti su Porto di Palermo dell'ingegner capo del Corpo Reale del Genio Civile, Ufficio Centrale, Provincia di Palermo, Palermo 5 ottobre 1896.

<sup>12</sup>Ivi.

<sup>13</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 195, Fase. 33, cat. 24., Nota di Codronchi al Ministro dei LL. PP., 29 giugno 1896.

parlava nemmeno). Durante gli ultimi anni di gestione finanziaria locale, le entrate del Comune, basate esclusivamente sull'imposta daziaria, sono assolutamente insufficienti a fronteggiare le spese correnti; mancano inoltre scritture contabili accurate, i preventivi per le opere pubbliche non si fanno oppure sono straordinariamente sballati<sup>14</sup>. La gestione finanziaria del Comune si è basata per anni su «irregolarità di ogni sorta, sul clientelismo e la corruzione elettorale, sulla sovrapposizione d'interessi privati a quelli pubblici, sulla mancanza di una chiara e lungimirante visione dei più importanti problemi e degli interessi generali della città»<sup>15</sup>. Ed ora si comincia a pagarne le conseguenze.

Un'inchiesta del Codronchi affidata a Ciuffelli e al ragioniere Maglione nell'estate del 1896 accerta un pesantissimo ammanco di cassa pari a Lire 1.283.339 presso la Tesoreria Comunale. Lo scandalo ed il rifiuto da parte del Consiglio Comunale di approvare i provvedimenti sull'amministrazione daziaria portano lo stesso sindaco Ugo a dimettersi. Come logica conseguenza nel novembre dello stesso anno viene sciolto il consiglio comunale e nominato un regio commissario straordinario, il commendatore Luigi Angelo Pantaleone, che ritroveremo successivamente come uno dei protagonisti nelle trattative sui finanziamenti per il cantiere navale. In queste condizioni, i 5 milioni di lire che complessivamente dovrebbe sborsare il municipio per i lavori del porto sono irreperibili e il bacino di carenaggio rischia di rimanere una promessa politica di carattere puramente elettorale.

## 2. L'idea di Ignazio Florio

A causa della crisi politico-finanziaria del Comune, i lavori del porto nell'estate del 1896, sono così ancora bloccati. Ma nel settembre dello stesso anno, giunge sulla scrivania di Codronchi il progetto di costruire un cantiere navale insieme al bacino di carenaggio. Chi lo propone è niente meno che il più importante imprenditore siciliano dell'epoca: Ignazio Florio. L'idea non ha precedenti (fino ad allora si parlava solo di un bacino di carenaggio) e Codronchi ne coglie immediatamente l'importanza per le conseguenze sociali e politiche di cui può essere foriera. Ma da cosa nasce?

Storicamente l'interesse della famiglia Florio verso i lavori di sistemazione

<sup>14</sup>Si pensi che il Teatro Massimo inaugurato nel *Palermo*, cit., p. 217. 1897 ebbe un costo di 7 milioni a fronte di un preventivo di 2 milioni e mezzo. Cfr., O. Cancila,

<sup>15</sup>Cfr. *ivi*, p. 215.

del porto era sorto dalla necessità di impiantare infrastrutture e officine funzionali alla manutenzione della numerosa flotta che solcava le acque del Mediterraneo. Il padre del giovane Florio aveva fondato la N. G. I. insieme con Raffaele Rubattino, arrivando a possedere un complesso navale di 106 piroscafi. La prima grande opera di sistemazione era stata la costruzione dello scalo di alaggio, denominato per l'appunto Florio, nel bacino settentrionale presso l'Arsenale, e del primo argano della capacità di ben 40 tonnellate, per agevolare le operazioni d'imbarco e sbarco delle merci. Nello stesso periodo il gruppo Florio aveva ultimato il Pontile Ferrovia, nelle vicinanze di Piazza Ucciardone, con il relativo allacciamento allo scalo ferroviario<sup>16</sup>.

Il giovane Ignazio Florio ha dunque precedenti illustri e, dati i suoi stretti legami con Di Rudinì, una situazione politica favorevole. Ma le sue ambizioni vanno oltre le pur importanti opere paterne. Ignazio si prefigge di costruire un grandioso complesso industriale che scriva a lettere d'oro il suo nome negli annali della storia economica italiana. E già allora la titolarità dell'impresa lo rende agli occhi dell'opinione pubblica contemporanea un coraggioso, lungimirante ed eroico pioniere al servizio della sua città.

Secondo Bontempelli e Trevisani infatti, Florio «aveva un concetto più vasto dei bisogni di Palermo [rispetto ai progetti precedenti], egli comprendeva la necessità di dare largo sviluppo alla vita industriale, troppo ristretta negli stabilimenti, che pochi anni prima erano ancora sufficienti alle richieste del porto e della marina... volle dare alla sua città i mezzi di provvedere alla numerosa flotta del porto ed anche quelli di creare una industria capace di ottenere il lavoro dall'estero. Era la vita moderna l'ideale del promotore»<sup>17</sup>.

Già nello stesso settembre del '96, l'Amico del Popolo è pronto a sostenere il progetto scrivendo che «tutto ciò che adesso è usurpazione straniera nei nostri porti, tutto ciò che finora ha fatto preferire il lavoro estero a quello nazionale deve cedere sotto il soffio della nuova generazione, che vuole rompere le pastoie di una vecchia immeritata influenza forestiera»<sup>18</sup>.

Ed, un mese dopo, il Corriere dell'isola, entusiasta del progetto, spiega che

l'idea di costruire in Palermo un grande cantiere navale è figlia di due cause storicamente esatte, a cui se ne aggiunge una terza umanamente logica. Le due cause sono: lo stato imperfetto delle istituzioni navali palermitane, non più rispondenti alle richieste della

<sup>16</sup>Si veda F. Bommarito, *Il porto di Palermo nei suoi aspetti storici, tecnici ed economici*, Palermo, 1960, p.23 e C. Coen-Cagli, O. Bernardini, *Notizie sui porti marittimi italiani*, Ministero Lavori Pubblici, 1905, p.20.

<sup>17</sup>Bontempelli e Trevisani, *Rivista Industriale, Commerciale e Agricola della Sicilia*, Milano 1903, pp.71-72.

<sup>18</sup>Amico del Popolo, 16 settembre 1896.

grande città; il bisogno urgente di riordinare, riformare ed ingrandire queste industrie in guisa che aprano alla Sicilia uno sbocco nel vasto campo del lavoro nazionale a cui ha diritto di partecipare. La terza consiste nel pensiero di un ente, che dandosi conto delle cause, trova in sé il coraggio ed i mezzi di determinare la riforma, la concepisce, la studia, ne rende possibile l'attuazione. (...) Ecco il momento storico in cui sorge opportunamente l'uomo che accentra, ordina, disciplina e mette in corrispondenza tutti gli elementi sparsi, elevandoli alla voluta potenzialità<sup>19</sup>.

È chiaro che l'uomo che ordina e disciplina è Ignazio Florio. Secondo alcuni quotidiani dell'epoca, quindi, il cantiere sorge sulla base di un sentimento d'indipendenza economica, grazie ad un uomo che ha la capacità di trasformare gli elementi nella «voluta potenzialità» con una visione lungimirante dello sviluppo sociale ed economico della Sicilia.

Ci permettiamo di rimanere perplessi di fronte a spiegazioni che ci sembrano poco rispondenti ai calcoli economici e all'uomo che li attuava. Innanzitutto balza agli occhi in queste interpretazioni l'assoluta assenza dello stato. Per esempio non si parla della legge Boselli, né delle sovvenzioni richieste da Florio, indispensabili per attuare il progetto. È utile allora richiamare brevemente il contesto in cui il gruppo Florio si trova ad operare.

All'inizio dell'ultimo ventennio del secolo, l'Italia presenta una vastissima marina velica di fronte ad una concorrenza straniera ormai ampiamente provvista di naviglio a vapore. Lo stato per sviluppare dall'alto l'industria cantieristica ricorre allora ad una politica di premi e di sovvenzioni. La legge Boselli del 1885, rinnovata l'anno successivo, stanziava a favore dei cantieri navali e della marina mercantile una sovvenzione di 52 milioni per 10 anni, risultante da 8 milioni di sgravi fiscali, 6 milioni di compensi di costruzione e 38 milioni di premi di navigazione. Premi e sovvenzioni vincolati all'utilizzazione da parte dei cantieri della siderurgia nazionale<sup>20</sup>. L'industria privata pesante sorge così attraverso un complesso intreccio con il capitale bancario e con quello pubblico, che cerca di sopperire attraverso un incremento della domanda statale ai ritardi dello sviluppo economico in questo settore.

Dopo dieci anni dalla legge Boselli, c'è ancora spazio per un'industria cantieristica soprattutto a Palermo? La risposta non è semplice.

Il carattere della crescita del capitalismo italiano ha determinato la concentrazione in poche grandi imprese ed in spazi selezionati delle più importanti

<sup>19</sup>Corriere dell'Isola, 13 ottobre 1896.

<sup>20</sup>Sugli intrecci fra finanza pubblica e privata si vedano, fra gli altri, R. Romeo, *Lo stato e l'impresa privata*, in A. Mori, *L'industrializzazione in Italia (1811-1900)*,

Bologna, 1977; V. Castronovo, *L'industria italiana dall'ottocento a oggi*, Milano, 1980; G. Luzzatto, *L'economia italiana dal 1861 al 1894*, Torino, 1968; Gerschenkron, *La continuità storica*, Torino, 1976.

attività industriali, che hanno coperto un mercato già molto ristretto. Ciò è confermato anche dall'allora Ministro dei Lavori Pubblici, Prinetti, che esprime obiezioni immediate all'idea della costruzione del cantiere navale. Interrogato da Di Rudinì sull'opportunità della costruzione di un cantiere navale a Palermo, Prinetti lucidamente indica nello stato del bilancio pubblico e nella saturazione del mercato relativo al settore cantieristico le motivazioni del proprio negativo giudizio sul cantiere. In particolare egli sintetizza in tre punti il suo pensiero al riguardo:

1. I cantieri che già esistono a Livorno e nella riviera ligure hanno avuto fino a questi ultimi anni un'esistenza non molto prospera per difficoltà a procurarsi il lavoro occorrente ed in generale si può dire che il più delle volte il Governo è dovuto intervenire passando loro delle ordinazioni onde evitare che essi dovessero licenziare una gran parte delle loro maestranze (...)
2. [Inoltre] si crede che non sia il caso di derogare alle norme fondamentali dello stato in materia economica, per entrare a sovvenire l'impianto di un'industria altamente privata, come sarebbe un Cantiere di Costruzioni Navali.
3. Invece si crede che il Bacino di Carenaggio a Palermo abbia una sua ragion d'essere, perché crescendo continuamente la popolazione dei piroscafi che solca il Mediterraneo, crescono in proporzione i lavori di riparazione che essi richiedono e infatti i Bacini di Carenaggio (...) sono sempre occupatissimi<sup>21</sup>.

D'altra parte anche la situazione economico-finanziaria del gruppo Florio e le capacità manageriali di Ignazio, se non altro giovane e privo di esperienza, non sono certo ottime. Già nel 1894, Florio ha avuto bisogno di un'apertura di credito di due milioni da parte della Banca Commerciale, come conseguenza del fallimento del Credito Mobiliare, del cui consiglio di amministrazione faceva parte<sup>22</sup>. Ed inoltre l'impegno di un valido potenziamento della compagnia e del commercio marittimo difficilmente potrebbe essere svolto con coerenza e determinazione da un imprenditore giovane e privo di esperienza, che per la prematura morte del padre si trovava a capo di un gruppo le cui attività vanno dalla pesca del tonno all'industria enologica, dalla agrumicoltura alle zolfare, alla siderurgia, dai giornali alle banche locali. Come può farlo poi chi si dedica alla propria attività «fra un lungo week end e l'altro»?

Ci sentiamo quindi di dire che l'idea del cantiere nasce debole sia dal punto di vista oggettivo, il mercato ed il contesto nazionale, sia da quello soggettivo, i mezzi finanziari e le capacità manageriali dell'imprenditore.

<sup>21</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 195, Fase. 33, cat. Roma, 15 ottobre 1896.  
<sup>22</sup>O. Cancila. *Palermo*, cit., p.329.



---

Possiamo intravedere attraverso tale problematico inquadramento le debolezze oggettive e soggettive che stavano alle spalle della genesi dell'idea del cantiere navale. Debolezze che possono essere attenuate solo grazie al legame stretto fra Florio e Di Rudini saldato dal connubio con i latifondisti<sup>23</sup>, e soprattutto grazie all'opera instancabile del Codronchi, la cui capacità di orientarsi fra leggi, regolamenti, opposizioni, difficoltà finanziarie, sarà importantissima per la riuscita del progetto.

### 3. Le Convenzioni del 16 marzo 1897.

Le riflessioni intorno alla debolezza intrinseca del progetto di un cantiere navale a Palermo non sminuiscono l'importanza dell'idea del cantiere navale. Nell'agosto del 1896 le dimissioni del sindaco Ugo, la crisi politica e finanziaria del consiglio comunale di Palermo, il deficit della finanza pubblica, l'incapacità di sciogliere i nodi tecnici della convenzione del 1893, continuano a rimandare a data imprecisata l'inizio dei lavori per la sistemazione del porto e per la costruzione del bacino di carenaggio. In questo contesto, l'iniziativa di Florio rompe lo statico circolo vizioso che sta paralizzando l'attività economica palermitana. Il giovane imprenditore può girare a proprio vantaggio l'impasse del governo e del municipio sfruttando la possibilità del diretto contatto con un interlocutore governativo come il Codronchi che vive a Palermo. Nel giro di poche settimane, Florio non solo si candida alla costruzione del bacino e del cantiere, ma dà anche un suo progetto tecnico che fa piazza pulita di tutte le inestricabili controversie sull'ubicazione dell'impianto di carenaggio. «Abbandonando ogni precedente progetto, il Bacino sarà costruito dove e com'è segnato alla lettera A della pianta che le unisco».

E' chiaro che il suo progetto prevede una serie di condizioni economico finanziarie e di concessioni demaniali per la sua applicazione, che espone in modo particolareggiato al Codronchi:

Il governo concorrerà per la somma di tre milioni di lire nella spesa occorrente per la suddetta costruzione e per quella delle banchine e baracche adiacenti al bacino, come alla lettera A della annessa pianta;

Concederà alla società da costituirsi l'esercizio del suddetto bacino per la durata di tempo

---

<sup>23</sup>Riguardo al significato storico del rapporto fra grande industria monopolistica e il monopolio della grande proprietà terriera si veda, S.F. Romano, *La Storia dell'ultimo Ventennio del secolo XIX*, cit., p. 317.

non minore di anni 70;

Cederà definitivamente alla società il fabbricato detto della Castelluccia e di accordo col Municipio il piazzale che si stende fra essa Castelluccia e la regia Manifattura dei Tabacchi. Ottenuto ciò a titolo di promessa dal governo, costruirò un sindacato promotore, il quale dopo aver regolarmente contattato con il governo e Municipio secondo le suesposte domande ed acquistato dalla Navigazione Generale Italiana la Fonderia Oretea formerà una società che assumerà la costruzione e l'esercizio del Bacino e l'impianto del Cantiere Navale che sarà dotato di due grandi scali in muratura e potrà costruire navi della più gran portata<sup>24</sup>.

Inoltre Florio presto supera tutti i problemi tecnici che per anni avevano arenato le convenzioni precedenti, avvalendosi anche dell'opera dell'Ingegnere Verdinais, del Corpo Reale del Genio Civile<sup>25</sup>. Il progetto viene reso pubblico con dovizia di particolari dal Corriere dell'Isola all'indomani della firma delle convenzioni ed è indubbiamente molto ambizioso. Il Cantiere navale, secondo il quotidiano, sarà composto da 4 scali da costruzione, ed insieme al bacino di carenaggio occuperà una superficie di 133.000 metri quadrati.

