

Dario Salvatore

LA REGINA DEL FASCISMO. LO SVILUPPO DEL POLO MARITTIMO NAPOLETANO NEL VENTENNIO FASCISTA*

DOI 10.19229/1828-230X/57072023

SOMMARIO: *Negli anni tra le due guerre mondiali alcune città portuali dell'area del mar Tirreno furono protagoniste di un acceso scontro per la designazione a sede di armamento delle principali compagnie di navigazione del Paese. Nella contesa per le assegnazioni si inserì la piazza marittima napoletana, la quale cercò di riacquistare l'antico ruolo di principale porto del Meridione. Tale pretesa perturbò gli equilibri siculo-genovesi che da decenni governavano la politica marittima nel Tirreno e ciò portò ad un ventennio di latente conflittualità tra Napoli, Genova e Palermo.*

PAROLE CHIAVE: *Napoli, fascismo, società di navigazione, storia marittima, Grande Crisi, Iri.*

THE QUEEN OF FASCISM. THE DEVELOPMENT OF THE NEAPOLITAN MARITIME HUB IN THE FASCIST PERIOD

ABSTRACT: *In the period between the two World Wars, some port cities in the Tyrrhenian Sea were the protagonists of a heated battle for the designation as headquarters of the main shipping companies of the country. The Neapolitan maritime society entered into the dispute over the assignments in order to regain its ancient role as the main port of South Italy. This claim disturbed the Sicilian-Genoese equilibrium, which had governed maritime policy in the Tyrrhenian for decades triggering a latent conflict between Naples, Genoa and Palermo. A conflict, which lasted for twenty years.*

KEYWORDS: *Naples, fascism, shipping companies, Maritime History, Great Depression, Iri.*

1. Introduzione

Non appare scontato dire che il fascismo nella sua ventennale storia costruì attraverso gli slogan un'immagine di Napoli abbastanza coerente dall'inizio alla fine. Dal discorso di Mussolini pronunciato al teatro San Carlo nel 1922, in cui la città ricevette il titolo di 'Regina del Mediterraneo', fino ad arrivare alla guerra d'Etiopia e alla successiva intitolazione di Napoli come 'Porto dell'Impero', il fascismo indicò nel rapporto con il mare la leva per lo sviluppo della città e nel Mediterraneo e nelle colonie il terreno d'iniziativa ideale e naturale. Un futuro scandito dal cronoprogramma di importanti opere pubbliche, che, nella retorica del 'piccone demolitore' propria del regime, segnavano

* Abbreviazioni: Archivio Centrale dello Stato (Acs), Presidenza del Consiglio dei Ministri (Pcm), Archivio Storico dell'Istituto per la Ricostruzione Industriale (Asiri), Archivio di Stato di Napoli (Asn), Istituto Campano Storia della Resistenza (Icsr), Segreteria particolare del duce (Spd), Carteggio ordinario (Co).

l'abbattimento fisico e spirituale degli ostacoli presenti sul cammino della futura città portuale fascista¹.

I lavori al porto e il ritorno di Napoli a sede di armamento di una importante compagnia nazionale – la Tirrenia – negli anni Trenta furono pertanto presentati dalla pubblicistica fascista come l'attuazione diretta della volontà del duce espressa in occasione della sua prima visita nel 1922.

Di fronte a questa interpretazione dell'azione pubblica segnata-mente 'fascista' nei soggetti e nel linguaggio e quasi 'teleologica' per impostazione, il presente contributo prova a dare un maggiore respiro storico-economico all'analisi di vicende che rientrano pur sempre in un campo di attività economica qual è lo *shipping business*. Nel fare ciò si cercherà di inquadrare il tema dello sviluppo del porto di Napoli all'interno di una prima cornice interpretativa nazionale, rappresentata dalla storia marittima postunitaria, e di una seconda cornice interpretativa internazionale, rappresentata dalle profonde trasformazioni economiche che investirono il mondo tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento². Ciò per comprendere sia il contesto operativo delle scelte fatte dal regime, sia per gettare uno sguardo sul retroterra storico-economico dell'area napoletana con il quale soppesare la praticità di quelle stesse scelte. Infine, una particolare attenzione sarà dedicata al ruolo svolto dagli operatori locali del settore marittimo e dall'Iri e ciò con il preciso intento di superare un'interpretazione 'decisionista', che vede il risultato della sede di armamento e del potenziamento del polo marittimo napoletano come puro atto d'imperio del fascismo. Al contrario, l'elaborato vuole mettere in evidenza sia il ruolo di negoziazione esercitato con oculatezza dalle deputazioni locali, sia la distanza intercorsa tra la visione di sviluppo fascista e la riorganizzazione tecnico-finanziaria della navalmeccanica napoletana operata nei medesimi anni dall'Iri.

Le domande da cui partire sono le seguenti: il regime quanto coerentemente sostenne lo sviluppo marittimo della città? In che modo i portatori di interessi locali influenzarono la decisione di potenziare il polo

¹ Alto Commissariato per la città e la provincia di Napoli, *Napoli. Le opere del regime dal settembre 1925 al giugno 1930*, Francesco Giannini & Figli, Napoli, 1930.

² L. De Courten, *Per una storia della marina mercantile dall'Unità alla Prima guerra mondiale*, «Clio», n. 4, 1981, pp. 491-512; Id., *La marina mercantile italiana nella politica di espansione (1860-1914). Industria, finanza e trasporti marittimi*, Bulzoni Editore, Roma, 1989; T. Fanfani, *Il difficile sviluppo di un settore protetto: la marina mercantile italiana dal 1861 al 1914*, «Studi e informazioni», n. 2, 1990, pp. 145-165; R. Giulianelli, *Armatori, banche e Stato. Il credito navale in Italia dall'Unità alla prima crisi petrolifera*, Il Mulino, Bologna, 2017; Id., *The State and the Sea. Economic Policy for the Shipbuilding and the Marine-Equipment industry in Italy Between the Two World Wars*, «The Journal of European Economic History», n. 1, 2015, pp. 151-184.

marittimo napoletano? Infine, dove finì la visione fascista ed iniziò il progetto dell'Iri? Il fine è duplice: cogliere i fattori che permisero concretamente al porto napoletano di tornare ad essere un porto di armamento e restituire la complessità del processo che portò a tale risultato.

2. La nascita di uno slogan: 'Regina del Mediterraneo'

Nonostante i toni rivoluzionari, la transizione politica che seguì la presa di potere del fascismo non investì il vertice di comando della Camera di Commercio di Napoli che ne reggeva le redini dal primo dopoguerra. Ad assicurare il salvacondotto fu l'armatore Biagio Borriello³, divenuto in breve tempo sia il rappresentante di quei settori dell'intermediazione commerciale – armatori, case di spedizioni e case commerciali – al vertice della Camera, sia il mediatore locale del neonato governo fascista⁴. La presenza di intermediari locali come Borriello risultò determinante in quella fase storica per il fascismo, che scontava l'etichetta, non a torto, di essere nella sostanza una forza politica a trazione settentrionale. A Mussolini non sfuggiva infatti la debolezza politica del fascismo meridionale ed era altresì conscio della diffidenza di molti gruppi politici ed economici del Mezzogiorno. Per tali ragioni, appena insediato al potere il capo del fascismo cercò di creare dei ponti con il notabilato locale napoletano offrendo la più comune forma di scambio elettorale: le opere pubbliche⁵. Intercettando con spregiudicatezza i malumori della piazza marittima napoletana per il mancato completamento dei pluridecennali lavori al porto e per la mancata designazione a sede di armamento di un'importante compagnia nazionale, Mussolini elevò simbolicamente l'infrastruttura portuale a piattaforma di dialogo con i ceti politico-economici della città. Nasceva così la visione di Napoli come futura «regina del Mediterraneo» del fascismo⁶.

Per dare seguito a questa idea di città il capo del fascismo promosse la formazione di un tavolo di trattative a Roma⁷, trasformato poco dopo

³ N. De Ianni, *Biagio Borriello*, «Dizionario Biografico degli Italiani», vol. 34, 1988.

⁴ Quando nel 1924 la Camera fu commissariata fu Borriello il nome scelto dal Governo per guidare l'istituto nella delicata transizione e quando scoppiò lo scandalo dell'omicidio Matteotti fu sempre Borriello a tenere ben saldo su posizioni filogovernative l'istituto di Piazza della Borsa, come lui stesso ricordò nella sua prima relazione da commissario. Si veda Acs, Pcm, Gab., 1925, fasc. 6/2, n° 4375, Relazione del Commissario Governativo On. Biagio Borriello a S.E. il Ministro dell'Economia Nazionale.

⁵ «Il Mattino», 21-22 settembre 1922, *La Nostra intervista col Capo del Fascismo*.

⁶ «Il Popolo d'Italia», 25 ottobre 1922, *Il discorso di Mussolini*.

⁷ «Il Popolo d'Italia», 17 febbraio 1923, *I sindaci di Napoli e Roma a colloquio con Mussolini*; «Il Mezzogiorno», 18-19 luglio, *La cambiale di Mussolini*.

in un vero e proprio Comitato propulsore per i lavori di Napoli⁸. Tale operazione permise al Presidente del Consiglio di saldare l'alleanza con i vertici delle associazioni economiche napoletane e allo stesso tempo aggirare l'intermediazione del problematico fascio locale da poco orfano della figura di Aurelio Padovani.

Di fronte alla mano tesa da Roma la Camera di Commercio di Napoli fece preparare un memoriale in 14 punti⁹ consegnato personalmente dall'allora sindaco della città Raffaele Angiulli a Roma, dove fu letto alla presenza di Mussolini, Alberto De Stefani (ministro delle Finanze) e Gabriello Carnazza (ministro dei Lavori Pubblici)¹⁰. Al primo punto del memoriale c'era il porto con i suoi lavori di completamento e di ammodernamento, a testimonianza di quanto la questione fosse centrale per la borghesia mercantile della città. Venne ridiscusso, poi, l'annoso problema del porto napoletano come sede di armamento:

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

- a) L'arruolamento di tutto il personale
- b) Ogni lavoro di riparazione e allestimento
- c) Il vettovagliamento completo¹¹.

A tali richieste i membri del Governo presenti alla riunione mostrarono aperture solo per i lavori previsti al porto mercantile lasciando il resto a future deliberazioni, le quali rimasero inevase anche nei successivi incontri tra Governo e amministrazione comunale¹². Il finanziamento dei lavori al porto¹³ non poté nascondere del tutto il mal-

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

⁹ «Il Mezzogiorno», 18-19 luglio 1923, *Il memoriale della Camera di Commercio*.

¹⁰ «Il Mezzogiorno», 19-20 luglio 1923, *Ciò che Napoli ha ottenuto dall'on. Mussolini*.

¹¹ Acs, Pcm, Gab., 1923, fasc. 8/1, n° 1947, *Provvedimenti per Napoli e il Mezzogiorno*.

¹² «Il Mattino», 4 ottobre 1924, *Mussolini concreterà al ritorno da Milano i provvedimenti per Napoli*; id., 10 ottobre 1924, *Lo studio dei provvedimenti per Napoli*.

¹³ Con il R.D. del 20 gennaio 1924 n. 239 furono stanziati 200 milioni per il completamento delle opere portuali. Nella fattispecie: il prolungamento del Molo S. Vincenzo e della diga dei Granili, banchinamento e allargamento del pontile Vittorio Emanuele II e del Molo Masaniello, creazione di 3 nuovi moli Bausan, Duchessa d'Aosta e Vigliena. Il 40% dei finanziamenti fu destinato all'arredamento del porto con l'installazione di gru elettriche, potenziamento degli allacciamenti ferroviari e creazione di nuovi magazzini. La somma fu ripartita in otto esercizi finanziari dal 1924 al 1932 con una liquidità media annua di 25 milioni di Lire. Di questi 200 milioni circa 15 furono stanziati secondo il R.D. 3 maggio 1923, n. 1285 per le opere pubbliche straordinarie negli esercizi finanziari dal 1924-1925 al 1927-1928. Cfr. «Il Popolo d'Italia», 2 dicembre 1923, *Le convenzioni*

contento per le mancate assicurazioni sulla designazione di Napoli a sede di armamento.

I margini di trattativa sembrarono sul punto di cambiare quando scoppiò il caso Matteotti. Fortemente indebolito per lo sfilarsi dei fiancheggiatori e per l'impazienza dei radicali, Mussolini cercò di ricompattare le fila politiche partendo per un lungo viaggio che toccò le principali città italiane. A Napoli, dove l'opposizione antifascista stava sempre più prendendo forma intorno a Giovanni Amendola, il capo del fascismo giunse per inaugurarvi la IV fiera campionaria della Camera di Commercio¹⁴. La presenza del Presidente del Consiglio all'inaugurazione della principale manifestazione organizzata dall'istituto camerale fu sicuramente un punto di svolta nelle trattative con il Governo, oltre a rappresentare un importante *endorsement* per chi ne aveva curato l'organizzazione, cioè Biagio Borriello che della fiera era presidente. Un *endorsement* che Corrado Moschitti, precedentemente direttore della fiera¹⁵, mise in chiaro nella giornata inaugurale:

La rassegna delle forze economiche che Napoli offre [...] è una manifestazione che, ci sia lecito dire, merita tanto autorevole e largo consenso. Perché, o Signori, è consenso la presenza ambita di S.E. il Presidente del Consiglio Onorevole Mussolini¹⁶.