Gli scali saranno tali da soddisfare alla costruzione delle più grandi navi da guerra e di commercio prevedibili in un lungo avvenire. I primi 3 scali saranno rispettivamente lunghi 170 m., 150 m., e 140 m. con spazio per allungarli quando occorra fino a 230 metri. Il quarto scalo avrà 130 m. di lunghezza. Nessun cantiere in Europa presenta queste potenzialità, salvo qualche cantiere della Clyde in Inghilterra. Potremo vedere così in costruzione nei primi tre scali navi fino a 15000 tonnellate e più di spostamento. Le officine meccaniche consteranno di un'importante fonderia di ghisa, bronzo e acciaio, di poderosi impianti per la fucinazione, lavorazione delle caldaie, costruzione delle macchine di gran moda e di tutto il macchinario sussidiario che occorre oggi alle moderne navi, costruzioni metalliche e lavorazioni di ogni specie di materiali per le industrie meccaniche ed elettriche e lavori in legno. Il bacino di carenaggio è tale da poter ricevere navi fino alla lunghezza di 173 metri e alla larghezza di 25 metri con una profondità di 9 metri nel pelo d'acqua e così superiore sotto ogni aspetto al bacino principale dell'ammiragliato inglese di Malta. Questo impianto (..) produrrà fin dal suo nascere, il primo posto fra i consimili d'Europa, inclusi quelli inglesi<sup>26</sup>.

Ma, superati i problemi di carattere tecnico, sorgono altri problemi, in una sempre più intricata foresta di leggi, regolamenti, accordi, lungaggini burocratiche. Ed è proprio su questo piano che Codronchi si mette a totale servizio di

<sup>24</sup> ASP, PG 1860-1905, Busta 195, Fase. 33, cat. 24, lettera di Florio a Codronchi, Palermo, 1 settembre 1986.

<sup>25</sup> Ciò si evince da una nota dell'Ingegnere capo del

Corpo reale del Genio Civile a Codronchi del 30 dicembre 1896, in ASP, PG 1860-1905, Busta 195, Fase. 33, cat. 24.

<sup>26</sup> Corriere dell'Isola, 20 marzo 1897.

Florio.

Il primo problema che si pone è quello dei finanziamenti. Come abbiamo visto, il giovane Ignazio richiede una sovvenzione governativa pari a tre milioni di lire e trova nell'immediato l'appoggio di Codronchi, che coglie nel progetto opportunità politiche propizie per il governo. I lavori del cantiere ed il cantiere stesso sono l'unico grande progetto industriale che possa sviluppare l'occupazione nella città siciliana ed esercitare una grande «influenza» su una classe operaia in condizioni di miseria e sull'orlo della disoccupazione. È quindi un progetto con un'enorme valenza politica giacché renderebbe «vani gli sforzi dei sobillatori»<sup>27</sup>.

Inoltre il progetto appare anche più vantaggioso della Convenzione del 1893 per ragioni squisitamente economiche. «Ora spendendo tre milioni invece di due e mezzo, - scrive il conte al presidente del Consiglio - il Governo in base al progetto Florio, oltre al bacino di carenaggio, assicurerebbe a questa cospicua città il vantaggio grandissimo di un grandioso cantiere navale, come quelli di Genova, Livorno, ecc. Trattasi quindi di una proposta degna di essere presa in benevola e sollecita considerazione ed io sono sicuro che tu non mancherai di farlo segno a tutta la tua considerazione»<sup>28</sup>.

Inizialmente però Di Rudini non sembra essere colpito dallo stesso entusiasmo di Codronchi per il progetto, viste le difficili condizioni della finanza pubblica, ed in risposta alle sollecitazioni del conte, si limita a parlarne con il Ministro dei LL.PP. Prinetti «per vedere se sia possibile accogliere la proposta»<sup>29</sup>. Ma la posizione del Prinetti, come abbiamo visto, è di immediata opposizione alla costruzione del cantiere. Il ministro non ne vede né gli spazi economici di mercato considerando le difficoltà in cui vivevano gli altri cantieri, né la funzione di pubblica utilità; egli caratterizza l'impianto come «un'industria altamente privata» e, in ogni caso, un'impresa troppo dispendiosa per la finanza pubblica»<sup>30</sup>.

In effetti, i calcoli di Codronchi non sono esatti. Dei due milioni che venivano stanziati per il porto di Palermo dalla precedente convenzione solo uno, con il consenso del Municipio, era destinato alla costruzione del Bacino di Carenaggio e quindi trasferibile a Florio. Il resto era finalizzato ad opere di pubblica utilità, come la costruzione di banchine, i lavori di escavazione dei fondali, le modifiche

<sup>27</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 195, Fasc. 33, cat. 24, Lettera di Florio a Di Rudini, Palermo, 13 gennaio 1897.

<sup>28</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 195, Fase. 33, cat.24, Nota di Codronchi a Di Rudini, Palermo, 7 Settembre 1896.

<sup>29</sup>ACS, PCM 1898 (Rudini), fase. 142, Nota Di Rudini a Codronchi, Roma, 13 settembre 1896.

<sup>30</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 195, Fase. 33, cat.24, Lettera di Prinetti al Sindaco di Palermo, Roma, ottobre 1896.

dei moli, che nessun rapporto avevano con l'idea di Florio. Si sarebbero dovuti aggiungere quindi altri due milioni da pescare nelle tasche dello Stato, incontrando sicuramente l'opposizione del Ministero del Tesoro, «restio a concedere nuovi fondi, viste le attuali non liete condizioni della finanza pubblica»<sup>31</sup>.

Codronchi allora cerca di aggirare l'ostacolo diversificando le fonti di sovvenzionamento. Nel novembre Florio è a Roma per discuterne direttamente con il Presidente del Consiglio e finalmente sembra convincerlo, tant'è che Rudini scrive a Codronchi: «Florio mi ha parlato del cantiere. Credo importa secondarlo. Ne parlerò con Prinetti»<sup>32</sup>. Prinetti non si opporrà più. Cosa è successo? Cosa ha fatto cambiare idea al Prinetti?

Secondo chi scrive, due possono essere state le ragioni. La prima di carattere squisitamente politico-sociale: la questione operaia si aggrava ogni giorno di più (non a caso Florio la utilizzerà continuamente come strumento di ricatto o di pressione). Ed è un problema che Prinetti precedentemente ha completamente ignorato nel formulare la sua opposizione. La seconda di carattere economico: Florio, su suggerimento di Codronchi, propone infatti di mantenere la sovvenzione di 3 milioni, ma ricorrendo ad altre fonti di approvvigionamento diverse da quello della finanza centrale che rimarrebbe coinvolta solo per 1 milione e mezzo. Ed, in effetti, la spesa di un milione e mezzo da parte dello Stato è enormemente vantaggiosa. Mentre alla spesa di un milione corrispondeva solo il bacino, ora con l'aggiunta di mezzo milione si sarebbero ottenuti anche officine e cantiere navale. Ma dove trovare il resto dei fondi?

Qui l'opera di Codronchi nel frattempo è decisiva. Il Commissario coinvolge numerosi enti pubblici e privati, forte, questa volta, dell'appoggio del Presidente del Consiglio. E se il Banco di Sicilia rifiuta di partecipare al finanziamento<sup>33</sup>, la Cassa di Risparmio Vittorio Emanuele si mostra disponibile. Già il 30 gennaio Codronchi viene informato dal Prefetto di Palermo che «il consiglio di amministrazione della stessa ha nella seduta del 20 gennaio stabilito di concorrere con la somma di lire centomila alle spese per le opere di costruzione del bacino di carenaggio e del cantiere navale riserbandosi di fissare le modalità e le condizioni del fatto concorso in attuazione delle convenzioni stipulate dal Governo al riguardo»<sup>34</sup>.

Nel febbraio, proponendo di modificare la convenzione del 1893, a nome dello Stato, Codronchi raggiunge un nuovo accordo con il Municipio di Palermo:

<sup>31</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 195, Fase. 33, cat. 24, Nota Di Rudini a Codronchi, Roma, 22 settembre 1896.

<sup>32</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 195, Fase. 33, cat. 24, Nota Di Rudini a Codronchi, Roma, 12 novembre 1896.

<sup>33</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat.24, nota del Ministero del Tesoro a Codronchi, 28 gennaio 1897.

<sup>34</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat.24, Nota del Prefetto di Palermo a Codronchi, Palermo, 30 gennaio 1897.

---

il Comune verrebbe esonerato dell'obbligo dell'anticipo dei 4 milioni per dare avvio ai lavori, ed in cambio verserebbe a fondo perduto alla ditta Florio un milione e duecentomila lire per il bacino ed il cantiere. In accordo con Pantaleone inoltre Codronchi riesce ad ottenere la promessa di un'altra sovvenzione a fondo perduto da parte della Provincia di Palermo, in nome dello sviluppo e del benessere della città. Il Regio Commissario straordinario già nel marzo del 1897 può informare Prinetti del successo della sua strategia; la sovvenzione risulterebbe così ripartita:

Governo 1.500.000

Municipio 1.200.000

Cassa di Risparmio 100.000

Provincia 200.000<sup>35</sup>.

Ma le questioni finanziarie non sono gli unici problemi che Codronchi deve affrontare per attuare il progetto Florio. La cessione della Castelluccia, un ex-forte utilizzato dalla Ministero della Marina, e dell'area circostante fa sorgere numerose questioni di diritto pubblico, di tempi e di procedure.

In una lettera del 6 gennaio Florio ricorda al Codronchi che la sua impresa deve propedeuticamente costruire un molo che ripari dalle forti correnti del mare l'area dove bisogna costruire i cantieri. La stagione più propizia per l'inizio dei lavori va dall'1 febbraio all'1 ottobre. E' necessario dunque affrettare i tempi della concessione della zona della Castelluccia, della demolizione dell'ex forte e della autorizzazione all'uso della cava dell'Arenella per le gittate che delineeranno la difesa artificiale dai marosi. Se le procedure politico-burocratiche non vengano accelerate, sottolinea Florio al Codronchi, si rischia di andare incontro alle tempeste invernali e quindi di ritardare di ben 12 mesi l'attuazione del pieno funzionamento degli opifici e del cantiere<sup>36</sup>.

Tre sono dunque i problemi: l'uso della cava dell'Arenella; la concessione dell'area della Castelluccia; la demolizione dell'ex forte.

La questione dell'uso della cava dell'Arenella, sulla base delle continue lettere ed insistenze di Codronchi, viene risolta solo il 25 febbraio. Il ministero dei LL. PP. la concede sulla base delle seguenti condizioni:

---

<sup>35</sup>ASP, PG 1860-1905, fase. 33, cat. 24, "Modifiche alla Convenzione 15 giugno 1893 stipulata con il Municipio di Palermo per la sistemazione di quel porto e per la costruzione di un bacino di carenaggio", Allegato ad una lettera di Codronchi a Prinetti,

Palermo, 25 febbraio 1897.

<sup>36</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 195, Fase. 33, cat. 24, Lettera di Florio a Codronchi, Palermo, 6 gennaio 1897.

1. la concessione è solo temporanea, due o tre mesi, secondo la durata dei lavori e a condizione che la pietra estratta serva unicamente per i lavori del cantiere navale;
2. la cauzione di Lire 400;
3. il pagamento del materiale che risulterà estratto in ragione di Lire 0,20 al metro cubo<sup>37</sup>.

La questione più spinosa rimane la cessione dell'area intorno all'ex forte della Castelluccia. L'opposizione di Branca, ministro della Marina Mercantile, sembra inamovibile. Il ministro sostiene che non è possibile cedere terreni e beni di proprietà pubblica sulla base di una trattativa privata. A differenza di quanto pensa inizialmente il Codronchi<sup>38</sup>, solo una parte dell'area della Castelluccia, pari a circa 5200 metri, è stata ceduta al Municipio e solo per quella parte di terreno la trattativa privata sarebbe possibile se il fine fosse di pubblica utilità; il resto del terreno, essendo ancora proprietà dello Stato, potrebbe essere concesso solo tramite l'autorizzazione di una legge del Parlamento. Ma l'iter di formulazione e approvazione di una legge allungherebbe i tempi enormemente. Codronchi si trova di fronte ad un nuovo ostacolo dunque che può aggirare solo tramite l'elaborazione di un escamotage.

E il Regio Commissario lo trova, avvezzo com'è a districarsi, grazie alla sua esperienza, fra le leggi dello Stato Unitario. Codronchi richiama, infatti, il decreto del 2 aprile 1885 n 3099, sui Porti e sui Fari, che contempla la possibilità che il governo ceda ai comuni per scopi di pubblica utilità l'uso di terre arenue per un tempo non eccedente i 90 anni. Una volta effettuata la cessione ai municipi, questi possono cedere i terreni ai privati senza che intervenga una legge dello stato. L'obiezione di Branca può così essere aggirata. Nel caso concreto, Codronchi propone che nelle nuove convenzioni, sostitutive di quella del 93, vengano espressamente previsti i seguenti passaggi:

- A) il governo concede al Municipio di Palermo l'area di 15970 metri quadrati, richiesta da Florio, per 90 anni;
- B) il municipio di Palermo s'impegna a «trasferire questa concessione al Comm. Florio nel nome della costituenda società per l'impianto di un cantiere navale e d'industrie».
- C) il governo promette di far approvare entro un anno una legge che preveda la

<sup>37</sup> cfr. ASP, PG 1860-1905, Busta 195, fase. 36, Cat. 24, Nota del Ministro dei LL. PP. a Codronchi, Roma, 25 febbraio 1897.

<sup>38</sup> ASP, PG 1860-1905, Busta 195, Fase. 33, cat. 24, Nota di Branca a Codronchi, 24 gennaio 1897, Nota di Codronchi a Branca, 2 gennaio 1897.

vendita del terreno al Comune e quindi da questi al Florio allo stesso prezzo.

In tal modo Florio otterrebbe il terreno senza l'immediata necessità di una legge parlamentare. L'escamotage è ai limiti della legalità, visto che lo stesso ministero dei lavori pubblici ha definito il cantiere «impresa altamente privata». Ma ha il pregio di ridurre i tempi per l'inizio dei lavori rispetto all'attesa di una legge e di evitare almeno sul piano della forma le obiezioni del Ministro della Marina Mercantile<sup>39</sup>.

Rimane allora il problema della demolizione dei locali della Castelluccia, adibiti ad alloggio della Capitaneria di Porto. Vi risiedono il Capitano di Porto, gli ufficiali e 30 uomini di bassa forza portuaria. Sono composti dai due magazzini della stazione torpediniere<sup>40</sup>. Il Ministro della Marina mercantile, pur essendo d'accordo con l'escamotage di Codronchi, comunica al rappresentante di Florio a Roma, ingegner Rognetta, che firmerebbe anche subito le convenzioni, se ricevesse in cambio altri locali per la Capitaneria di Porto o in sostituzione o da costruire. Ma la spesa per i nuovi locali sostitutivi, calcolata in circa Lire 300.000, oltre il pagamento all'erario della Castelluccia, è un costo difficilmente accettabile dallo stesso Florio<sup>41</sup>. La stessa Provincia a metà marzo non ha ancora deciso lo stanziamento di lire 200.000 per la costruzione del bacino, tant'è che Codronchi deve far pressioni sul Commissario Pantaleone per sollecitare la decisione della Provincia<sup>42</sup>. I problemi non sono quindi ancora risolti quando il 16 marzo 1897 vengono firmate le due convenzioni per la costruzione del Bacino di Carenaggio e il Cantiere navale.

#### 4. La stipula dei contratti.

Il 16 marzo 1897 vengono stipulate le convenzioni A e B per la costruzione del bacino di carenaggio e il cantiere navale. Redatte da Codronchi, i due contratti sistematizzano gli schemi concordati fra il Regio Commissario per la Sicilia, il ministero della Marina, delle Finanze e del Tesoro da un lato e l'ing.