In questo modo i mesi tra l'omicidio Matteotti e il discorso del 3 gennaio divennero un'utile finestra temporale sfruttata dalla Camera di Commercio di Napoli per sottoporre di nuovo le richieste precedentemente accantonate confidando in un allentamento delle posizioni governative. Così, in agosto venne presentata un nuovo promemoria in 10 punti, in cui il tema cruciale rimase la designazione a sede di armamento della città, soprattutto per specifiche tipologie di rotte:

Frattanto occorre che nelle decisioni per le linee sovvenzionate [...] si tenga in considerazione Napoli, specialmente nel gruppo delle linee Coloniali per le quali Napoli ha un diritto speciale così come testa di linea che sede di armamento¹⁷.

per i porti di Napoli, Venezia, Livorno; Acs, Pcm, Gab., 1925, fasc. 8/1, n° 455, Lavori al porto di Napoli; «Rivista economica. Bollettino Ufficiale della Camera di commercio», n. 3-4, marzo-aprile 1924, *Il traffico e lo sviluppo del Porto di Napoli*.

¹⁴ «Il Mezzogiorno», 17-18 settembre 1924, *L'inaugurazione della fiera*.

¹⁵ «La Rivista Economica. Bollettino ufficiale della Camera di commercio», n. 1-2, gennaio-febbraio 1924, p. 150.

¹⁶ Ivi., n.9, settembre 1924, *Discorso pronunciato dall'On. Biagio Borriello, Presidente del Comitato della Fiera Campionaria*.

¹⁷ Acs, Pcm, Gab., 1925, fasc. 8/1, n° 455, Lavori al porto di Napoli. (Il sottolineato è dell'autore).

3. Lo storico 'schiacciamento tirrenico' di Napoli

Tutti gli sforzi fatti dalle deputazioni napoletane trovarono nel primo riordino fascista delle linee sovvenzionate il loro punto di convergenza. Quotidiani¹⁸, rappresentanti locali¹⁹ e lo stesso fascismo con l'investitura di Napoli a 'Regina del Mediterraneo' avevano di fatto alimentato un clima di attesa in città per questo evento percepito come un vero e proprio riscatto cittadino²⁰.

Dopo l'Unità, il polo marittimo napoletano era andato infatti incontro ad un processo di disarticolazione²¹ e smembramento delle sue forze. Mentre il porto segnò comunque risultati apprezzabili collocandosi dietro Genova e Venezia²², l'armamento napoletano arretrò, complice la fine della Compagnia di navigazione a vapore delle Due Sicilie²³ e la perdita del ruolo di capitale che aveva fornito vantaggi di localizzazione per molte case commerciali²⁴. Si formarono col tempo nuove borghesie meridionali²⁵, che colsero l'opportunità fornita dal liberismo postunitario e dalla nuova rete ferroviaria²⁶ per promuovere altre piazze marittime come Bari²⁷, Messina²⁸ e Palermo²⁹, sostituendo il centrismo borbonico napoletano con un più accentuato policentrismo

¹⁸ «Il Mattino», 7-8 maggio 1919, *Napoli e il suo Porto. Dal mare la città nostra vedrà nascere la sua nuova fortuna*.

¹⁹ Nel 1921 la Camera di Commercio inviò al Governo i propri *desiderata* riguardo il rinnovo delle sovvenzioni alla marina mercantile. Successivamente la Camera fece stampare il documento per diffonderlo tra gli ambienti economici della città partenopea. Nel testo si denunciò apertamente la gestione oligopolistica delle sovvenzioni, che limitava la libertà di commercio e soprattutto dava all'intervento pubblico una funzione di difesa delle posizioni dei gruppi egemoni, piuttosto che essere incentivo e sostegno alle nuove imprese di navigazione. Da qui la proposta di sovvenzionare a tempo (3 o 5 anni) e in maniera flessibile (sussidi a viaggio, a tonnellata trasportata) e nuove linee commerciali esplorative. Cfr. Camera di Commercio di Napoli, *Pro memoria per le Sovvenzioni Marittime*, Tipografia Francesco Razzi, 1922.

²⁰ «Il Popolo d'Italia», 25 ottobre 1922, *Il discorso di Mussolini*.

²¹ G. Galasso, *Tradizione, metamorfosi ed identità di un'antica capitale*, in Id., *Napoli*, Laterza, Roma-Bari, 1987, pp. XXIII-XXV.

²² A. Cafarelli, *Il movimento della navigazione nei porti del Regno d'Italia (1861-1914)*, «Storia Economica», n. 3, X (2007), pp. 299-332.

²³ L. De Matteo, *Noi della meridionale Italia*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 2002, pp. 149-207.

²⁴ Id., *Imprenditori a Napoli nell'Ottocento*, «Storia Economica», n. 2-3, IX (2006), pp. 305-337, qui pp. 315-323.

²⁵ G. Barone, *Mezzogiorno ed egemonie urbane*, «Meridiana», n. 5, 1989, pp. 13-47, qui pp. 18-23.

²⁶ S. Maggi, *Le ferrovie*, Il Mulino, Bologna, 2003, pp. 43-52.

²⁷ M. Ottolino, *Commercio e iniziativa marittima in Puglia 1876-1914: la Società di navigazione a vapore Puglia*, Lucio Pironi Editore, Napoli, 1981.

²⁸ R. Battaglia, *Mercanti e imprenditori in una città marittima. Il caso di Messina (1850-1900)*, Giuffrè Editore, Milano, 1992.

²⁹ S. Candela, *I Florio*, Sellerio editore, Palermo, 1986, pp. 125 e ss.

liberale meridionale. Una migrazione di forze e capitali che si presenta non solo come transregionale ma anche intraregionale. Ad avvantaggiarsi della retrocessione della piazza napoletana furono infatti anche i porti dello stesso golfo napoletano, i quali si specializzarono ancor di più in particolari correnti di traffico sottraendole all'ex capitale³⁰; parallelamente si assistette ad uno spostamento del baricentro dell'armamento del golfo verso Torre del Greco e la penisola sorrentina³¹. La grande deflazione degli anni Ottanta dell'Ottocento, la crisi agraria, il varo di una politica protezionista e la rottura commerciale con la Francia determinarono, poi, una complessa ristrutturazione dei traffici mondiali e un'accelerazione nella rivoluzione dei trasporti, che ebbero l'effetto di aggravare il ritardo accumulato dalle forze economiche napoletane. La miopia con la quale il compartimento marittimo napoletano rimase strettamente legato al trasporto a vela³², la diffidenza con la quale il ceto mercantile locale guardò alle innovazioni nelle tecniche di scambio³³ e, infine, la ritrosia della borghesia napoletana ad investire capitali di rischio in un settore notoriamente ad alta intensità di capitali qual è la navigazione, condannarono la piazza napoletana a rivestire un ruolo sempre più marginale in un mondo in forte trasformazione³⁴.