<sup>39</sup>ASP, PG 1860-1905, fase. 33, cat. 24, "Modifiche alla Convenzione 15 giugno 1893 stipulata con il Municipio di Palermo per la sistemazione di quel porto e per la costruzione di un bacino di carenaggio", Allegato ad una lettera di Codronehi a Prinetti, Palermo, 25 febbraio 1897.

<sup>40</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat.24, Lettera di Rogretta a Codronehi, Roma,

marzo 1897.

<sup>41</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat. 24, Telegramma di Rognetta A Florio, Roma, 9 marzo 1897.

<sup>42</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 195, fase. 36, Cat. 24, Nota di Codronehi al Prefetto, Palermo, 18 marzo 1897.

Rognetta rappresentante di Florio dall'altro<sup>43</sup>.

La convenzione A, denominata «Modifiche alla convenzione 15 giugno 1893 stipulata con il Municipio di Palermo per la sistemazione di quel porto e per la costruzione di un bacino di carenaggio»<sup>44</sup> viene concordata fra Codronchi, a nome dei Ministri dei LL. PP., del Tesoro, delle Finanze e della Marina, per conto dello Stato, e il Regio Commissario Straordinario per il Comune di Palermo, Pantaleone, il Direttore della Cassa di Risparmio Vittorio Emanuele II di Palermo Comm. Eduardo Varvaro, ed il presidente della deputazione provinciale, Biagio La Manna; la convenzione B è concordata fra questi rappresentanti e il Comm. Florio.

Le due convenzioni ribadiscono quali sono le fonti di finanziamento e dettano le modalità della elargizione dei concorsi a fondo perduto. Il Municipio viene esonerato dall'anticipazione dei 4 milioni, mentre i finanziamenti vengono concessi, nominalmente solo per la costruzione del bacino di carenaggio, al Comm. Florio a nome di una costituenda società. Ma è espressamente scritto che la concessione a Florio dei territori, della costruzione e dell'esercizio degli impianti è motivata dalla costruzione del cantiere navale. Nella Convenzione B, infatti, si legge che il comm. Florio non solo si è dichiarato disposto ad «assumere la costruzione di detto bacino a corpo, nonché il suo esercizio a determinate condizioni», ma ha «dichiarato che nello intento di fare cosa utile alla città di Palermo e alla intera isola ha in animo di far sorgere un cantiere per le costruzioni navali con annessi stabilimenti meccanici ed industriali, ai quali verrà dato nel seguito quello sviluppo e quella importanza opportuni a seconda dei bisogni che dalla industria potranno essere risentiti»<sup>45</sup>.

Le somme da erogare a Florio per i lavori, che devono terminare entro 4 anni dall'approvazione delle convenzioni, sono le seguenti:

- a) Il governo si obbliga di pagare alla società la somma di lire italiane 1.500.000 in tre rate uguali di lire 500.000 cadauna, pagabili rispettivamente al 31 luglio 1900, 31 luglio 1901 e 31 luglio 1902 sempre quando il bacino sia completamente finito e pronto per il collaudo onde essere aperto all'esercizio.
- b) Il Municipio di Palermo si obbliga a concorrere a fondo perduto con la somma di lire italiane 1.200.000 che pagherà alla società in rate uguali di lire 400.000 cadauna pagabili rispettivamente al 10 luglio 1898, al 10 luglio 1899, ed al 10 luglio 1900;
- c) La Cassa di Risparmio di Palermo si impegna a pagare alla società a fondo perduto lire 100.000 in due rate uguali di lire 50.000 cadauna al 10 luglio 1898 e al 10 luglio 1899;
- d) La Provincia di Palermo si impegna a pagare alla società a fondo perduto lire 200.000 in

<sup>43</sup>ASP, PG, 1860-1905, Busta 173, fase. 516, cat. Palermo, 24 marzo 1897.

24: Bozze delle Convenzioni A e B, Palermo, 16 <sup>44</sup>Ivi.

marzo 1897; Lettera di Codronchi a Prinetti, <sup>45</sup>Ivi, conv. B, p. 1.



due rate uguali di lire 100.000 cadauna al 10 luglio 1898 e 10 luglio 1899.

Il pagamento della prima rata tanto da parte del comune che della cassa di Risparmio di Palermo e della Provincia è subordinata alla condizione che a quell'epoca i lavori del Bacino siano già stati appaltati e incominciati<sup>46</sup>.

Inoltre si stabilisce che i concorsi a fondo perduto «non potranno in alcun modo essere aumentati per spese maggiori impreviste nella costruzione e nel completamento del bacino né per qualunque altra causa»<sup>47</sup>.

Un'altra parte fondamentale contenuta nelle due convenzioni è quella relativa all'escamotage codronchiano sulla cessione delle aree. Se sui finanziamenti viene nominato solo il bacino di carenaggio, qui la parte da leone la fa esplicitamente il cantiere navale.

Il governo mandando ad effetto la cessione dell'area di 5200 metri quadrati alla Castelluccia, fatta già al ministero in base agli art. 6 della legge 14 luglio 1889 n. 6280 (serie 3a) ed agli art. 3 della convenzione del 15 giugno 1893 fa cessione e consegna al municipio di Palermo di detta area e detto municipio ne riceve consegna.

Il governo concede al Municipio di Palermo che accetta per la durata di 90 anni allo scopo di impiantarvi un cantiere navale con stabilimenti relativi, l'area di spiaggia della superficie di metri quadrati 15970 circa nella spiaggia della Castelluccia confinante a mezzogiorno con la Castelluccia e con l'altra area di cui sopra; a ponente con la via dell'Acquasanta; a mezzanotte con il molo della Manifattura di Tabacchi; e a Levante con il mare e con l'area di cui sopra;

Il governo concede pure al detto scopo al Municipio di Palermo per la durata di 90 anni l'ex forte della Castelluccia e la rispettiva area. Nonché il diritto d'occupazione per la stessa durata di anni 90 della superficie superiore del molo settentrionale del porto di Palermo per una lunghezza di 185 metri da misurarsi dalla punta del saliente sud-ovest della Castelluccia.

Il governo concede infine al predetto Municipio, sempre allo scopo suindicato e per la durata di anni 90, uno spazio acqueo della superficie di metri quadrati 81520,31 a levante del fabbricato della Castelluccia, della attuale spianata della Castelluccia del muro di cinta della Regia Manifattura dei Tabacchi nonché del cimitero inglese sino al limite del villino Lagana, con facoltà di colmare in parte detto specchio acqueo per l'impianto del cantiere navale ed annessi stabilimenti e di costruirvi opere di difesa. (...)

Per la cessione di tutte le zone (...) sarà corrisposto dal Municipio al Governo l'annuo canone di lire 0,005 al mq. (...)

In sostituzione dell'ex forte della Castelluccia, di cui l'amministrazione marittima dispone ed usufruisce presentemente, il Municipio si obbliga a sistemare sia in locali governativi sia i nuovi locali da costruirsi a spese del municipio ed in quella ubicazione che in prossimità del Porto verrà stabilita d'accordo con l'amministrazione marittima. [seguono

<sup>46</sup>Ivi, Conv. B, art. 8, pp.4-5, che riprende gli artt. <sup>47</sup>Ivi, Conv. A, art. 8, pp 8-9. 2, 4, 5, 6, 7 della Convenzione A.

le descrizioni degli ambienti]

La precisa ubicazione e le modalità relative alla formazione e sistemazione dei vari locali suindicati verrà ulteriormente determinata, occorrendo mediante accordi speciali fra il municipio, l'amministrazione marittima e quella dei lavori pubblici.

D'altra parte il governo prende formale impegno di presentare al parlamento una legge speciale nel termine massimo di un anno dalla data della presente convenzione, per fare approvare la cessione definitiva al municipio di Palermo delle aree suindicate, eccettuate però quella alla base del molo settentrionale per la lunghezza già indicata di metri 185 e che resterà concessa per anni 90 come sopra è detto<sup>48</sup>.

E nella convenzione B si legge che le succitate aree vengono cedute gratuitamente per 90 anni dal «Municipio di Palermo valendosi di quanto convenuto con lo Stato e con gli altri enti» al Comm. Florio, che «nello intento di fare cosa utile alla città di Palermo e alla intera isola dichiara di voler costruire un cantiere per costruzioni navali con annessi stabilimenti meccanici ed industriali in Palermo (...) Nel caso di definitiva cessione di dette zone ed aree prevista (...) il Comune di Palermo si impegna fin da ora a farne cessione a sua volta al medesimo prezzo che ne avrà pagato allo stato, al comm. Florio nel nome, che si obbliga fin da ora ad accettarla»<sup>49</sup>.

È inoltre espressamente previsto che il bacino «rimarrà proprietà dello stato al quale ricadrà spirato il termine della concessione di esercizio [della durata di 70 anni] da parte della società»<sup>50</sup>, a differenza del cantiere navale che rimarrà di proprietà di Florio. Il fatto di non includere il cantiere fra gli oggetti da finanziare è un altro escamotage giuridico, che permette di mostrare le due convenzioni come modifiche ad una legge già esistente. La legge 6 agosto 1893 n. 468 permetteva, infatti, al governo di variare le spese purché non fossero eccedenti i fondi previsti. È chiaro che il finanziamento del cantiere, come aveva previsto Prinetti, sarebbe stato possibile solo se approvato da una nuova legge e avrebbe potuto essere oggetto di critiche dalle opposizioni in quanto impresa privata finanziata dallo stato. Ma nella sostanza è il progetto di insieme, bacino e cantiere, ad essere finanziato, esattamente come voleva Florio quando a settembre dell'anno precedente si era candidato a costruirli.

Una novità che susciterà non poco controversie, e che non era stata oggetto di specifiche trattative precedentemente, è l'esenzione del dazio di consumo governativo a favore della società Florio, introdotto dall'art. 11 della convenzione B.

<sup>48</sup>Ivi, Convenzione A, art. 3, pp.3-7.

<sup>50</sup>Ivi, Conv. B, art. 7, pag. 4.

<sup>49</sup>Ivi Conv. B, art. 9, p.5.

La costituenda società resterà esonerata dal pagamento di ogni tassa per dazio di consumo governativo o comunale sui materiali di costruzione, macchinari di ogni specie, combustibili, lubrificanti ed ogni altra materia che potrà occorrere per la costruzione ed impianto del bacino di carenaggio, dei cantieri e degli stabilimenti meccanici annessi.

La stessa esenzione di ogni tassa per dazio consumo tanto governativo che comunale verrà accordata alla società per tutta la durata de/a concessione del bacino per tutte le materie prime, combustibili, lubrificanti, macchinari di ogni specie destinati all'industria del bacino, dei cantieri e degli stabilimenti industriali annessi.

Il comm. Ignazio Florio a nome della costituenda società s'impegna fin da ora all'osservanza delle norme di sorveglianza e di quelle modalità che verranno impartite dall'amministrazione municipale per la vigilanza correlativa alle predette esenzioni di tassa di dazio consumo.<sup>51</sup>

La convenzione B fra gli enti e Florio sarebbe entrata in vigore una volta che Governo, Provincia, Comune e Cassa di Risparmio avessero approvato la convenzione A e dopo che la Corte dei Conti avesse emanato il relativo decreto di attuazione<sup>52</sup>.

Per Codronchi, la firma delle convenzioni, frutto del suo lavoro di mediazione ed elaborazione, è il traguardo, che, non senza fatica, ha tagliato in una corsa contro il tempo. Il giorno stesso della firma dei rappresentanti degli enti coinvolti, il conte può tirare un sospiro di sollievo e scrivere al suo Presidente del Consiglio: «In questo momento ho firmato con il Comm. Florio la Convenzione del cantiere navale e bacino. (...) Così è compiuto un atto che inizia il risorgimento industriale ed economico di questa città nel tempo in cui un cittadino di Palermo è a capo del Governo italiano»<sup>53</sup>. Ma il suo ottimismo è eccessivo. La corsa è appena iniziata.

## 5. Trattative, scontri e modifiche.

Una volta approvate dal governo, le due convenzioni devono passare al vaglio del parere del Consiglio di Stato e quindi registrate alla Corte dei Conti. Ma alcune clausole necessitano di chiarimenti, innanzitutto la questione dei finanziamenti della Provincia. Il Consiglio provinciale, infatti, non aveva ancora deliberato il concorso a fondo perduto di lire 200.000 per la costruzione del

<sup>51</sup>Ivi, Conv. B, art. 11, p. 6.

<sup>52</sup>Ivi Conv. A, art. 16 e Conv. B, art. 12.

<sup>53</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 195, fase. 36, Cat.24,

telegramma di Codronchi a Di Rudini, Palermo, 16 marzo 1897.

bacino di carenaggio. Il 18 marzo Codronchi aveva sollecitato Pantaleone a provvedere in tal senso<sup>54</sup>. Ma il 28 marzo il Consiglio Provinciale non si è ancora riunito per deliberare. Florio allora, sotto le pressioni di Codronchi, consente di addossarsi l'onere delle 200.000 nell'intento di non ritardare ulteriormente la stipulazione dell'atto<sup>55</sup>. In tal modo Codronchi può spedire le bozze al Ministero dei Lavori Pubblici per il parere del consiglio di stato alla fine di marzo<sup>56</sup>. La provincia approverà finalmente all'unanimità il concorso di 200.000 solo a metà maggio<sup>57</sup>.

Nel frattempo altri e più spinosi problemi non hanno trovato soluzione. Uno dei più intricati fu senza dubbio quello sorto dalla concessione dell'area della Castelluccia e dell'ex forte. Superati i problemi burocratici tramite un iter di cessioni a catena (stato-municipio-Florio), vanno risolti quelli logistici ed economici.

Florio aveva rifiutato la parte iniziale della bozza della convenzione A, che all'art. 5 gli addossava l'onere di fornire i locali sostitutivi dell'ex forte della Castelluccia. Nell'ambito delle bozze, si era convenuto allora di stabilire una formulazione generica che dava al municipio la responsabilità di trovare i locali sostitutivi. Si pensava che all'uopo fossero disponibili una parte dei locali del forte di Casellammare, del fabbricato detto dell'arsenale e di una parte dell'ex monastero della Badia Nova. Il Florio comunque si assumeva l'onere di «rilevare il municipio dall'onere di pagare il canone per le aree concesse e di costruire la casetta per l'ufficiale di porto e per 6 uomini di bassa forza portuaria»<sup>58</sup>.

Il problema dei locali che doveva fornire il municipio diviene terreno di scontro politico fra Codronchi e Pantaleone. Il regio Commissario Straordinario per il Comune nel progetto di delibera di approvazione delle Convenzioni, derogando nei fatti i dettami dei contratti, scrive che il Comune «...delibera inoltre di insistere nelle trattative con il governo affinché vengano con atto addizionale alleviati gli oneri imposti al comune dall'art. 3 della convenzione A.»<sup>59</sup>.

L'art. 3 della Convenzione A prevede a carico del Comune la costruzione o la devoluzione di locali comprendenti:

<sup>54</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 195, fase. 36, Cat.24, Nota di Codronchi al Prefetto, Palermo, 18 marzo 1897.

<sup>55</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat. 24, Lettera di Codronchi al Ministero dei LL. PP., Palermo, 24 marzo 1897.

<sup>56</sup>Ivi.

<sup>57</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat.

24, Nota del Prefetto al Codronchi, Palermo 15 maggio 1897.

<sup>58</sup>Ivi.

<sup>59</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat.24, Progetto di delibera allegata a una Lettera di Pantaleone a Codronchi, Palermo, 8 Aprile 1987.

un alloggio composto da 6 convenienti camere e cucina per uso del Capitano di porto;  
altro alloggio analogo per un ufficiale della capitaneria;  
i locali occorrenti per l'alloggio di 24 individui di bassa forza portuaria in ragione di due camere e cucina ciascuno muniti di un conveniente numero di latrine;  
altri locali nel porto ed in prossimità della capitaneria, tali da soddisfare ai seguenti requisiti per le eventuali occorrenze della R. Marina:  
capacità di alloggio di 20 marinai;  
capacità di alloggio di 6 sotto ufficiali;  
capacità per sistemarvi una calderine Field e una pompa a comprimere l'aria;  
capacità di depositarvi 20 siluri e contenenti inoltre cucina, latrina, e un piccolo magazzino per materiali marinareschi.