Proprio uno dei principali effetti delle trasformazioni in corso sul finire del secolo, ossia l'emigrazione transoceanica dà la cifra del ritardo maturato. Quel fenomeno che portò centinaia di migliaia di persone a partire da Napoli alla volta delle Americhe certamente ingrossò le cifre del tonnellaggio del porto e creò un giro d'affari in città per molti operatori specializzati nell'offerta di svariati servizi – non sempre legali e onesti – agli

³⁰ Efficace risulta l'espressione «arco di portuosità» usata da Silvio De Majo per indicare quel sistema portuale che partiva dal porto di Baia specializzata nel commercio di pozzolana e arrivava fino al porto di Castellammare specializzato nell'approvvigionamento delle industrie cittadine, tra le quali il cantiere navale e i mulini e pastifici di Gragnano. Cfr. S. De Majo, *Il porto di Napoli: dall'Unità alla Seconda guerra mondiale. Storia di una lenta affermazione*, in G. Garzella, R. Giulianelli, I. Simonella, O. Vaccari (a cura di), *I porti della penisola italiana. Due mari a confronto tra storia e sviluppo futuro*, Pacini Editore, Pisa, 2011, p. 189. Sul tema si veda anche G. Moricola, *Il cabotaggio in età postunitaria* in P. Frascani (a cura di), *A vela e a vapore*, Donzelli, Roma, 2001, pp. 58-67.

³¹ A. Berrino, *I sorrentini e il mare* in P. Frascani (a cura di), *A vela e a vapore*, cit., pp. 29-53.

³² Nel 1905 i compartimenti marittimi di Napoli e Castellammare di Stabia radunavano quasi un quarto del tonnellaggio dei velieri italiani. Cfr. E. Corbino, *Economia dei trasporti marittimi*, Istituto editoriale del Mezzogiorno, Napoli, 1966, pp. 51-148.

³³ P. Frascani, *Mercato e Commercio a Napoli dopo l'Unità* in P. Macry, P. Villani (a cura di), *La Campania*, Einaudi, Torino, 1990, pp. 209-221.

³⁴ M. Stopford, *Maritime Economics*, Routledge, London and New York, 2009, pp. 23-35; C. Smith, *Coal, Steam and Ships. Engineering, Enterprise and Empire on the Nineteenth-Century Seas*, Cambridge University Press, Cambridge, 2018.

emigranti³⁵. Eppure, la gestione di questo lucroso traffico fu nelle mani delle grandi compagnie di navigazione straniere e solo in parte di quelle italiane, tra cui nessuna locale. L'armamento napoletano risultò del tutto incapace di contrapporsi all'invasione di società straniere e nazionali, a dimostrazione del ritardo tecnico e finanziario accumulato dalla piazza napoletana³⁶. Di fronte a questo ripiegamento furono gli abili operatori palermitani e genovesi a ricoprire il vuoto lasciato da Napoli dando vita ad un asse marittimo tra Genova e Palermo, che di fatto formò l'architettura della marina mercantile italiana³⁷.

L'intreccio dei fattori endogeni ed esogeni ora descritti ebbe come conseguenza l'indebolimento della piazza marittima napoletana, la quale finì con l'essere 'schiacciata' dalle più forti e dinamiche piazze di Genova e Palermo dovendo ripiegare su funzioni di cabotaggio attraverso la locale Compagnia di Navigazione a Vapore di Napoli. Tutto questo fa capire come le trasformazioni indotte dalla Grande Guerra con la crescita del tessuto industriale napoletano³⁸ e le promesse fatte dal fascismo diedero a molti commentatori locali la percezione che effettivamente Napoli potesse spezzare quella condizione di 'schiacciamento' e riaffacciarsi sul Mediterraneo e sugli oceani³⁹.

4. La 'guerra tirrenica'

Il 19 aprile 1923 fu istituita la Commissione reale per la definitiva sistemazione dei servizi marittimi⁴⁰ – ormai da più di un anno in regime straordinario – presieduta dal senatore Salvatore Orlando, fondatore insieme ai fratelli dei noti Cantieri navali Orlando di Livorno

³⁵ G. Barone, *Lo Stato a Mezzogiorno, Ferrovie, reti urbane, emigrazione* in Id., *Le vie del Mezzogiorno. Storia e scenari*, Donzelli, Roma, 2002, pp. 142-145.

³⁶ L. De Rosa, *Iniziativa e capitale straniero nell'industria metalmeccanica del Mezzogiorno 1840-1904*, Giannini Editore, Napoli, 1968.

³⁷ S. Candela, *Rubattino i Florio e la nascita della Navigazione generale italiana*, in P. Piccione (a cura di), *Raffaele Rubattino. Un armatore genovese e l'Unità d'Italia*, Silvana, Cinisello Balsamo, 2010.

³⁸ A. De Benedetti, *La Campania industriale. Intervento pubblico e organizzazione produttiva tra età giolittiana e fascismo*, Athena, Napoli, 1990.

³⁹ Emblematiche al riguardo le parole di Vincenzo Bruno all'inaugurazione della fiera campionaria di Napoli: Vi sono nuovi mercati da penetrare verso i quali la produzione italiana tende con inesorabile fatalità, vi sono popoli che sentono uguale attrazione verso questi stessi scali. [...] Consentite che chi vi parla, quale rappresentante del commercio e dell'industria napoletana, ribadisca questo concetto che è massima aspirazione di questa città, che è la scelta avanzata dell'esercito di pace che ha iniziato la sua marcia conquistatrice verso l'Oriente: dei produttori italiani. Cfr. «Hermes», n. 9, anno III, p. 257.

⁴⁰ Acs, Ministero delle Comunicazioni, Direzione generale della marina mercantile, Ispettorato servizi marittimi, b. 318, Relazione Orlando.

con cui la famiglia Ciano fu in stretti rapporti economici⁴¹. La composizione della commissione rispecchiò abbastanza fedelmente i vari interessi regionali in gioco: come referente dell'area della Venezia Giulia fu nominato Giovanni Floriano Banelli, vicedirettore navale e membro del consiglio d'amministrazione del Lloyd Triestino nonché imprenditore di primo piano della Venezia Giulia⁴²; a seguire Ernesto Piaggio⁴³, noto imprenditore e armatore molto vicino a Giolitti che rinunciò quasi subito all'incarico sostituito dal deputato Eugenio Broccardi in qualità – si potrebbe dire – di rappresentante degli interessi genovesi⁴⁴; per Napoli il nome fu quello di Ferdinando Del Carretto di Novello, militare e politico di lungo corso che fu, tra le altre cose, anche sindaco della città per più mandati⁴⁵.

Pochi giorni dopo l'istituzione della Commissione venne preparato un primo schema provvisorio di sovvenzioni⁴⁶ a cui seguì un altro schema per la riattivazione delle linee commerciali Genova-Bombay e Trieste-Gravosa⁴⁷. Lo schema garantì una ripresa delle linee a lunga percorrenza sospese a causa del conflitto e della lievitazione dei costi di gestione negli anni immediatamente successivi alla cessazione delle ostilità. Per quanto transitorio fosse il nuovo assetto, esso risentì inevitabilmente delle conseguenze generate dal conflitto, una su tutte l'entrata nel sistema marittimo italiano delle forti e ben organizzate compagnie giuliano-istriane con capofila il Lloyd Triestino⁴⁸.

Come risposta alla sfida lanciata dalle società delle terre irredente e complice il perdurare del basso livello dei noli, diverse imprese di armamento scelsero la via della concentrazione aziendale. Una scelta che doveva, sulla carta, risolvere diverse criticità strutturali del settore: difficoltà nel reperimento delle risorse finanziarie,

⁴¹ M. Mazzoni, *Costanzo Ciano e famiglia, i grandi ricchi del regime* in P. Giovannini, M. Palla (a cura di), *Il fascismo dalle mani sporche. Dittatura, corruzione, affarismo*, Laterza, Roma-Bari, 2019.

⁴² Cfr. Sito del Senato della Repubblica, Senatori dell'Italia fascista, scheda senatore Banelli.

⁴³ Su questa nota famiglia di armatori si rimanda a R. Giulianelli, *I Piaggio. La parabola di un grande gruppo armatoriale e cantieristico italiano (1875-1972)*, Il Mulino, Bologna, 2012.

⁴⁴ Sul finire dell'Ottocento Broccardi assunse la direzione di alcuni cantieri di media grandezza di Sampierdarena. Eletto tra le file del blocco nazionale nel 1921 come rappresentante del collegio di Genova fu in seguito Commissario straordinario del capoluogo ligure nel 1925 e infine podestà della stessa città dal 1926 al 1933.

⁴⁵ Fu sindaco di Napoli una prima volta dal 19 ottobre 1903 al 22 luglio 1904, poi dal 11 aprile 1907 al 30 luglio 1910 e infine dal 11 agosto 1910 fino al 31 ottobre 1913.

⁴⁶ R.D.L. 26 aprile 1923, n. 1045.

⁴⁷ R.D.L. 1° maggio 1924, n. 908.

⁴⁸ G. Mellinato, *Crescita senza sviluppo. L'economia marittima della Venezia Giulia tra Impero asburgico ed autarchia (1914-1936)*, Consorzio Culturale del Monfalconese, Begliano, 2001, pp. 114-130.

sovrapposizioni di linea simili e, infine, inefficienze organizzative. Ancora una volta fu sull'asse Genova-Palermo che si attuarono tali manovre aziendali con le genovesi Società Italiana di Servizi Marittimi e Marittima italiana, gestori delle linee per il Mar Rosso e l'Estremo Oriente, e la siciliana La Sicilia, gestore dei collegamenti con il Nord Africa, che istituirono la Compagnia Italiana Transatlantica (Citra). La saldatura tra le due compagnie genovesi e quella siciliana garantì praticamente un oligopolio delle principali rotte del mar Tirreno lasciando fuori solo il cabotaggio a corto raggio come per le isole del golfo di Napoli e le Eolie. Alle tre società del gruppo Citra venne fatto obbligo di istituire 17 linee, che, seppur vincolate per itinerario ed orari, rispecchiarono l'egemonia siculo-ligure nell'area tirrenica e nel Mediterraneo centrale.

Contrariamente a quanto predetto dalle autorità fasciste e auspicato dagli esponenti della Camera di Commercio di Napoli, le convenzioni provvisorie del 1923 decretarono un ulteriore arretramento proprio in quei campi di attività in cui lo *shipping* napoletano avrebbe dovuto affermarsi: Mediterraneo e colonie. A concorrere a questo esito fu sicuramente la capacità di difesa di meglio organizzate piazze marittime tirreniche, le quali di fronte alle redivive pretese napoletane passarono addirittura al contrattacco. Sul versante dei collegamenti con il Nord Africa, Siracusa si assicurò il collegamento con Derna nella vecchia linea 2 (Siracusa-Tripoli) togliendola alla città partenopea. Quest'ultima si vide poi soppressa una delle tre linee per il Tirreno inferiore (Napoli-Tunisi) con una contemporanea diminuzione della frequenza delle altre linee con il Nord Africa.

Sul versante dei rapporti con Genova quest'ultima riuscì nell'intento a lungo perseguito di sottrarre a Napoli la testa di linea con Alessandria d'Egitto, che la città meridionale esercitava dal 1912. Infatti, già nel 1919 il presidente del Consorzio autonomo del porto di Genova avanzò la richiesta insieme al presidente della sezione ligure degli albergatori e al presidente della Camera di Commercio di Genova di un prolungamento fino a Genova della linea Napoli-Alessandria. In quell'occasione e negli anni immediatamente successivi i rappresentanti genovesi misero sul piatto della contrattazione tutto il peso della gerarchia portuale italiana chiedendo che fosse Genova e non Napoli la testa di quella linea⁴⁹, richiesta che alla fine venne accolta nel 1923.

Anche durante i lavori della Commissione per il riordino definitivo emersero frizioni tra gli interessi delle città portuali. Di fronte all'arretramento emerso nelle convenzioni del 1923 Ferdinando del Carretto cercò di alzare la posta sottoponendo un ordine del giorno nella seduta

⁴⁹ Cfr. Acs, Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato servizi marittimi, b. 292.

del 16 ottobre 1924 col quale promosse: «l'opportunità che siano stabiliti, obbligatoriamente, nella concessione dei servizi sovvenzionati, i porti di armamento»⁵⁰. La proposta trovò la ferma opposizione di Broccardi «perché potrebbe suscitare una certa agitazione e rivalità fra i singoli porti». Il presidente Orlando si associò al parere espresso da Broccardi, pur non eludendo il problema posto dal Del Carretto «inquantoché gli sono note le attuali condizioni del porto di Napoli». Ciononostante, l'ex sindaco di Napoli non demorse e continuò a chiedere che l'ordine del giorno fosse messo a verbale. La tensione era evidente e lo stesso Broccardi non ne fece mistero: «la questione può dar luogo a delle discussioni gravissime tra città e città». Alla fine, Orlando, pur non approvando l'ordine del giorno, decise di rimettere la questione al Governo⁵¹. L'esito a cui si giunse è emblematico della complessità degli interessi in gioco: la Commissione preposta al riordino dei servizi marittimi non volle prendersi la responsabilità di eleggere i porti di armamento per legge sapendo come dietro motivi economici si celassero moltissimi interessi politici e di prestigio. Il rimpallo al Governo dimostra tutta la centralità dell'argomentazione politica a fronte di quelle economiche e logistiche. Echi degli attriti interni alla Commissione sono rintracciabili nella relazione che Del Carretto espose al Primo congresso per lo sviluppo economico del Mezzogiorno:

Non ho altro da aggiungere: solo che sostenni strenuamente, durante tutti i lavori della Commissione, che questa definisse anche i porti di armamento dei vari gruppi, e quindi assegnasse a Napoli ciò che le spetta; ma la maggioranza opinò che esorbitasse dalle competenze della Commissione stessa tale assegnazione⁵².

La mancata designazione a sede di armamento di Napoli in quella tornata di sovvenzioni suggellò la fine della prima fase della 'guerra tirrenica', cioè di un periodo di forti tensioni e rivendicazioni tra le piazze marittime di Napoli, Genova e Palermo. Va chiarito che la competizione per assicurarsi rotte, merci e navi non è un fattore di specificità delle città in questione. Anzi, la rivalità tra città portuali è un elemento quasi intrinseco della storia marittima del mondo⁵³. La

⁵⁰ Acs, Archivi di personalità e famiglie, Michele Castelli, b. 8, fasc. 40.