Inoltre in cambio della casetta demaniale attualmente esistente ed usufruita dalla Amministrazione marittima, un'altra casetta contenente un ugual numero di ambienti, per la stessa superficie, di quella attuale per uso di alloggio di un ufficiale di porto nonché gli alloggi per 6 individui di bassa forza portuaria in ragione di due camere e cucine ciascuno e un conveniente numero di latrine<sup>60</sup>.

Anche se successivamente l'incarico di costruire questi ultimi alloggi era stato girato a Florio nella convenzione B, è evidente che la spesa che il Comune doveva sopportare non è irrisoria. Queste condizioni erano state accettate dal Pantaleone, senza un'esplicita riserva. Giunge quindi come un fulmine a ciel sereno questa riserva contenuta nella deliberazione. Una riserva che riapre inopportuno il problema. Ricordiamo che il ministro della Marina aveva accordato la concessione dei locali e la loro demolizione, solo in cambio di altri. Il ministero delle finanze era stato radicalmente contrario a qualunque spesa aggiuntiva rispetto ai finanziamenti previsti e ciò era stato esplicitamente incluso nelle due convenzioni. La deliberazione proposta da Pantaleone rischia di mettere Codronchi in una nuova difficile posizione. È un passo indietro che Pantaleone giudica necessario.

Queste condizioni -spiega Pantaleone al Codronchi- sebbene non conformi a quelle che si erano concordate nelle conferenze di Roma furono da me accettate a nome del Comune senza obiezioni o riserve che se messe avanti al momento in cui si dovevano firmare le convenzioni avrebbero dato luogo a nuove difficoltà e forse a ritardi. Ed in coerenza alla firma data, stesi oggi stesso la deliberazione per l'accettazione delle due convenzioni, salva la ratifica del Consiglio Comunale.

Nella deliberazione ho però inserito a cautela del Comune e anche mia la riserva di fare pratiche presso il Ministero della Marina, con il tramite della V.E., al fine di ottenere che l'art. 3 della convenzione A venga sostanzialmente mutato, in maniera che invece dell'obbligo certo del Comune di costruire e fornire i locali che occorrono alla Marina si

<sup>60</sup>Convenzione A, art. 3, p. 6., Cit.

stabilisca come caposaldo che i servizi e gli uffici marinareschi vengano collocati e sistemati, come pareva si fosse convenuto nelle fugaci trattative preliminari che precorse la firma della convenzione, in locali demaniali e nell'ex convento della Badia Nuova.

Ed a questo scopo mi rivolgo con viva preoccupazione a V.E. onde voglia considerare a quali gravi conseguenze può trovarsi esposte il Comune per effetto dell'Art. 3 di detta convenzione, qualora per un possibile mutamento di uomini e di intenzioni, ora favorevoli al Comune, il Ministero della Marina volesse richiedere la pura e semplice esecuzione di quel fatto che è disgraziatamente troppo chiaro ed esplicito<sup>61</sup>.

Pantaleone dunque non aveva incluso riserve per evitare ritardi. Ma ora l'esplicitazione di queste remore rischia di arenare definitivamente il progetto, irritando non poco il Regio Commissario Civile Straordinario per la Sicilia. Codronchi non può far altro che invitare duramente e fermamente Pantaleone a rispettare i patti non solo perché da lui firmati, ma perché più vantaggiosi per il Comune rispetto alle precedenti convenzioni. Rispetto agli accordi del 1893, infatti,

il Comune, scrive Codronchi a Pantaleone in una lettera a metà aprile, avrebbe speso Lire 2.115.000 o nella migliore ipotesi due milioni in cifra tonda. Con la nuova convenzione è obbligato a spendere, a fondo perduto, Lire 1.200.000; resta quindi un risparmio accertato di 915.000 o almeno di 800.000; e se anche questa somma dovesse essere prelevata nell'ipotesi inammissibile che non riuscissero ad aver esito completamente favorevole le pratiche già attivate per sostituire con locali demaniali quelli della Castelluccia, con la spesa di duecentomila lire per nuovi locali il Comune avrebbe pur sempre realizzato un'economia non molto inferiore ai tre quarti di un milione.

Non s'intende pertanto come ella abbia potuto affermare che il Municipio deve assumere per l'esecuzione del nuovo piano una spesa effettiva assai maggiore di quella stabilita nella convenzione del 1893 e che i nuovi patti sono onerosi.

(...) Il fatto ha dimostrato che la convenzione del 1893, specialmente a causa dell'obbligo che per essa aveva il Comune di anticipare quattro milioni allo Stato, era se non impossibile, tenuto conto delle difficoltà che si opponevano alla conclusione del prestito del Banco di Sicilia, di quelle ancor più gravi che si sarebbero incontrate nel caso che si fosse dovuto far capo ad altro mutuante, di difficilissima attuazione anche a causa del patto espresso sancito nella convenzione stessa che il governo non avrebbe posto mano ai lavori se prima il Comune non avesse dimostrato di aver disponibile l'intera somma in parola.

Dopo aver ricordato che la stessa esenzione del dazio non è un costo per il Comune, quanto una rinuncia ad utili futuri, che se non ci fosse stato il cantiere, comunque non ci sarebbero verificati, e visto che per Florio questa «è una

<sup>61</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, legato, Palermo, 8 Aprile 1987. cat.24, Lettera di Pantaleone a Codronchi ed al-

conditio sine qua non per la stipulazione del Contratto», Codronchi invita Pantaleone a rispettare i patti già da lui firmati alla lettera e chiede di modificare la sua delibera in tal senso<sup>62</sup>.

Le stringenti argomentazioni del R. Commissario per la Sicilia e la sua posizione gerarchicamente superiore impongono al Pantaleone di stracciare la deliberazione e di attuarne un'altra due giorni dopo, in cui si legge che il Comune «delibera modificando in quanto occorre la deliberazione dell'8 aprile, di accettare pienamente e semplicemente le due convenzioni del 16 marzo...»<sup>63</sup> Altro che riserve!

È chiaro che una volta ottenuto l'appoggio politico di Pantaleone, Codronchi non può però aspettare la costruzione dei locali sostitutivi dilatando ulteriormente l'inizio dei lavori. Elabora dunque un altro escamotage teso a restringere i tempi, anche perché il suo mandato sta per finire. Ecco allora un'altra lettera a Brin:

Con nota 10 maggio scorso, 1109, ufficio genio militare di cotesto ministero dispose che locale sottodirezione Genio non consegnasse Castelluccio al Municipio se prima o contemporaneamente questo non avesse offerto locali idonei, rispondenti condizioni previste convenzione 16 marzo...

Se tale disposizione dovesse eseguirsi letteralmente potrebbero trascorrere molti mesi prima che potesse aver luogo consegna Castelluccio ed inaugurazione lavori costruzione bacino e cantiere. Essendo invece indispensabile per ragioni alta convenienza ben note a V.E. che inaugurazione non sia ritardata, urge adottare espediente provvisorio per assicurare alloggi al personale porto e deposito materiale stazione torpediniere.

Municipio provvederà corrispondendo in denaro indennità annua di Lire 1.500 per capitano di porto, 1200 per l'ufficiale e 365 per ciascun uomo di bassa forza, somme superiori a quelle occorrenti per procurare ottimi alloggi, come lo stesso Comandante Porto riconosce. L'indennità sarà pagata fino a che non sarà pronto locale definitivo che il Municipio probabilmente costruirà di pianta.

Pel deposito materiali sarà provveduto attuando progetto adattamento locale Arsenale, già approvato dalla direzione genio marina. Però durante qualche mese occorrente per esecuzione tali lavori, materiali sarebbero conservati in altri magazzini disponibili presso l'arsenale stesso. Prego impartire in tal senso disposizioni al genio militare<sup>64</sup>.

Il Ministro Brin accetta ribadendo la necessità di aver comunque alloggi propri. In un telegramma del 9 giugno si chiude almeno momentaneamente il problema della Castelluccia.

<sup>62</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat.24, Lettera di Codronchi a Pantaleone, Palermo, 18 aprile 1897.

<sup>63</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat.24, Estratto di deliberazione del Comm.

Straordinario presso il Comune di Palermo, Palermo, 20 aprile 1898.

<sup>64</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat.24, Telegramma di Codronchi a Brin, Palermo, 7 giugno 1897.

---

Consegna Castelluccio al Municipio deve intendersi subordinata offerta nuovi locali idonei alloggi personale e deposito materiale regia marina. In vista tuttavia circostanze speciali esposte, questo ministero consente consegna condizioni suindicate ed imparte telegraficamente istruzioni capitano di porto e sottodi rettore locale genio militare...<sup>65</sup>

Ma i problemi inerenti alla Castelluccia non sono finiti per il Codronchi. Siamo già nel giugno del 1897 quando, dopo un lungo silenzio, Florio scrive una lettera indignata al ministro: lamenta che dopo due mesi e mezzo dalla firma delle convenzioni le formalità burocratiche e le condizioni pratiche per la loro attuazione non sono ancora terminate e non appaiono nemmeno di imminente approvazione. L'imprenditore intende

alludere anzitutto allo sgombero degli abitanti e dell'ex stazione torpediniere dall'edificio della Castelluccia che occupano tuttora l'intero locale, per cui non si può prevedere quando l'evacuazione completa potrà effettuarsi, mentre d'altra parte la demolizione di quell'ex forte è la prima e più urgente operazione da compiersi per iniziare i lavori del Cantiere.

Né tacerò dell'urgenza dello sgombero degli occupanti la zona di spiaggia fra la R. Manifattura dei tabacchi e la Castelluccia al quale scopo mi risulta che fin dalla fine di Marzo il superiore dicastero della Marina abbassò istruzioni alla locale capitaneria di Porto di notificare agli interessati la disdetta delle attuali concessioni di occupazione temporanea e provvedere allo sgombero delle zone rispettive.

(...) sta di fatto che a tutt'oggi la zona di spiaggia è occupata come nel passato e nessuno degli occupanti accenna a disporsi per lo sgombero. Un simile stato di cose porta grave pregiudizio ai vagheggiati progetti d'impianto di cantiere e bacino ed ogni ulteriore ritardo, potrebbe forse, contro ogni mia volontà, e con sommo mio rincrescimento, renderli inattuabili. (...).<sup>66</sup>

Codronchi, oramai protagonista assoluto di questa fase di scontri e trattative, scrive immediatamente al Ministro della Marina Mercantile pregandolo di risolvere al più presto la questione presso la Capitaneria di Porto<sup>67</sup>. Il Ministro ordina immediatamente al Capitano di Porto di provvedere allo sgombero. Questi, due giorni dopo le sollecitazioni di Codronchi, informa lo stesso che a

seguito degli ordini impartitimi dal Ministero della Marina ho fatto intimare a tutti i concessionari lo sgombero del molo loro conferito per giorno 15 c.m. avvalendomi della facoltà che mi è data dall'art. 781 del regolamento marittimo 20 ottobre 1879. Ho poi affi

---

<sup>65</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, giugno 1897.

cat.24,Telegrama di Brin a Codronchi, Roma, 9 giugno 1897.

<sup>66</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat.24, Lettera di Florio a Codronchi, Palermo, 1

<sup>67</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat.24, Telegramma di Codronchi a Brin del 2 giugno 1897.



dato gli intimati (...) che non ottemperando all'ingiunzione nel perentorio termine assegnato, verranno deferiti all'autorità giudiziaria.<sup>68</sup>

Dal suo rapporto risultano che i concessionari sono perlomeno 13. Di questi un certo Bascone Alfonso che ricorre inutilmente al prefetto il 10 giugno per richiedere almeno un indennizzo:

«Or dopo 21 anni di abitazione lo si vuol mettere forzatamente in mezzo la via con la famiglia senza veruno indennizzo! Come fare o Eccellenza essendo in mezzo la via forzosamente e senza mezzi di poter radunare la famiglia?»<sup>69</sup>.

Domande che ovviamente non troveranno risposta. La strada per il grandioso cantiere navale va spianata senza remore o sentimentalismi.

Anche lo scoglio del parere favorevole del Consiglio di Stato sembra superato a giugno. Già all'indomani della firma Codronchi aveva chiesto a Prinetti di far approvare con la massima sollecitudine le convenzioni al fine di «iniziare al più presto l'esecuzione dei lavori» e fornire così «i mezzi di sussistenza a migliaia di operai disoccupati» rendendo «benedetto il nome del governo in questa contrada»<sup>70</sup>. Il Ministro si era mostrato disponibile, ma aveva richiesto comunque una revisione dei tempi stabiliti nelle convezioni, che erano giunte a Roma solo il 26 marzo, a 10 giorni dal termine della loro approvazione<sup>71</sup>. Il 6 aprile Rognetta a nome di Florio aveva firmato una dichiarazione di rinuncia ai termini prestabiliti, senza la quale le convenzioni sarebbero divenute nulle<sup>72</sup>. Non soddisfatto della disponibilità mostrata da Prinetti, nel giugno Codronchi si rivolge direttamente al Presidente del Consiglio, sempre più preoccupato dell'ingorgo burocratico:

Ministro LL. PP. assicurami aver trasmesso Consiglio di Stato 1 corrente convenzione per bacino e cantiere Palermo. Pregati voler rinnovare premure Senatore d'Anna per sollecito disbrigo, tenendo presente che, per l'avanzarsi della stagione estiva, ogni giorno che passa rende più difficile a Florio costituire Società, perché parecchi capitalisti si allontanano da Palermo o impiegano altrimenti il loro denaro.(...)<sup>73</sup>.

<sup>68</sup> ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat.24, Nota del Capitano di Porto a Codronchi, Palermo, 4 giugno 1897.

<sup>69</sup> ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat.24, ricorso di Bascone Alfonso alla prefettura di Palermo, Palermo, 10 giugno 1897.

<sup>70</sup> ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat. 24, Lettera di Codronchi al Ministero dei LL. PP., Palermo, 24 marzo 1897.

<sup>71</sup> ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat.

24, lettere del Ministero LL. PP. a Codronchi del 28 e 30 marzo 1897.

<sup>72</sup> ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat. 24, Dichiarazione di rinuncia dei termini previsti dalla convenzione del 16 marzo 1897, Palermo, 6 Aprile 1897.

<sup>73</sup> ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat.24, Telegramma di Codronchi a Di Rudinini, Palermo, 4 giugno 1897.

Il senatore d'Anna, su sollecitazione di Rudini, accelera i tempi dell'approvazione del Consiglio di Stato della convenzione e l'11 giugno il presidente del Consiglio può informare Codronchi che

Consiglio di Stato ha dato parere favorevole sui progetti e le convenzioni opere sistemazione e costruzione bacino di carenaggio porto Palermo. Domani parere sarà rimesso Ministro LL. PP..<sup>74</sup>

Le aggiunte e le modificazioni decise dal Consiglio di Stato e dal Consiglio dei Lavori pubblici sono più che altro precisazioni che Florio non ha fatica ad accettare in toto, in quanto non intaccano la sostanza dei finanziamenti né aggiungono altri oneri sulle spalle dell'imprenditore. La strada sembra in discesa. Il 5 luglio un telegramma di Prinetti informa Codronchi che il decreto è stato da lui firmato e spedito lo stesso giorno alla Corte dei conti<sup>75</sup>. Ma è proprio la registrazione da parte della Corte che sarà l'ostacolo più difficile e faticoso, anche perché indipendente dalla volontà del governo.