⁵¹ Ibidem.

⁵² Aa.Vv., *Atti del I Congresso per lo sviluppo economico del Mezzogiorno*, Stabilimento Cromo-Tipografico Francesco Razzi, Napoli, 1926, p. 203.

⁵³ Cfr. F. Broeze (ed), *Gateway of Asia. Port cities of Asia in the 13th-20th Centuries*, Routledge, London and New York, 2010; M.B. Miller, *Europe and the Maritime World. A Twentieth-Century History*, Cambridge University Press, New York, 2012; B. Beaven, K. Bell, R. James (eds), *Port Towns and Urban Cultures International Histories of the Waterfront, c. 1700—2000*, Palgrave Macmillan, London, 2016; J. Darwin, *Unlocking the world. Port cities and globalization in the age of steam 1830-1930*, Allen Lane, London, 2020.

peculiarità degli anni oggetto d'analisi sta nel riconoscere la presenza di due eventi-soglia come la Prima guerra mondiale e la crisi del 1929 che alterarono sensibilmente il contesto operativo dello *shipping* italiano rompendo storici, ma delicati, equilibri tra le piazze marittime tirreniche. Sono questi eventi che innescarono concretamente un forzato ripensamento del dispositivo marittimo italiano offrendo la possibilità alla società portuale napoletana di porsi di nuovo ad una dimensione nazionale.

Nello schema definitivo licenziato dalla Commissione nel 1925 poco cambiò rispetto agli equilibri trovati nelle convenzioni provvisorie del 1923, anche se gli screzi non mancarono neanche in questo caso. L'esempio è dato dalla linea per l'Eritrea e la Somalia (linee 14), la quale prevedeva originariamente nel proprio itinerario scali a Messina e Catania. Nel primo progetto di risistemazione della linea fu esclusa la città di Messina, mentre su richiesta della concessionaria, la società Italia, venne aperta una discussione anche per il mantenimento dello scalo catanese, perché poco remunerativo e perciò superfluo. Come soluzione fu proposto un collegamento diretto da Napoli a Port Said al fine di trasformare la linea in celere. Una proposta simile venne fatta anche per la linea 15 (Genova-Dar es Salaam) suggerendo la soppressione dopo Napoli degli scali di Catania, Tripoli e Bengasi⁵⁴. Come presumibile aspettarsi tali proposte suscitarono nelle città oggetto di esclusione una ferma opposizione, che seppe trasformarsi presto in un efficace ostruzionismo. Fu soprattutto la città di Messina a mobilitare il maggior numero di forze con varie associazioni commerciali, che inviarono numerosi e insistenti reclami di concerto con il prefetto della città all'indirizzo del Commissariato per i servizi marittimi. Ciononostante, la differenza la fece la capacità di aprire una questione politica sul caso grazie alla pressione generata dai telegrammi, dalle lettere e dalle interrogazioni parlamentari dei deputati messinesi Giuseppe Toscano ed Ettore Lombardo Pellegrino⁵⁵.

Motivi di attrito con l'ex capitale erano allora già presenti per il *business* dei migranti e non mancarono di essere fatti presenti in tale occasione. Nonostante l'avvenuto riconoscimento per legge di Messina come porto d'imbarco per l'emigrazione transoceanica, la concentrazione delle linee avveniva da tempo ormai a Napoli e in parte a Palermo rendendo la città sullo stretto una mera tappa. Il prestigio ferito fu comunque solo un aspetto della vicenda e neanche quello più importante. La sostanza della questione stava nella tutela di interessi sensibili della classe mercantile della città siciliana. Dopo il devastante

⁵⁴ Acs, Ministero delle Comunicazioni, Direzione Generale Marina Mercantile, Ispettorato servizi marittimi, b. 896.

⁵⁵ *Ibidem*.

terremoto che aveva colpito la città nel 1908 e dopo la fine della grande spinta oceanica, la borghesia mercantile e armatoriale messinese aveva scommesso sul commercio con i Paesi oltre Suez trovando redditizi traffici soprattutto con l'Australia⁵⁶. La privazione dei collegamenti con il Mar Rosso poteva significare perciò una riduzione anche dei traffici con l'Oceania, dato che stazioni come Aden fungevano da porti di trasbordo ed *entrepôt*. I frutti di queste pressioni furono raccolti all'approvazione delle convenzioni definitive del 1925, che presero lo scalo di Messina nella nuova linea 10 (ex linea 14), anche se solo nel viaggio di andata.

Un altro terreno di scontro tra le città siciliane e Napoli si ebbe in occasione dell'inaugurazione della fiera campionaria di Tripoli nel 1927. Alcune città siciliane, e in modo particolare Siracusa, biasimarono il ministero delle Comunicazioni per la frequenza dei collegamenti ritenuta non proporzionale all'ampia adesione degli espositori siciliani alla fiera.

Una vasta partecipazione che venne brandita come un vero deterrente contrattuale dai rappresentanti siciliani⁵⁷. Nelle recriminazioni siciliane si contestò indirettamente la scelta di aver adibito Napoli come porto di concentrazione quando i numeri dell'evento rimarcavano l'assoluta preminenza dei commercianti siciliani. Gli esempi di Messina e Siracusa mostrano lucidamente la capacità di difesa dei propri interessi che le città siciliane seppero mettere in gioco a più riprese nel corso degli anni Venti.

Il nuovo equilibrio non poteva di certo soddisfare chi in città aveva creduto in una Napoli 'Regina del Mediterraneo' e le evidenti contraddizioni tra le propagandate premesse e l'effettiva riorganizzazione dei servizi marittimi offrirono il fianco alle critiche dei giornali locali:

Nel 1913, a Napoli furono assegnate le linee per il Canada, quella celere per l'Egitto, le comunicazioni con Tripolitania e Cirenaica, la Napoli-Lipari-Messina, la linea settimanale con la Sardegna. Scoppiata la guerra cosa avvenne? Che la linea con il Canada fu soppressa, che quella col l'Egitto col pretesto di migliorare i traffici internazionali fu spostata a Genova come capolinea, che le linee per le colonie mediterranee furono limitate a Siracusa [...] Basterebbe questo accenno sommario per dimostrare palesemente, che pur essendo stata Napoli conclamata Regina del Mediterraneo, essa non è altro che una regina senza sudditi⁵⁸.

⁵⁶ S.M. Ciccio, *Il porto di imbarco di Messina. L'ispettorato e i servizi di emigrazione (1904-1929)*, FrancoAngeli, Milano, 2016, pp. 104-121.

⁵⁷ Acs, Pcm, Gab., 1927, fasc. 14/1, n° 4151, Linea di Navigazione Siracusa-Tripoli in occasione della fiera; ivi., 1928, fasc. 13/4, n° 10230, Comunicazioni marittime Siracusa-Tripoli.