## 6. La Corte dei Conti e la partenza di Codronchi.

Per Florio l'esenzione dal dazio di consumo governativo e comunale, previsto dall'art. 11 della convenzione B, è «una conditio sine qua non per la stipulazione del contratto».<sup>76</sup>

Pantaleone l'aveva accettato suo malgrado<sup>77</sup>. Esentare Florio dal pagamento della tassa sulle materie prime utilizzate per il cantiere significava rinunciare a un introito consistente ed estremamente salutare per le casse comunali. Esisteva comunque il problema giuridico: come esentare Florio da tasse che erano previste dalla legge? Pantaleone stesso inizialmente aveva offerto due soluzioni. La prima, «più sicura e più facile», prevedeva di porre il bacino ed il cantiere fuori dalla cinta daziaria; era una soluzione immediata ma molto artificiosa e arbitraria. Il consiglio comunale avrebbe dovuto ridisegnare la cinta daziaria in relazione all'area di costruzione del cantiere. La seconda «più conforme alla legge» avrebbe fatto coincidere la linea daziaria con quella della

<sup>74</sup> ACS, PCM 1898 (Rudini), fase. 142, telegrama di Rudini a Codronchi, Roma, 11 giugno 1897.

<sup>75</sup> ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat.24, Telegraninia di Prinetti a Codronchi, Roma, 5 luglio 1897.

<sup>76</sup> ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516,

cat.24, Lettera di Codronchi a Pantaleone, Palermo, 18 aprile 1897.

<sup>77</sup> ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat. 24, Lettera di Pantaleone a Codronchi ed allegato, Palermo, 8 Aprile 1897.

spiaggia, effettivo confine cittadino, «accordando speciale licenza per l'introduzione di generi che si esenterebbero dal dazio»<sup>78</sup>.

Evidentemente però questo avrebbe costituito un precedente pericoloso di esenzione delle tasse ad un'impresa dal carattere privato. In una riunione privata al Ministero delle Finanze a Roma, il Direttore Generale delle gabelle, Comm. Brusca, aveva suggerito invece all'ing. Rognetta di propendere più per l'ipotesi che collocava gli impianti industriali «fuori dalla cinta daziaria»<sup>79</sup>. Rognetta aveva così informato immediatamente Codronchi. Il Regio Commissario aveva fatto emanare il 28 aprile un decreto comunale che disegnava la cinta ai confini del cantiere e degli impianti, lasciandoli fuori<sup>80</sup>.

Quando finalmente a luglio i contratti arrivano all'esame della Corte dei Conti per la definitiva registrazione, l'organo di controllo contabile dello stato è tutt'altro che soddisfatto del decreto fatto emanare in aprile da Codronchi. Il ministro dei LL. PP. comunica, infatti, al Regio Commissario che la Corte desidera essere rassicurata che durante l'esercizio degli impianti, 70 anni, non avverranno mutamenti nel recinto daziario tali da includere gli impianti e creare così un privilegio, che formalmente non si può accettare se non tramite una legge parlamentare. Al contrario sarebbe stato violato l'art. 54 del regolamento della contabilità<sup>81</sup>.

Codronchi contesta questa violazione sostenendo che la Corte non ha tenuto in conto che il consolidamento dei dazi di consumo governativi e comunali, di prossima attuazione, elimina il problema delle modifiche nel lungo periodo. Infatti,

per effetto legge 8 agosto 1895 sul consolidamento canoni daziari per decennio e tenuto conto del progetto di legge presentato al Parlamento per il consolidamento definitivo e perpetuo dei canoni stessi, riscossione dazii, anche governativi, è tenuta dal Comune a suo rischio e pericolo, onde Stato non potrà risentire alcun pregiudizio dall'esenzione in parola né quindi ritenersi violato art. 54 regolamento contabilità<sup>82</sup>.

Al contempo, il giovane Florio è infastidito per il protrarsi imprevisto dei tempi d'approvazione del progetto e preoccupato per l'imminente scadenza del

<sup>78</sup>Ivi.

<sup>79</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat.24, Telegramma di Rognetta a Codronchi, Roma, 12 aprile 1897.

<sup>80</sup>L'esistenza del Decreto si evince anche da: ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat. 24, Telegramma di Codronchi al Ministro LL. PP.,

Palermo, 15 luglio 1897.

<sup>81</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat.24, Nota del Ministero dei LL. PP. a Codronchi, Roma, 14 luglio 1897.

<sup>82</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat.24, Telegramma Codronchi a Ministro LL. PP., Palermo, 16 luglio 1897.

mandato di Codronchi, suo diretto e favorito interlocutore governativo. Così il 23 luglio prende nuovamente la penna in mano per esprimere al Presidente del Consiglio il suo disappunto:

La nota Convenzione per il Bacino e Cantieri di Palermo - scrive Florio a Di Rudini- trovasi sempre presso la Corte dei Conti, sin dal principio del corrente mese perché sia registrato il Decreto di approvazione, ciò che reca gravi danni all'impresa, impedendo l'inizio dei lavori nell'attuale propizia stagione, e facendo così perdere un anno intero. Sono poi alquanto impensierito oltreché da questo ritardo che compromette tutto, anche ed in ben maggior grado dalla notizia che va a cessare il R. Commissariato Civile per la Sicilia alla fine del corrente mese. Questa cessazione, temo sia cosa assai grave per la nostra Sicilia e credo dover far palese all'E. V. l'apprensione che desta nell'animo mio. Ed in vero, i servizi resi nel breve periodo trascorso da S.E. il R. commissario Civile furono notevoli e dal prolungarsi dell'istituzione in modo stabile, per alcuni anni si sarebbero potuti aspettare grandi risultati ed un assetto serio delle varie amministrazioni dell'isola. (...) L'E.V. comprenderà facilmente come tutto ciò abbia scosso alquanto la mia fiducia per l'avvenire dell'Isola, tanto che mi trovo quasi nella incertezza se continuare o no il progetto dei Cantieri prevedendo future difficoltà che potrebbero divenire serie quando le cose, non ancora pervenute in instabile assetto, verrà a cessare il R. Commissario Civile<sup>83</sup>.

Lo stesso Codronchi, impaurito dal pericolo di ripensamento del giovane imprenditore, cerca di mobilitare il Di Rudini per far pesare tutta la sua autorità ed influenza per ingraziarsi il parere della Corte. «È necessario- scrive il Regio Commissario a Di Rudini- che Corte dei Conti registri sollecitamente decreti approvanti contratto cantieri Palermo perché Florio non abbia eccezioni o pentimenti.»<sup>84</sup>

Rudini, pressato da Florio e da Codronchi, indirizza il giorno dopo al Ministero delle Finanze, del Tesoro e dei Lavori Pubblici questo telegramma: «Ministro Commissario Civile per la Sicilia dichiara esser necessario che Corte dei Conti registri sollecitamente decreti approvanti contratto cantiere Palermo, perché Florio non abbia eccezioni o pentimenti. Prego V.E. di fare opportuni uffici»<sup>85</sup>.

L'insieme del governo è quindi mobilitato, al servizio di Florio, per accelerare i tempi dell'approvazione della Corte. Di Rudini stesso manda anche un altro telegramma al Comm. Gaspare Finali, Presidente della Corte dei Conti:

<sup>83</sup>ACS, PCM 1898 (Rudini), fase. 142, Lettera di Florio a Rudini, Palermo, 23 luglio 1897.

<sup>84</sup>ACS, PCM 1898 (Rudini), fase. 142, telegramma di Codronchi a Rudini, Palermo, 23 luglio 1897.

<sup>85</sup>ACS, PCM 1898 (Rudini), fase. 142, Bozza di telegrammi Di Rudini ai Ministri delle Finanze, dei Lavori Pubblici e del Tesoro, Roma, 24 luglio 1897.

Caro Amico, il Conte Codronchi ha fatto presente la necessità che i decreti con cui si approva il contratto con la Ditta Florio per il cantiere di Palermo siano registrati con qualche sollecitudine, pel timore che il ritardo possa essere cagne per Florio di fare eccezioni o elevare difficoltà. Trattandosi di una questione che interessa altamente la cittadinanza di Palermo, la quale dal cantiere attende un potente risveglio economico, io la prego di affrettare, per quanto è consentito, la registrazione dei relativi decreti<sup>86</sup>.

Ma invano. Il 26 luglio la Corte dei Conti respinge nuovamente il Decreto di approvazione delle Convenzioni «insistendo nella soppressione della clausola relativa all'esenzione dei dazi»<sup>87</sup>.

Per superare le difficoltà la Corte richiede «una convenzione addizionale da firmarsi da tutte le parti contraenti (di abrogazione dell'art. 11) e stipulare una convenzione speciale fra la Ditta Florio ed il Comune di Palermo, in forza della quale questi si obblighi a non includere entro la cinta daziaria il Cantiere fino a che dura la concessione del governo»<sup>88</sup>.

Di fronte alla fermezza della Corte dei Conti, Codronchi non può che piegarsi ed indurre il Consiglio Comunale ad approvare una deliberazione con la quale il Municipio si obbliga «a lasciar fuori dalla cinta per tutta la durata della concessione la località dove sorgeranno bacino e cantiere.»<sup>89</sup>

La notizia della mancata approvazione suscita rabbia e clamore nei giornali vicini al governo. Il Corriere dell'Isola, da tempo schierato con Codronchi, nell'edizione del 28 luglio pubblica un durissimo articolo contro la decisione della Corte:

Si è sparsa come un fulmine la notizia che la Gran Corte dei Conti ha respinto il decreto per la concessione dei lavori occorrenti all'esecuzione del progetto. Nella costruzione dei cantieri navali e del bacino di carenaggio, Palermo vedeva la prossima risoluzione dei problemi operai, del progresso industriale, dell'incremento marittimo, di un nuovo avviamento siciliano alla grande gara del lavoro produttivo remuneratore e se tutto ad un tratto questo splendido orizzonte dovesse chiudersi con un veto altrettanto ingiusto quanto inopportuno, nessuno potrebbe calcolare iperniciosi effetti di un sì terribile inganno<sup>90</sup>.

Codronchi preoccupato che un eventuale scontro con la Corte possa radicalizzare le posizioni dell'organo centrale, pur non avendo notizie certe circa

<sup>86</sup>ACS, PCM 1898 (Rudini), fase. 142, Lettera Di Rudini a G. Finali, Roma, luglio 1897.

<sup>87</sup>ACS, PCM 1898 (Rudini), fase. 142, Nota di Prinetti a Rudini, 27 luglio 1897.

<sup>88</sup>ACS, PCM 1898 (Rudini), fase. 142, Appunto per S.E. intorno ai provvedimenti per il cantiere di

Palermo del prefetto di Palermo. Senza data.

<sup>89</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat.24, Telegramma di Codrochi a Prinetti., Palermo 27 luglio 1897.

<sup>90</sup>Corriere dell'Isola, Palermo, 28/29 luglio 1897.

l'esito positivo, placa le ire del quotidiano siciliano<sup>91</sup>. Cosicché il giorno dopo, lo stesso Corriere calma i propri lettori:

Siamo in grado di rassicurare i lettori: le convenzioni saranno eseguite senza meno. (...) è incorso evidentemente un equivoco (...) Ad ogni modo, tenuto conto della necessità di rimuovere ogni qualunque difficoltà che possa ostacolare ed anche ritardare soltanto la realizzazione dell'importante opera da tutti desiderata, il Ministro Codronchi ha invitato il consiglio Comunale a deliberare senza indugio di assumere l'impegno formale che la cinta dazi aria, quale fu stabilita col decreto 28 aprile dovrà restare invariata, nella parte che si riferisce al bacino e al cantiere durante tutta la durata della concessione<sup>92</sup>.

Ma le trattative lungo i corridoi dei palazzi alti della politica continuano frementi. Codronchi chiede a Prinetti che la Corte dei Conti faccia almeno una registrazione con riserva<sup>93</sup>, e contemporaneamente il suo progetto di deliberazione viene votato dal Comune il 29 luglio<sup>94</sup>.

Ma anche le vacanze estive fanno da ostacolo al Regio Commissario. Prinetti telegrafia a Codronchi il 30 luglio che

dopo rejezioni Corte dei Conti noto decreto, rimessi atti Ministro Finanze perché provveda, sentito il Consiglio dei Ministri, per registrazione con riserva. Comunico subito tuo telegramma collega Branca. Non nascondo però che stante assenza da Roma di lui e molti colleghi, impossibile per ora avere deliberazione<sup>95</sup>.

Lo stesso Rudini non può far altro che chiedere pazienza e fiducia al suo amico Florio, togliendogli al contempo ogni speranza sul prolungamento del mandato a Codronchi:

Le difficoltà sorte per la convenzione del cantiere da cui Palermo attende un potente risveglio economico e dalla quale ella ha il merito principale, non debbono preoccuparla. Io prenderò subito accordi con il Ministero dei Lavori Pubblici e non dubito che le medesime saranno vinte<sup>96</sup>.

<sup>91</sup> «Qui notizia risoluzione negativa adottata dalla Corte ha prodotto viva agitazione che si è momentaneamente calmata in seguito alle assicurazioni fatte a pubblicare sui giornali, che convenzioni saranno, ciò nonostante, eseguite». cfr. ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat. 24, Telegramma di Codronchi a Prinetti, Palermo, 30 luglio 1897.

<sup>92</sup> Corriere dell'Isola, Palermo, 29/30 luglio 1897.

<sup>93</sup> ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat. 24, Telegramma di Codronebi a Prinetti, Palermo 30 luglio 1897.

<sup>94</sup> Ne dà notizia il Corriere dell'Isola, Palermo, 30/31 luglio 1897.

<sup>95</sup> ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat. 24, Telegramma di Prinetti a Codronchi, Roma 30 luglio 1897.

<sup>96</sup> ACS, PCM 1898 (Rudini), fase. 142, Lettera di Rudini a Florio, Roma, 30 luglio 1897.

Una nuova convenzione fra Florio e il Comune viene firmata una settimana dopo la deliberazione comunale, seguendo il dettato della Corte. Codronchi ne informa immediatamente sia Branca sia Prinetti<sup>97</sup>. Il ministro del Tesoro a sua volta, dopo aver informato il presidente del Consiglio, dà disposizioni immediate per far eseguire la registrazione da parte della Corte dei Conti<sup>98</sup>. La ratifica della Provincia della deliberazione comunale arriva il 25 agosto<sup>99</sup>.

Il 19 agosto Codronchi, nominato presidente della giunta governativa per l'unificazione dei debiti delle province e dei comuni della Sicilia, lascia l'isola. Una grande cerimonia, presenti tutti i notabili della città, dà il suo saluto al ministro che a bordo della Marco Polo, lascia Palermo per recarsi nella sua casa di Imola a scrivere un libro sulla Sicilia<sup>100</sup>. Il suo mandato di Regio Commissario Straordinario per la Sicilia è scaduto il 30 luglio. Il suo ministero è durato poco più di un anno.

Il bilancio del mandato di Codronchi è stato da più parti oggetto di discussione. Complessivamente il suo operato ha comportato dei buoni risultati contro l'opposizione al governo Di Rudini, ma per il resto le sue iniziative non hanno avuto l'esito sperato: in alcune località verranno reintrodotte le imposte che erano state abolite e disattese le sue disposizioni relative alla riduzione sulla tassa di famiglia. Ma senza ombra di dubbio l'azione più efficace è stata svolta in relazione alle trattative per il cantiere navale. Senza di lui i tempi sarebbero stati molto più lunghi e avrebbero indotto il giovane Ignazio ad abbandonare l'ambizioso progetto. Lo stesso Corriere dell'Isola, che precedentemente aveva detto che Ignazio era l'uomo che ordinava e disponeva gli elementi alla «voluta potenzialità», ne prende atto a metà luglio, dopo quasi un anno di trattative.

Per vero dire il Comm. Florio, lo dissi altra volta, tra i suoi mille affari, si è occupato non troppo del nostro futuro cantiere e più che altro dal punto di vista dello speculatore intelligente. (...)

E con tutta la buona volontà del ministro presente, noi non esitiamo ad affermarlo, il nostro cantiere sarebbe ancora allo stato embrionale, ove non avessimo avuto un ministro per la Sicilia che libero da altre e gravi cure dello Stato, ha preso necessariamente a cuore la faccenda e l'ha condotta in porto. (...)

<sup>97</sup>«Ieri sera consiglio comunale deliberò ratifica convenzione per bacino e cantiere ed esclusione per tutta la durata della concessione... del cantiere navale dalla cinta daziaria». In ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, eat. 24, Telegramma di Codronchi a Branca e Prinetti, Palermo, 7 agosto 1897.

<sup>98</sup>ACS, PCM 1898 (Rudini), fase. 142, Telegramma di Branca a Rudini, Roma 7 agosto 1897.

<sup>99</sup>ACS, PCM 1898 (Rudini), fase. 142, telegramma prefetto Sensales a Rudini, Palermo, 25 agosto 1897.

<sup>100</sup>Ne dà notizia il Corriere dell'Isola, Palermo, 19 agosto 1897.

E per opera del Ministro Commissario si è passato sopra ad una miriade di formalità per i contratti di cessione fra tre ministri ed il municipio, passando sopra al consiglio di Stato ed opponendo per decreto reale il progetto. E proprio, vedi coerenza, alcuni giornali fanno di ciò un torto al Codronchi senza accorgersi che con il loro biasimo implicitamente riconoscono che egli ha dovuto fare un poco più che qualcosa per il cantiere<sup>101</sup>.

E, in effetti, Codronchi ha risolto le opposizioni di Pantaleone, le lentezze della Provincia, la richiesta di Branca di ottenere una legge e non un decreto, ha superato la questione della Castelluccia e sostanzialmente quella del dazio, ha trovato una diversificazione delle fonti di finanziamento per raggiungere la somma che aveva richiesto Florio. È stato un maestro negli escamotage per superare ogni ostacolo che gli si parava innanzi. Possiamo dire con certezza che senza il suo operato Florio avrebbe rinunciato, sconcertato dalle lungaggini burocratiche, legislative e dalle latenti opposizioni politiche. Ciò è anche dimostrato dalle lettere che nel settembre, all'indomani della partenza di Codronchi, Florio scrive a Di Rudini e che riportiamo integralmente.

Eccellenza,

Dal 16 Marzo del corrente anno, in cui vennero stipulate le convenzioni per la concessione del Bacino di Carenaggio e del cantiere Navale, sono trascorsi circa sei mesi, dei quali quattro furono impiegati dai vari uffici dei Ministeri per lo sviluppo delle pratiche relative all'approvazione di dette Convenzioni, mentre un tempo di gran lunga inferiore bastava a me ed ai miei incaricati per allestire i lavori preparatori e gli studi inerenti all'impianto di un'opera di così grande importanza.

Ed ora benché si siano compiute tutte le pratiche opportune per eliminare gli appunti mossi dalla corte dei conti, le Convenzioni giacciono sempre a Roma in attesa della registrazione, dando campo alle maligne insinuazioni che gli avversari del governo non mancano di mettere avanti sulla serietà dei provvedimenti presi a favore di Palermo e che, colpendo anche me, mi mettono in una posizione poco chiara dinanzi al paese. Inoltre l'opera stessa ne soffre, giacché il ritardo della definitiva approvazione mi vieta di passare alla costituzione della Società Assuntrice, e quindi di porre mano ai lavori, recando grave danno materiale a coloro che da detti lavori aspettano il guadagno che assicurerà loro la vita giornaliera. Altro non aggiungo, lasciando all'E. V di valutare quanto sia rincrescevole e dannoso l'odierno stato di cose, e confidando che vorrà compiacersi di provvedere al riguardo in modo che la Corte dei Conti proceda finalmente alla tanto attesa registrazione»<sup>102</sup>.

Cinque giorni dopo ai limiti della rottura, l'imprenditore prende nuovamente in mano la penna per scrivere a Di Rudini.

<sup>101</sup>Editoriale del Corriere dell'Isola del 12/13 luglio 1897.

<sup>102</sup>ACS, PCM 1898 (Rudini), fase. 142, Lettera di Florio a Rudini, Palermo, 7 settembre 1897.



Eccellenza,

Sotto l'impressione del telegramma che, contro ogni mia previsione S E il Ministro Luzzatti ha comunicato al Prefetto di Palermo, riguardo al cantiere e al bacino, io non posso fare a meno di sottoporre a V.S. le idee che naturalmente derivano da uno stato di cose che si vede, purtroppo, ma non si spiega.

Non occorre che io ripeta a V.E. sotto quali auspici e con quali propositi nacque l'idea di questa opera: per conseguire lo scopo io esponevo ingenti capitali, affrontavo la questione operaia, e chiedendo il patrocinio del Governo, non lo chiamavo a nessun sacrificio pecuniario, e quindi mi aspettava tutt'altra cooperazione dalle autorità.

Non voglio indagare se altre influenze oltre quella dell'art. 54 (a torto ripetuto dopo i voti del Consiglio Comunale di Palermo) abbiano potuto determinare il secondo rifiuto, però non esito a dichiarare a V.E. che, dopo ciò, io non sono più legato alla convenzione.

Ero venuto a Palermo, interrompendo il mio viaggio colla certezza di poter costituire subito la Società e sistemare i preliminari per dare esecuzione al progetto; ma l'impreveduta opposizione [della Corte dei Conti] mi ha scoraggiato; e poiché invece di aiuti e favorevole cooperazione, trovo tanti ostacoli, io riprendo la mia libertà d'azione, e riparto subito, lasciando in sospenso qualsivoglia pratica.

Spero che al mio ritorno troverò appianate le difficoltà, ma non dissimulo a V.E. che il ritardo equivale a diciotto mesi perduti e compromette un lavoro che presentavasi tanto favorevole nell'attuale periodo.

In ogni modo, se tornando, non troverò uno stato di cose compatibile con i miei interessi e col rischio che assumo, sarà forza di abbandonare l'idea di questo sfortunato progetto, e non le nascondo che in tal caso dovrò adempiere al dovere di far noti chiaramente le cose al pubblico perché non si equivochi sulle mie intenzioni; volendo sfuggire alla taccia che tutte le mie promesse nascondessero un maneggio elettorale<sup>103</sup>.

Florio minaccia di tirarsi indietro e di denunciare pubblicamente le opposizioni al suo progetto. Poi parte per un viaggio in Grecia e in Terrasanta, lasciando come suo rappresentante l'ing. Rognetta<sup>104</sup>. Il tono irato dell'imprenditore siciliano è dovuto al secondo rifiuto della Corte. La Corte non ha giudicato sufficienti le deliberazioni del Consiglio Comunale. Queste, secondo la Corte, non vincolavano le future rappresentanze comunali a mantenere gli impianti fuori dalla cinta daziaria<sup>105</sup>. Solamente grazie ad una nuova mobilitazione da parte dei ministri principali del governo Rudini, la Corte registra il 16 settembre il decreto con riserva<sup>106</sup>.

<sup>103</sup>ACS, PCM 1898 (Rudini), fase. 142, Lettera di Florio a Rudini, Palermo, 13 settembre 1897.

<sup>104</sup>Ne dà notizia il Prefetto Sensales, vedi A. C. 5. di Roma, PCM 1898 (Rudini), fase. 142, Telegramma del prefetto di Palermo a Rudini, Palermo, 12 settembre 1897.

<sup>105</sup>Ciò si evince da un telegramma del Prefetto di

Palermo a Rudini. In ACS, PCM 1898 (Rudini), fase. 142, Telegramma di Sensales a Rudini, Palermo, 15 settembre 1897.

<sup>106</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 173, Fase. 516, cat.24, telegramma di Rudini a Sensales, Roma, 16 settembre 1897.

## 7. Il Bacino di Messina

All'inizio del 1898 Florio tenta di assumere la gestione del bacino di carenaggio di Messina e di costruire un altro cantiere navale. Approfittando della liquidazione della Cassa di Risparmio Vittorio Emanuele, che lo ha in concessione, egli firma un accordo per la subconcessione al prezzo di 450.000 lire<sup>107</sup>. Grazie al lavoro di Di Rudinì, del Prefetto Municchi e del Ministro Pavoncelli, il 28 maggio del 1898, superate le difficoltà insorte per l'iscrizione all'ufficio del registro di Palermo del contratto, la Corte dei Conti registra il decreto per la cessione dell'esercizio del bacino di carenaggio di Messina alla ditta Florio<sup>108</sup>.

Le tre operazioni - il bacino di carenaggio e i cantieri navali- nelle intenzioni di Florio rientravano in un unico grande disegno, tanto che la mancata realizzazione di una sola parte - così egli affermava- avrebbe messo in crisi l'intero progetto.

Ma nuovi intoppi burocratici e la situazione economica generale, nonostante il vivo interessamento dell'allora Presidente del Consiglio Pellon, subentrato a Di Rudinì nel giugno del 1898,<sup>109</sup> impediscono che l'affare vada in porto e presto la «grande iniziativa industriale» di Messina scompare nel dimenticatoio delle ambizioni perdute.

Nel maggio 1898 Florio fonda la Società Anonima prevista dalle convenzioni del 16 marzo 1897. Il suo capitale sociale è di Lire 5 milioni, suddiviso in azioni da 250 lire. Fra i suoi finanziatori, quello di maggior rilievo è la Banca Commerciale Italiana a cui Florio ha chiesto di associarsi con un versamento di 1 milione di lire. La sua denominazione è «Cantieri Navali, Bacini e Stabilimenti meccanici Siciliani»<sup>110</sup>.

I nuovi ritardi dovuti all'ambizione di Florio su Messina ed a una vertenza con la Manifattura tabacchi, che si sbloccherà solo in ottobre<sup>111</sup>, esasperano una situazione sociale già difficile, come abbiamo visto. Numerose sono le agitazioni che si verificano già in gennaio del 1898. Di fronte agli uffici della N.G.I., centinaia di operai dello Scalo di Alaggio uniti a un buon numero di

<sup>107</sup>A.C.S. Roma, Pres. Cons. Mm. Di Rudinì, 1898, fase. n. 174.

<sup>108</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta n. 195, Fase. 33, Cat.24, Telegramma di Rudinì a Florio, Roma, 8 maggio 1898; Telegramma Rudinì a Florio, Roma 10 maggio 1898; Nota del Prefetto di Palermo all'Intendenza di Finanza, Palermo, 16 maggio 1898; Nota dell'Intendenza di Finanza al Prefetto di Palermo, 17 maggio 1898; Nota dell'Intendenza di Finanza al Prefetto di Palermo, 18 maggio 1898;

Telegramma di Pavoncelli al Prefetto di Palermo, Roma, 25 maggio 1898.

<sup>109</sup>Si veda a tal proposito anche il carteggio fra Pelloux e Florio contenuto in A.C.S Roma, Pres. Cons. Mm., Pelloux, 1898, fase. n 76.

<sup>110</sup>ASP, PG 1860-1905, Fase. 33 cat. 24, Nota del Ministero dei LL. PP. a Florio e al Prefetto di Palermo, Roma, 11 ottobre 1898.

<sup>111</sup>Si veda ASP, PG 1861-1905, Busta 195, Fasc. 33, Cat. 24.

muratori e di falegnami, protestano contro la disoccupazione, il salario a cottimo e quello a giornata, che peggiorano le condizioni di lavoro e aggravano la paura e l'incertezza dello spettro del non lavoro. Gli operai cominciano a mostrare «la ferma intenzione di organizzarsi»<sup>112</sup>. La questura e la prefettura sono particolarmente preoccupate anche del lavoro di agitazione politica di socialisti e anarchici (i «sobillatori»), che tentano di prendere contatti con le maestranze del porto presso lo Scalo di Alaggio o nelle vicinanze della Fonderia Oretea. Soprattutto fra i disoccupati, esiste il pericolo di una radicalizzazione antigovernativa frutto della combinazione fra il malcontento profondo e la propaganda di sinistra<sup>113</sup>. La situazione è talmente tesa che il questore decide di disporre ispettori a vigilare l'ordine pubblico anche quando una delegazione di operai si reca presso la Casa Florio a rendere le proprie felicitazioni per il parto della signora<sup>114</sup>.

La ripresa dei lavori del cantiere e del bacino durante il 1898 non riesce comunque ad assorbire la quantità dei senza lavoro che si aggira fra il porto e la piazza dei Quattro Canti. Così quando la N.G.I. chiede l'approvazione al Ministro delle Poste di sostituire il vapore Elettrico con la Cardi per alcune riparazioni, il prefetto Municchi chiede a Di Rudini di sollecitarne l'approvazione. «Per altre ragioni ordine pubblico- scrive il Prefetto al Presidente del Consiglio- occorre affrettare accettazione essendovi qui grande malcontento operai per fame, intolleranti indugi e minaccianti per domani manifestazioni violente contro Navigazione che del resto ha fatto quanto ha potuto»<sup>115</sup>.

Ma il pericolo di disordine non concerne unicamente la mancanza di lavoro, anche il regime interno al gruppo Florio crea malcontento e proteste, che spesso vengono evitate solo con il ricatto del licenziamento. Ne fanno presto le spese alcuni giovani apprendisti. Lo stesso questore, che certo non è un sindacalista, si fa portavoce presso il Prefetto perché convinca l'Ing. Torrente, capo del personale, a riassumere alcuni operai licenziati. La protesta dei giovani palermitani era nata dal mancato aumento salariale che per antica consuetudine veniva elargito agli apprendisti di sei mesi in sei mesi. Il Prefetto, seriamente preoccupato che il licenziamento possa collegarsi con la disoccupazione dilagante mettendo in pericolo l'ordine pubblico, chiede al Torrente di essere clemente e di tornare sulla sua decisione. Ma l'Ingegnere del Gruppo Florio è assolutamente inamovibile.

<sup>112</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta n. 169, fase. n. 28, cat. 20, Nota del Prefetto al Questore di Palermo, Palermo, 5 febbraio 1898.

<sup>113</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta n. 169, fase. n. 28, cat. 20, Nota del questore al Prefetto, Palermo, 8 febbraio 1898.

<sup>114</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta n. 169, fase. n. 28, cat. 20, Telegramma del Questore al Prefetto, Palermo, 6 aprile 1898.

<sup>115</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta n. 195, Fasc. 33, Cat. 24, Nota del Prefetto a Rudini, Palermo, 25 maggio 1898.

La storia della Fonderia - scrive in una lettera indirizzata al Prefetto - in un periodo molto recente dice a chiare note che a voler essere accondiscendenti verso gli operai c'è tutto da perdere e nulla da guadagnare. Da noi si usa prevenire per impedire le punizioni, ma una volta applicate queste non si può recedere senza menomare il prestigio di chi è a capo dell'osservanza delle leggi dello Stabilimento<sup>116</sup>.

Di fronte a queste argomentazioni, il Prefetto non può che rispondere al Questore:

Pare che le ragioni addotte dall'ing. Torrente siano molto giuste e che non sia il caso di insistere presso l'amministrazione della Fonderia. Sarebbe un cattivo precedente che incoraggerebbe altri scioperi.<sup>117</sup>

Il malcontento degli operai non trova rappresentanti politici che ne diano voce disinteressata. Né canali attraverso cui esprimersi. D'altra parte pesa il ricatto della disoccupazione. Solo nel maggio del 1899, su iniziativa di Di Maggio e di Nicolichia, segnalati dal questore come socialisti si fonda la Società Unione degli operai della Fonderia Oretea e dello Scalo di alaggio. Mentre 6 mesi dopo, Rognetta, sceso a Palermo da Roma e assunte le vesti di amministratore delegato della Società, fa richiesta di Guardie Giurate per servizio di sorveglianza, ma anche di «ordine e disciplina nel cantiere navale»<sup>118</sup>.