⁵⁸ Il «Roma», 30 ottobre 1924, *Napoli e le linee sovvenzionate*.

5. La seconda fase della guerra tirrenica

Il sopraggiungere della crisi economica del 1929 determinò nel breve periodo una contrazione dei traffici e una diminuzione della produzione fisica con riflessi particolarmente pesanti per alcuni settori ad alta intensità di capitali come la navigazione, la cantieristica e la siderurgia⁵⁹. Questi settori si erano legati a vicenda nel processo di industrializzazione italiana grazie al concorso di alcune banche miste come la Banca commerciale italiana (Comit) e il Credito italiano (Credit), prestatori di ultima istanza e *outside directors* di un sistema di gruppi polisettoriali altamente integrati⁶⁰. Gli anni Venti dimostrarono la debolezza dell'area napoletana proprio sotto questo aspetto. Nonostante la Grande Guerra avesse rimesso in moto un discorso di industrializzazione della città e permesso allo stesso tempo l'ascesa di una nuova élite economica ben organizzata e capace di mobilitare forze e interessi politici, alla fine i riordini del 1923 e del 1925 certificarono un'incapacità della piazza marittima napoletana nel rompere lo 'schiacciamento tirrenico'.

Questo esito, più che testimoniare una politica vessatoria contro Napoli, mette in risalto la debolezza contrattuale del tessuto produttivo della città: mancanza di un profondo retroterra economico come Genova⁶¹, mancanza di un'alleanza polisettoriale locale con i cantieri del golfo di Napoli piccoli, dispersi e poco coordinati⁶², una siderurgia mutilata dalla chiusura dello stabilimento di Bagnoli nel dopoguerra e

⁵⁹ Soprattutto il settore della cantieristica fu protagonista di un processo di concentrazione finanziaria supportato da alcuni dei principali insediamenti siderurgici del Paese: il gruppo Ansaldo (Sestri Ponente e Sampierdarena), il gruppo Piaggio (Cantieri navali riuniti di Ancona e Palermo e Cantieri del Tirreno di Sestri Levante) e il gruppo Odero-Terni-Orlando Oto (Sestri Ponente, La Spezia, Livorno), e quello triestino (Cantieri riuniti dell'Adriatico: Cantieri di Monfalcone, Cantieri San Marco, Cantieri San Rocco, Fabbriche macchine Sant'Andrea). Cfr. G. Conti, *Finanza e industria nei cantieri navali dal primo dopoguerra agli anni '30* in T. Fanfani (a cura di), *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*, Edizioni scientifiche italiane, Napoli, 1993.

⁶⁰ Cfr. R. Giulianelli, *Ship financing in Italy in the first half of the twentieth century*, «The International Journal of Maritime History», vol. 28, n. 2, 2016, pp. 335-355.

⁶¹ F. Milone, *Il porto di Napoli. Studio di geografia economica*, Società Anonima Tipografia Leonardo Da Vinci, Città di Castello, 1927.

⁶² Quando nel 1935 si costituì il Comitato tecnico per l'assetto dei cantieri navali italiani da alcuni partecipanti, come Luigi Orlando della Oto, fu avanzata la proposta di chiudere definitivamente i Bacini e Scali napoletani proprio sulla scorta della storica limitatezza produttiva difficilmente espandibile e sulle cattive prove di buon vicinato tra i cantieri napoletani. Acs, Asiri, Serie nera, Finmare, b. Sto/506, Comitato tecnico per l'assetto dei cantieri navali italiani - Relazione a S.E. il presidente dell'Istituto per la Ricostruzione Industriale.

dalla fine prematura del progetto della «grande Ilva»⁶³, un armamento povero di capitali e di chiarezza negli obiettivi economici e, in ultimo, mancanza di strutture finanziarie locali adeguate al sostegno dei settori poc'anzi menzionati⁶⁴. Tutti questi elementi sembravano presagire la fine della partita per le deputazioni napoletane, eppure proprio l'irrompere della Grande Crisi diede la possibilità di rimettere in discussione l'esito a cui si era giunti.

Tra il 1931 e il 1932 il settore della navigazione, notoriamente impegnativo dal punto di vista finanziario, subì un profondo riordino favorito anche dalle nuove disposizioni di legge per l'accentramento aziendale⁶⁵. Seguendo l'esempio di Germania, Giappone e Gran Bretagna le principali compagnie armatoriali del Paese furono accorpate per dare vita a quattro nuovi gruppi di armamento. Tra le nuove società figura la Tirrenia, in cui confluirono la Florio e la Citra con un capitale di 130 milioni, dirigenza a Napoli e una flotta da 160.000 tonnellate⁶⁶. Dopo tante pressioni, richieste e azioni organizzate, Napoli tornava ad essere sede di armamento di una grande società di navigazione e la causa di ciò andava ricondotta in non poca misura agli effetti destabilizzanti della crisi. Il ruolo del fascismo in questa prima fase – e non è comunque irrilevante – fu quello di sfruttare la situazione di debolezza dei gruppi della navalmeccanica per indurre un processo di riorganizzazione e razionalizzazione distributiva tramite leggi e sovvenzioni marittime.

Al risultato del ritorno di una grande compagnia di navigazione nel golfo napoletano si giunse non senza difficoltà e polemiche. In prossimità della formazione del nuovo gruppo di armamento aumentarono le azioni da parte di Genova e di Napoli per assicurarsi la sede della futura società. Si riaccese così la 'guerra tirrenica' e ad alimentarla furono anche i rispettivi giornali locali con frequenti indiscrezioni su spostamenti di compartimenti marittimi e soppressioni di linee che di certo non aiutarono a distendere il clima nell'ultima metà del 1931. Il 12 aprile presso il Consiglio provinciale dell'economia di Genova si svolse una riunione alla quale parteciparono autorità cittadine, come il già ricordato podestà Broccardi, esponenti dell'industria marittima come Odero e gerarchi del fascismo del calibro di Starace. Tema dell'incontro fu proprio l'eventuale formazione di un'unica società

⁶³ A. De Benedetti, *I tempi dell'industria* in A. Vitale (a cura di), *Napoli: un destino industriale*, Cuen, Napoli, 1992, pp. 143-151.

⁶⁴ Cfr. M. Comei, *Banche e Mezzogiorno: credito, concentrazione bancaria e classi dirigenti negli anni Venti*, Cacucci editore, Bari, 2008; R. De Rosa, *I molteplici volti della fiducia. Relazioni personali e intermediazione creditizia a Napoli (XIX-XX sec.)*, «Quaderni storici», fascicolo 2, 2008, pp. 471-500.

⁶⁵ D.L. 13 novembre 1931 n. 1434.