## 8. La grande crisi e le nuove agitazioni operaie.

Nel 1899 il cantiere navale può dirsi ultimato almeno nelle sue strutture principali, anche se nel 1901 non è ancora completato del tutto. Lo testimonia una nota del Ministero dei LL. PP. al Presidente del Consiglio, in cui si dice che «trovasi in corso di esecuzione regolare i lavori di costruzione del bacino di carenaggio e del cantiere navale, a cura della Società dei Cantieri Siciliani (Florio)...»<sup>119</sup>

Già alla fine del 1899 si denuncia con clamore il grande «tradimento verso la città di Palermo». Durante il periodo 1882-1896 la flotta mercantile italiana era cresciuta di 7113 tonnellate annue. Con la legge n. 318 del 1896 arrivò invece a

<sup>116</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 169, 1898, cat. 20, fasc. 28, Lettera di Torrente al Prefetto di Palermo, Palermo, 11 luglio 1898.

<sup>117</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta n. 169, fasc. n. 28, cat. 20, Nota del Prefetto al Questore, Palermo, 15 luglio 1898.

<sup>118</sup>ASP, PG 1860-1905, Fasc. 33 cat. 24, documento fotocopiato, 12 gennaio 1899.

<sup>119</sup>A.C.S. Roma, Pres. Cons. Mn., 1901, Fase. 27/1 Nota del Ministero dei Lavori Pubblici al Presidente del Consiglio, Roma, 3 marzo 1901.

superare le 63.000 tonnellate annue di stazza lorda, col conseguente vertiginoso aumento dell'onere a carico dello Stato. Si consideri che nel periodo in cui nasce il cantiere navale di Palermo, 1897-1901, i premi di costruzione toccano i 9 milioni contro i 7 del periodo precedente. Si dice addirittura che agli armatori italiani convenga «comprare piroscafi inglesi anche nuovi per il loro basso prezzo» piuttosto che costruirli<sup>120</sup>.

Tra il giugno ed il novembre del 1900, il governo emana due decreti catenaccio che diminuiscono sensibilmente i premi di costruzione; poi fa approvare un provvedimento, la legge 116 maggio 1901, n. 176, che fissa un tetto di 8 milioni l'anno per la spesa della Marina Mercantile. Queste restrizioni ai sovvenzionamenti statali colpiscono in primo luogo l'anello più debole dei cantieri navali: Palermo. Per tutta la classe dirigente della città rappresentano la fine delle illusioni su una possibile ripresa economico-industriale. Il Consiglio Comunale di Palermo teme addirittura la chiusura del Cantiere navale e chiede una forte modifica della legge. Proprio a sottolineare la differenza fra la situazione palermitana e quella dei cantieri del Nord, la deputazione siciliana in Parlamento afferma che il venir meno del sussidio governativo danneggerà l'industria del Nord, mentre sopprimerà quella del Sud<sup>121</sup>.

Cominciano i licenziamenti. L'8 maggio del 1900, Rognetta, Amministratore delegato della NGI, informa il prefetto che la società ha deliberato di «sospendere ogni lavoro di costruzione navale e di procedere a riduzione del personale»<sup>122</sup>. La Questura si mobilita. Paventa che la crisi economica si trasformi in una crisi sociale, soprattutto a causa delle agitazioni del Partito Socialista. Così mette al lavoro i fiduciari interni al Cantiere in modo da conoscere i progetti dei socialisti «in tempo utile per arrestarli e prevenire qualsiasi atto che possa turbare l'ordine pubblico»<sup>123</sup>. Lo stesso Governo è cosciente della palese impopolarità dei suoi provvedimenti. Il Ministro dell'interno ordina al Prefetto di Palermo di «fare massima attenzione ai socialisti che acuiscono il malcontento degli operai licenziati (sic!) del cantiere marittimo. La prego - continua il Ministro - di farli sorvegliare diligentemente e di agire contro di loro energicamente appena ne offrono giustificati motivi come contro tutti gli altri istigatori e provocatori di disordini»<sup>124</sup>.

<sup>120</sup>Si veda a tal proposito anche la lettera di Protesta delle Camere di Commercio dei più importanti porti italiani al Presidente del Consiglio del 17 febbraio 1900, contenuta in ACS roma, PCM 1900, fase. n. 8.

<sup>121</sup>ACS Roma PCM 1900, fase. 8, Lettere dei deputati siciliani al Presidente del Consiglio del 13 e 17 maggio 1900.

<sup>122</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 185 (1900), Fase. 6,

Cat. 16, Lettera di Rognetta al Prefetto di Palermo, Palermo, 8 maggio 1900.

<sup>123</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 185 (1900), Fase. 6, Cat. 16, Nota della Questura al Prefetto di Palermo, Palermo, 5 maggio 1900.

<sup>124</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 185 (1900), Fase. 6, Cat. 16, Telegramma Ministero Interno alla Prefettura di Palermo, Roma, 10 maggio 1900.

Ma di fronte alla crescente disoccupazione il Prefetto è mosso da momentanea compassione. D'altra parte lo stesso Marx 50 anni prima ebbe a chiedersi «qual è lo Stato moderno che non nutre, in un modo o nell'altro, i suoi poveri?»<sup>125</sup>. E così il Prefetto, incarnazione dello Stato pietoso nella triste Sicilia, propone che almeno venga dato un sussidio di disoccupazione, che allevi la povertà di centinaia di famiglie<sup>126</sup>. Ma il governo è risolutamente contrario, perché i licenziamenti sembrano un ricatto da parte di Florio, che in tal modo vorrebbe indurre il governo a fare concessioni alla sua ditta<sup>127</sup>. Inoltre è lo stesso Prefetto a ritirarla per gli effetti a catena che questo potrebbe produrre. Sarebbe un pericoloso «precedente che potrebbe essere invocato da altre classi operaie»<sup>128</sup>.

Agli inizi dell'anno successivo, le famiglie private dei mezzi di sussistenza sono circa 2000<sup>129</sup>. Come se non bastassero la miseria e la disoccupazione a generare il malcontento, la crisi dei bilanci pubblici viene affrontata inasprendo le tasse municipali<sup>130</sup>. Lo Stato nel suo insieme si mostra senza veli: vive di imposte che gravano sui ceti più deboli, mantiene la sua autorità con la forza dei suoi uomini armati, aggrava la miseria giostrandosi fra incompetenza e impotenza nello sviluppo economico e sociale, si pronza come suddito fedele al cospetto del grande capitale continentale. Così mentre Palermo affonda nell'indifferenza romana, Genova e Napoli ricevono premi di costruzione per 80 milioni per costruire navi da guerra, strumenti per le velleità coloniali di uno dei più deboli e gracili stati europei<sup>131</sup>.

Nel febbraio, il Comitato Permanente fra le società Operaie del Mandamento Molo di Palermo, che si è formato dall'unione delle società operaie che ruotano intorno alle attività industriali del porto, scrive al Re pregandolo di raccomandarli nell'ottenere lavoro:

Gli operai palermitani che nella maestà vostra trovano incarnato l'Uomo che porterà alto e rispettoso il santo nome d'Italia, nostra cara e beneamata patria, nella maestà vostra ambiscono trovare il protettore ed il difensore di quei lavori che nell'assicurare loro

<sup>125</sup>K. Marx, Rivoluzione e reazione in Francia, 1976, Torino, p. 61.

<sup>126</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 185 (1900), Fase. 6, Cat. 16, Telegramma del Prefetto al Ministero Interno, Palermo, 14 maggio 1900.

<sup>127</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 185 (1900), Fase. 6, Cat. 16, Lettera del Ministero dell'Interno al Prefetto, Roma, 30 giugno 1900.

<sup>128</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 193 (1901), Fase. 24, Cat. 20, Nota del prefetto al Presidente del Consiglio, Palermo, 11 gennaio 1901.

<sup>129</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 193 (1901), Fase.

24, Cat. 20, Nota del Prefetto al Presidente del Consiglio, Palermo, 25 febbraio 1901.

<sup>130</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 193 (1901), Fase. 24, Cat. 20, Nota del Questore al Prefetto, Palermo, 26 febbraio 1901.

<sup>131</sup>Si veda a tal proposito sia le lamentele del prefetto, sia la risposta debole del ministro in ASP, PG 1860-1905, Busta 193 (1901), Fase. 24, Cat. 20, Nota del Prefetto al Presidente del consiglio e il telegramma di risposta del Ministero della Marina, entrambe datate 28 febbraio 1901.

del pane, farà assurgere a marinara quell'Italia che la Vostra Maestà, in ogni occasione, ha detto sempre dover divenire Regione eminentemente marinara.<sup>132</sup>

E 15 giorni dopo lo stesso Comitato scrive al Presidente del Consiglio:

Di fronte alle notizie allarmanti pervenute da Roma, notizie che hanno fatto capire che la città di Palermo non potrà usufruire dei benefici come le altre città, ove gli operai sono fatti vivi e con scioperi e con minacce, gli operai palermitani a nome nostro fanno viva raccomandazione a S E il ministro liberale e uomo di cuore non permettere che tali ingiustizie venisse fatta alla nobile città di Palermo, dove gli operai aspettano con ansia l'apertura del cantiere navale per avere lavoro e quindi sostenere le loro famiglie. Eccellenza, il R. Governo non deve permettere che l'opera di un filantropo resti senza appoggio, quando questi per sentimento umanitario fa tutto il possibile per dotare Palermo di un vasto cantiere navale per dare lavoro a migliaia di operai né gli operai potranno mai sopporre che una simile ingiustizia potrà avverarsi quando al Capo del Governo havvi un uomo che si chiami Zanardelli<sup>133</sup>.

I governi cercano in tutti i modi di calmare le acque. Già Pelloux mesi prima aveva elargito promesse rassicuranti al Consiglio Comunale, scrivendo che il governo «tiene in conto speciale condizioni industria navale di Palermo e prepara provvedimenti intesi a tutelarne interessi legittimi.»<sup>134</sup>. Agli operai dei cantieri, lo stesso Ministro della Marina mercantile assicura che il governo sta preparando le dovute eccezioni per non penalizzare la città di Palermo<sup>135</sup>. E così anche il Presidente del Consiglio Zanardelli in una missiva diretta al Comitato Permanente, confidando nella «efficace cooperazione di cotesto Comitato affinché la benemerita classe dei lavoratori palermitani continui ad attendere calma e fiduciosa, che il Governo si trovi in grado di mostrare il suo vivo interessamento a vantaggio di essa»<sup>136</sup>.

Ma la calma e la fiducia cominciano pericolosamente ad incrinarsi. Il Prefetto De Seta è particolarmente preoccupato. La stampa locale, a cominciare da «L'Ora» di cui è proprietario lo stesso Florio, dà voce e aizza il malcontento di migliaia di operai ridotti sul lastrico. Così il prefetto, pur assicurando ai vertici

<sup>132</sup> ACS Roma, PCM 1901, Fase. 9, Istanza a 5. M. il Re del Comitato Permanente fra le Società Operaie del Mandamento Molo, Palermo, 11 febbraio 1901.

<sup>133</sup> ACS Roma, PCM 1901, Fase. 9, Istanza al Presidente del Consiglio del Comitato Permanente fra le Società Operaie del Mandamento Molo, Palermo, 26 febbraio 1901.

<sup>134</sup> ACS Roma, PCM 1900, fase. 8, telegramma del Presidente della Camera di Commercio di Palermo

al Presidente del Consiglio, Palermo, 15 maggio 1900, Telegramma di Pelloux al Presidente della Camera di Commercio di Palermo, Roma 17 maggio 1900.

<sup>135</sup> ACS Roma, PCM 1901, Fase. 9, Nota del Ministro della Marina mercantile, Roma, 29 marzo 1901.

<sup>136</sup> ACS Roma, PCM 1901, Fasc. 9, Risposta di Zanardelli al Comitato Permanente, Roma, 2 Marzo 1901.

romani che provvederà a ristabilire l'ordine pubblico, fa «appello perché impegni assunti dal Governo in rapporto importanza questo cantiere vengano mantenuti». La paura maggiore del prefetto è che il malcontento si estenda anche ad altri strati sociali, e si convinca la popolazione che il Governo segue gli interessi delle altre regioni abbandonando quelli della Sicilia<sup>137</sup>.

La mattina dell'1 marzo scoppia uno sciopero ai cantieri navali. È il primo di così grandi proporzioni, alla sua testa gli operai della Fonderia Oretea e dello Scalo di Alaggio. Sono almeno in 2000. Si riuniscono al Foro Italico con l'intento di «entrare in città» per arrivare sotto la Prefettura percorrendo Corso Vittorio Emanuele. Ma un nucleo di 100 uomini armati, fra guardie e carabinieri, blocca loro la strada esortandoli a sciogliere la manifestazione. Al rifiuto dei dimostranti parte la carica. Gli operai indietreggiano, sembra che sbandino e si ritirino, ma poi a gruppetti si riuniscono nuovamente, percorrendo le viuzze dell'Albergheria, presso Piazza Marina. Segue un nuovo sbarramento e una nuova carica che non permettono loro di arrivare in prefettura. Se gli scontri non si radicalizzano è anche grazie alla mediazione di un deputato siciliano, Di Stefano, che viene ricevuto in Prefettura insieme a una Commissione Operaia. Il Prefetto ribadisce le assicurazioni di Zanardelli<sup>138</sup>.

Nel frattempo in trecento partecipano a un'assemblea, nei locali della Società Vincenzo Florio, in via Bentivegna. Alla fine, per alzata di mano, gli operai approvano una dura mozione che chiama all'agitazione permanente:

Gli operai dei cantieri di Palermo, anche a detrimento degli interessi personali, si asterranno dal lavoro finché il governo non manterrà le promesse fatte circa i premi della Marina Mercantile a vantaggio della Sicilia, non altrimenti che ha procurato vantaggio delle altre regioni, e di tenere vivissima l'agitazione cominciata<sup>139</sup>.

Alle prime luci dell'alba, quattrocento uomini armati vengono dislocati nei punti cardine della città. Sono soprattutto le principali piazze, come la Bologni e la Marina, ad essere presidiate dai carabinieri e dall'esercito regio<sup>140</sup>. Ma il deterrente non funziona e le precauzioni militari risultano vane. Gli operai, riuniti di fronte ai cancelli dei cantieri navali, cominciano a percorrere il lungomare, verso Borgo Vecchio. Le donne dei magazzini agrumari lasciano il

<sup>137</sup>ACS Roma, PCM 1901, Fase. 27/1, telegramma di De Seta a Zanardelli, Palermo, 26 febbraio 1901.

<sup>138</sup>La descrizione dettagliata di questo primo sciopero è contenuta in un telegramma del Prefetto de Seta a Zanardelli, Palermo, 1 marzo 1901, in ACS Roma, PCM 1901, fase. 27/1.

<sup>139</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 193 (1901), Fase. 24, Cat. 20, Telegramma del Questore al Prefetto, Palermo, 1 marzo 1901.

<sup>140</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 193 (1901), Fase. 24, Cat. 20, Nota del Comando della Divisione militare al Prefetto, Palermo, 1 marzo 1901.



lavoro e si uniscono alla mobilitazione prendendo la testa del corteo. I fornai, contro le tasse municipali, chiudono i forni e scendono per le strade, così come gli operai della Manifattura Tabacchi ed altre categorie di lavoratori danno forza alla manifestazione, più di quanto gli stessi operai dei Cantieri non si aspettino. Palermo si surriscalda. Lo sciopero è la miccia inconsapevole di un ordigno sociale che esplose. Cominciano gli scontri. Telegrammi concitati del Questore aggiornano di ora in ora il Prefetto degli avvenimenti. Da Piazza Marina all'Acquasanta, passando per il Borgo, le forze militari caricano, percuotono, arrestano. È una protesta popolare estesa ed incontrollata, senza direzione né fine, ed il grido «Viva La Comune» lanciato da un anarchico, prima di essere arrestato rimane senza eco.

Persino i bambini partecipano; approfittando del caos, si divertono rompendo i fari dell'illuminazione a Piazza Politeama o danneggiando i tram<sup>141</sup>. Borgo Vecchio, il Capo, la Kalsa: i quartieri sottoproletari di Palermo mettono in difficoltà lo Stato e i suoi odiati «sbirri», rinforzati dalla cavalleria e dagli artiglieri a cavallo<sup>142</sup>. Non mancano atti di vandalismo e di saccheggio e lo stesso Teatro Massimo non viene aperto per paura dei disordini<sup>143</sup>.

Il Prefetto teme di perdere il controllo della situazione e chiede con urgenza rinforzi militari<sup>144</sup>.

Lo sciopero è definitivamente sfuggito di mano alla direzione degli operai dei cantieri, che non immaginava quale tempesta avrebbe scatenato, e decide di ritirarsi. Zanardelli continua instancabile nelle sue promesse per tentare almeno di placare le indignazioni dell'opinione pubblica.

Posso accertarla - scrive al Prefetto de Seta - che il Ministro della Marina non mancherà di chiamare i cantieri di Palermo a concorrere per l'avvenire alle commissioni che dovrà dare, ma per il momento esso non ha la possibilità di tali commissioni per assoluta mancanza di fondi. Le forniture che trovansi disperate ora fra Genova, Livorno e Napoli dipendono da gare già da tempo non breve indette. La eventuale riduzione poi della somma assegnata ai premi della marina mercantile non recherà alcun pregiudizio al cantiere di Palermo. Il movimento operaio significatomi nell'ultimo suo telegramma, in altro dell'amico Di Stefano che stato così benevolo andare a ristabilire la calma e significa-

<sup>141</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 193 (1901), Fase. 24, Cat. 20, Telegrammi del Questore al Prefetto di Palermo, Palermo, 2 marzo 1901.

<sup>142</sup>Ivi.

<sup>143</sup>Si veda anche il manifesto pubblico pubblicato il giorno stesso dal Prefetto in cui si dice «nella manifestazione operaia trovarono modo di infiltrarsi elementi torbidi, pronti sempre ad insorgere per

inquinare ogni giusta e pacifica manifestazione collettiva, d'onde i disordini e i vandalismi di oggi che addolorano l'immensa maggioranza dei cittadini», contenuto in ACS Roma, PCM 1901, Fase 27/1.

<sup>144</sup>ACS Roma, PCM 1901, fase. 27/1, telegramma di De Seta a Zanardelli, Palermo, 2 marzo 1901.

to pure che dai giornali giunti ieri sera, non vedo da che possa essere motivato, sicché sono certo che il suo autorevole intervento possa impedirne la rinnovazione.<sup>145</sup>

E sulla base di queste vaghe promesse, ma in realtà per il putiferio che si è scatenato, la direzione del Comitato Permanente decide la fine dello sciopero.

## 9. Dietro le quinte dello sciopero

Il 3 marzo un'ondata di arresti si scatena mentre da Napoli, dalla Calabria e da Catania giungono i rinforzi. Gli arrestati risultano più di 300, fra i quali moltissimi operai<sup>146</sup>. Lo stesso giorno i deputati Bonanno e Orlando scrivono a Zanardelli una breve lettera dai caratteri infuocati:

I dolorosi fatti di Palermo ci hanno impressionato vivamente! Come rimedio radicale ci vuole: 1. Arrestare senz'altro Florio, il vero camorrista della posizione, il novello Musolino. L'uomo che sul punto di fallire mette mano a tutto e tira il baratto.  
2. Ammonire come istigatore Salvatore Morello, direttore dell'Ora, giornale espressamente creato per portare avanti un cantiere, non costruito col denaro dei privati ma con quelli del governo.<sup>147</sup>

Anche il giornale socialista, «la Battaglia», non esita a parlare di «rivoluzione marca Florio»<sup>148</sup>.

L'editoriale a firma di Alessandro Tasca parla di

un'insurrezione ordinata dai capitalisti per costringere il governo alla volontà loro, si tratta di un esperimento di forza e di influenza fatto dal Comm. Florio con il sangue degli altri, si tratta di una solenne mistificazione (...) per mezzo della quale si vorrebbe far diventare una legge di utilità generale ciò che è appena una speculazione privata.

Una speculazione privata che non è andata a buon fine, non tanto per mancanza di fondi, quanto per il modo in cui furono utilizzati, che rivela le manie di grandezza del giovane Florio, ben al di sopra delle sue qualità impren-

<sup>145</sup>ACS Roma, PCM 1901, fase. 27/1, Telegramma di Zanardelli a De Seta, Roma, 2 marzo 1901.

<sup>146</sup>ACS Roma, PCM 1901, fase. 27/1, telegramma di De Seta a Zanardelli, Palermo, 3 marzo 1901.

<sup>147</sup>ACS Roma, PCM 1901, fase. 27/1, Lettera di Bonanno e Orlando a Zanardelli, Palermo, Marzo 1901.

<sup>148</sup>O.Cancila, *Palermo*, cit., p. 225.

---

ditoriali. Infatti, il torrente di finanziamenti che fino ad allora erano giunti da Roma, sono stati gestiti da Florio e da Rognetta per costruire

edifici burocratici sontuosi, ricchi di scale marmoree, sfoggianti esteriormente muri di pietra ad intaglio ed internamente ambiente da Sede di Banca di prim'ordine. Si comprò del ferro fino all'esubero, vi furono traversine che non potevano essere utilizzate, si spreco del legno, della pietra da fregio, si prodigò il denaro allegramente, allegrissimamente (..) I migliori cantieri navali italiani, migliori nel senso di attività e produttività, non si compongono che di grandi capannoni in legno e di semplici ed anche meschini edifici in pietra.

A Florio, prosegue il giornale, non interessa costruire un'azienda efficiente, ma costruire e legare il suo nome

ad un solenne monumento inutile (...) E come mai avvenne che i nostri buoni e tranquilli operai, così desiderosi di conservarsi il pane tanto raro e tanto caro, avessero lasciato il lavoro sicuro per agitarsi e per ottenere altri lavori non per loro? Come mai avvenne che essi rischiavano di farsi licenziare per fare una cosa che non era la loro, appunto perché era la causa dei disoccupati? Oh! Impredicabile mistero.<sup>149</sup>

Dietro il sarcasmo della Battaglia, si cela comunque un dubbio ragionevole. Se il regista dello sciopero è Ignazio Florio, come mai gli operai si sono fatti strumentalizzare o perlomeno convincere a scendere in sciopero?

Dal 1892 gli operai metallurgici avevano lottato contro la direzione della NGI perché rifiutava di effettuare riparazioni a Palermo e per le condizioni di vita e di lavoro dei cantieri e del porto. Una contrapposizione ora acuta ora latente che aveva tracciato un netto solco d'ostilità e diffidenza nei confronti del management di Florio. Che senso aveva per gli operai della Fonderia Oretea, sotto il tallone di ferro dell'ing. Torrente, scioperare e allo stesso tempo chiamare i colleghi dei Cantieri Navali ad unirsi allo sciopero? Perché lottare contro il governo e addirittura in difesa della NGI? Il Questore sostiene che, in effetti, la regia dello sciopero è stata opera di Florio e ha richiesto un periodo di preparazione e convincimento<sup>150</sup>. Il funzionario di polizia informa il Prefetto che fu proprio l'ingegner Torrente che in una riunione alla Società Vincenzo Florio aveva cominciato ad incitare gli operai a lottare per i premi alla marina e aveva organizzato i suoi fiduciari e confidenti per orchestrare l'agitazione antigovernativa. Grazie alla loro opera (e di alcuni simpatizzanti socialisti), nacque il

---

<sup>149</sup>La Battaglia, Numero 11, 3 marzo 1901.

24, Cat. 20, Nota riservata del Questore al Prefetto, Palermo, 3 marzo 1901.

<sup>150</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 193 (1901), Fase.

«Comitato permanente che raggruppava i presidenti delle varie associazioni operaie del Mandamento Molo», la futura direzione dello sciopero<sup>151</sup>.

Ma le direttive di «lotta» del Torrente non avevano avuto l'eco sperata. Chi poteva fidarsi delle parole di un personaggio pronto a licenziare alla prima protesta verbale? E fu così che la direzione decise di mettere le maestranze con le spalle al muro.

E poiché gli operai si mostravano in maggioranza alquanto tiepidi - spiega il Questore - si cominciò dapprima con più frequenti licenziamenti di lavoratori dello scalo e della fonderia, sotto pretesto di mancanza di lavoro e con la promessa di dare occupazione appena si fosse aperto il cantiere e frattanto Casalis, Di Maggio e Tripponò e più raramente gli altri del Comitato facevano il giro dei più restii per persuaderli ad aderire ad un comizio ed ad una grande manifestazione con sciopero generale.<sup>152</sup>

Ed aggiunge:

Essi però, lo ripeto ancora una volta, non prevedevano le conseguenze di questa loro decisione.<sup>153</sup>

L'ondata di arresti successiva si è voluta giustificare con la necessità di punire gli atti di vandalismo. Al contrario, si tratta di intimorire e rendere innocui le avanguardie spontanee che erano state alla testa dello sciopero. Uno sciopero generale spontaneo e disorganizzato, ma profondamente sentito da una società civile variegata che reagisce alla miseria e all'ingiustizia, con forme di lotta radicali e disperate. Il solerte Questore ci fornisce un sommario degli arrestati: cocchieri, braccianti, muratori, facchini, falegnami, fornai, camerieri, venditori di uova, conciapelli, barbieri, calzolai, bettoliere, tipografi, carbonai, pescatori e barcaiuoli, fabbri, fornai, cuochi, capraio, giardiniere, contadino, verdurai, lustrino, carrettiere, trafficanti, venditori ambulanti, indoratori, fuochisti, fruttivendoli, parrucchieri, sarti, legatore di libri, ebanista, edicolante, fontanieri, ecc. ecc.<sup>154</sup> Per non parlare delle «molte donne del popolo le quali precedono sempre i dimostranti»<sup>155</sup>, sono in migliaia ad aver partecipato allo sciopero, ma nessuno, nemmeno i socialisti di Tasca, sembra rendersene conto. E lo sciopero privo di direzione e programma, disorganizzato e senza prospettive chiare, subisce il suo epilogo di repressione. Florio se ne distacca ovviamente, i

<sup>151</sup>Ivi.

<sup>152</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 193 (1901), Fase. 24, Cat. 20, Nota riservata del Questore al Prefetto, Palermo, 8 marzo 1901.

<sup>153</sup>Ivi.

<sup>154</sup>ASP, PG 1860-1905, Busta 193 (1901), Fase. 24, Cat. 20, allegato alla relazione del 6 marzo del Questore al Prefetto.

<sup>155</sup>Ivi.

socialisti lo condannano, le forze politiche applaudono le forze dell'ordine ed il loro operato.

All'indomani dello sciopero, mentre gli arresti si moltiplicano e i rinforzi militari giungono nella capitale della Sicilia, il Consiglio Comunale plaude l'esercito e reitera le solite richieste di commesse statali a Palermo, reclamando «tutte le affettuose premure dei nostri governanti»<sup>156</sup>.

In tal modo Florio ha mano libera nel controllare la protesta operaia e preoccupato pel fatto che essa, legandosi al malcontento generale della città, possa rivelarsi un boomerang contro lui stesso, si affretta a spegnerla. «Iniziamo già opera moderatrice, ma urgente massimo interessamento», scrive Riccio, stretto collaboratore di Florio, a Di Rudini il 3 marzo. Rudini sa che la firma di Riccio «vuol dire quella di Florio» e così può rassicurare Zanardelli che da «informazioni privata attendibile mi risulta che intanto oggi a Palermo vi sarà calma»<sup>157</sup>. In cambio Florio ha ottenuto una magra concessione del governo. Questi ha infatti accettato che quattro dei sei piroscafi «dichiarati dopo il 30 settembre 1899 in costruzione a Palermo siano eccezionalmente ammessi ai benefizi assicurati dalla legge del 1896» in una legge di prossima approvazione<sup>158</sup>.

In aprile nuove delusioni aspettano le maestranze palermitane. Il Comitato permanente chiede che i lavori di riparazione della nave Barbarigo, ancorata nel porto di Palermo, vengano fatti presso la Fonderia Oretea e lo Scalo di Alaggio, ma la risposta è ancora una volta negativa. I lavori, secondo il Ministero della Marina, non sono di assoluta necessità ed inoltre i prezzi domandati dalla Fonderia sono eccessivamente elevati. Il Ministro è cosciente che i lavori che saranno permessi sono di esigua entità, e di scarso aiuto alla Fonderia, ma in compenso impartisce «disposizioni ai Dipartimenti marittimi di invitare la suddetta fonderia ad ogni futura gara di lavori o forniture ... ben contento se potrà vincere la concorrenza degli altri stabilimenti nazionali, che a termine di legge devono essere chiamati alle gare, se riconosciuti capaci di lavori e di forniture medesime.»<sup>159</sup>

Nei fatti i cantieri navali saranno fermi fino al 1903 per poi riprendere gradualmente l'attività<sup>160</sup>. Ma ancora nel maggio del 1904 gli operai dello scalo

<sup>156</sup> ACS Roma, PCM 1901, fase. 11 Estratto di deliberazione del Consiglio Comunale di Palermo «Voto al Governo ed al Parlamento per la legge sui premi della Marina Mercantile», Palermo, 4 marzo 1901.

<sup>157</sup> ACS Roma, PCM 1901, fase. 27/1, Telegrama di Riccio a Di Rudini, Palermo 3 marzo 1901, Nota di

Di Rudini a Zanardelli, Roma, 3 marzo 1901.

<sup>158</sup> ACS Roma, PCM 1901, fase. 27/1, Lettera del Ministro della Marina a Zanardelli, Roma, 8 marzo 1901.

<sup>159</sup> ACS roma, PCM 1901, fase. 9, Nota del Ministro della Marina a Zanardelli, Roma, 27 aprile 1901.

<sup>160</sup> S.Candela, op. cit., p. 109.

di Alaggio votano una mozione in cui si chiede al governo che il cantiere navale di Palermo abbia parità di trattamento con gli altri cantieri di Italia e che il governo provveda a dare commissioni per la costruzione di navi e di chiedere alla NGI che le navi appartenenti al compartimento marittimo di Palermo vengano riparate a Palermo invece che altrove «come per passato»<sup>161</sup>. Ed ancora in agosto il Consiglio Provinciale di Palermo all'unanimità delibera un'altra richiesta al governo perché il cantiere «non venga lasciato senza lavoro come attualmente trovasi invocando in nome della giustizia distributiva che delle navi che tra breve il Governo dovrà assegnare ai vari cantieri della penisola non manchi la parte spettante a quello di Palermo», segnalando fra l'altro che «la mancanza di lavoro per gli operai navali preoccupa in atto le autorità locali e le classi dirigenti»<sup>162</sup>. Ma la risposta non può che essere la stessa «per quanto concerne il cantiere il Ministero non mancherà di invitarlo come per il passato alle gare che si terranno per fornitura di lavori da commettersi all'industria privata»<sup>163</sup>.

Nel frattempo il gruppo Florio è sull'orlo del fallimento. L'esposizione con la Comit che nel 1903 era di 1.573.300 arriva nel 1906 a 2.526.400. Nuovamente nel 1905 il cantiere è senza lavoro. Nello stesso 1905 Florio vende il pacchetto di maggioranza delle azioni ad Attilio Odero, che controlla già i cantieri di Sestri Ponente e della Foce presso Genova. La discesa verso la bancarotta del gruppo Florio è ormai irrefrenabile.

<sup>161</sup>ACS Roma, PCM 1904, fase. 7 cat. 18, Mozione votata dagli operai dello Scalod i Alaggio e mandata dall'Associazione Radicale di Palermo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al Ministero dell'Interno, Palermo, 22 maggio 1904.

<sup>162</sup>ACS Roma, PCM 1904, fase. 2/2 eat. 8, Lettera

del Presidente del Consiglio Provinciale di Palermo al Presidente del consiglio dei Ministri, Palermo, 11 agosto 1904.

<sup>163</sup>ACS Roma, PCM 1904, Cat. 8 Fase. 2/2, Nota del Ministero della Marina al Presidente del Consiglio dei Ministri, Roma, 19 agosto 1904.