⁶⁶ R. Giulianelli, *Armatori, banche e Stato*, cit., pp. 165-166.

sovvenzionata nell'area del Tirreno e le conseguenze che ciò avrebbe comportato per Genova. Si riconobbe tra i presenti la necessità di razionalizzare un comparto scopertosi sovradimensionato all'indomani del divampare della crisi economica. Analogamente, però, non furono nascosti dubbi sugli intendimenti del Governo in fatto di designazione delle sedi di armamento. Non a caso gli ordini del giorno della riunione suonarono quasi come un monito lanciato all'esecutivo per il rispetto di quella «tradizione dell'organizzazione, della concorrenza estera e delle esigenze dell'hinterland nazionale» che solo Genova poteva garantire concludendo che la città ligure non poteva diventare un mero «scalo di linee nazionali facenti capo ad altri porti, né essere subordinata ad altri interessi»⁶⁷.

La notizia della riunione e del voto espresso giunsero presto a Napoli, dove, come è presumibile aspettarsi, non ebbero un'accoglienza benevola. Il quotidiano «Roma» rimarcò la necessità che anche Napoli attraverso le sue forze economiche e politiche facesse sentire i propri *desiderata* al Governo⁶⁸.

In aggiunta, il giornale napoletano ricordò i soldi spesi per l'ammmodernamento del porto e la necessità di mettere in valore le opere che proprio in quegli anni stavano entrando a regime operativo, come solennemente rimarcato dalla pubblicistica fascista⁶⁹. Il sottolineare gli investimenti fatti dallo Stato e soprattutto la parola data da Mussolini e dalle gerarchie fasciste per rendere Napoli quella regina promessa fu una strategia usata ampiamente dal «Roma» e dagli altri quotidiani locali. Con il richiamo agli oneri assunti, il fascismo veniva chiamato alla prova dei fatti dopo dieci anni di promesse e lavori.

La risposta al voto di Genova arrivò pochi giorni dopo dalle istituzioni napoletane mobilitate e coordinate dall'Alto Commissario della città Michele Castelli. Il 17 aprile nell'ufficio di presidenza del Consiglio provinciale dell'economia di Napoli Castelli invitò il federale Schiassi, il podestà Duca di Bovino e il presidente della provincia per discutere del voto espresso dal Consiglio provinciale di Genova e della necessità di rispondere in maniera adeguata anche perché, come evidenziava Castelli, alla riunione genovese avevano partecipato personaggi importanti della società civile e del partito⁷⁰. Quello che Castelli cercò di realizzare nel più breve tempo possibile fu un sodalizio di interessi convergenti che riunisse associazioni di categoria, autorità cittadine e deputati locali in modo tale da controbilanciare gli interessi genovesi e generare un'effi-

⁶⁷ «Il giornale d'Italia», 14 aprile 1931, *Una riunione a Genova per il riordinamento dei servizi marittimi*.

⁶⁸ «Roma», 14 aprile 1931, *Gli interessi di Napoli nella sistemazione dei servizi marittimi del Tirreno*.

⁶⁹ «Il regime fascista», 10 agosto 1933, *Il nuovo grande porto di Napoli*.

⁷⁰ Asn, Prefettura, Gab., Il vers., b. 1107, doc. n° prot. 4412.

cace massa di pressione sull'esecutivo prima del licenziamento del testo della convenzione. In soccorso dell'Alto Commissario venne Borriello – suo vice al Consiglio –, il quale convocò una riunione della Federazione fascista degli armatori dell'Italia meridionale di cui era presidente. In quella riunione furono espressi voti pressoché identici a quelli contestualmente formulati dal Consiglio, con l'aggiunta di un invito diretto a Mussolini a non dimenticare Napoli «che ha pure il suo diritto a vivere e lavorare».

Ad unirsi al coro di voci furono anche il Consiglio del lavoro del porto di Napoli⁷¹, impegnato già da giorni a tenere adunate nello scalo sul tema sollevato da Genova, la Federazione provinciale fascista del commercio e il municipio di Napoli⁷². Questi ultimi due, rispettivamente il 20 e il 23 di aprile, fecero voti per sostenere la causa di Castelli «come se una gagliarda voce, quella della Patria, le avesse chiamate a raccolta»⁷³. Tutto questa 'potenza di fuoco' fu poi indirizzata da Castelli verso il ministero delle Comunicazioni e la Presidenza del Consiglio con l'invio dei *desiderata*⁷⁴.

Nelle settimane e nei mesi successivi lo scontro tra le due città si spostò dalle sedi istituzionali sulle pagine dei giornali. Il 6 maggio la rivista specializzata napoletana il «Porto» rispose ad un articolo del «Giornale di Genova» sul traffico del Tirreno e il porto di Napoli. Nel cercare di stemperare gli animi cittadini – «niente Genova contro Napoli» – dimostrando la vacuità di molti discorsi giornalistici motivati unicamente dal fare polemica campanilistica senza alcun fondamento statistico e di economia del mare, il giornale di Arturo Assante spronò comunque la borghesia napoletana a rispondere alla sfida lanciata da Genova uscendo dall'apatia nella quale si crogiolava «anelando il vivere quieto e senza scosse»⁷⁵.

L'impellente necessità della Comit e della Credit di arrivare il prima possibile ad una razionalizzazione delle società di navigazione spense presto le polemiche⁷⁶. La Tirrenia nacque quindi senza i migliori auspici e con un difficile equilibrio da mantenere tra i poli marittimi che ne facevano parte. Per tale ragione la nuova società, piuttosto che

⁷¹ Ivi., doc. n° prot. 1283.

⁷² Ivi., doc. n° prot. 4764.

⁷³ Ibidem. Questa frase è ripresa dalla lettera che il podestà di Napoli inviò a Castelli per comunicargli il voto della consulta municipale.

⁷⁴ Acs, Pcm, Gab., 1931, fasc. 13/5, n° 3733, Napoli servizi marittimi sovvenzionati.

⁷⁵ «Il Porto», 6 maggio 1931, *Controvento*.

⁷⁶ La Sofindit società finanziaria della Comit deteneva insieme alla Società Finanziaria Florio la maggioranza del capitale azionario della società Florio, mentre la Sfi società finanziaria creata dalla Credit disponeva a sua volta della maggioranza del capitale azionario della Citra. Cfr. Acs, Asiri, Serie nera, Finmare, b. Sto/503, Compromesso per le operazioni di concentrazione delle aziende di Navigazione Florio-Citra in un ente unico che sarà denominato Tirrenia.

accentrare in un'unica sede la propria struttura, optò inizialmente per una distribuzione geografica che rifletteva i vari interessi regionali in gioco fissando la sede legale a Roma, la direzione generale a Napoli e due sedi succursali a Genova e Palermo. Anche se formalmente unite sotto la bandiera di un'unica società, Genova, Palermo e Napoli continuarono a contendersi spazi, rotte e navi. Anzi, proprio la nuova particolare situazione di vicinato creò le condizioni per un conflitto a bassa intensità per l'egemonia tirrenica che si protrasse fino all'avvento dell'Iri e alla seconda riorganizzazione marittima del 1936.

Questa seconda fase dello scontro tra le città del Tirreno si chiuse con una soluzione che accontentò le due principali parti in causa. Napoli diventava finalmente sede di un'importante società di navigazione italiana e Genova era rinfrancata dalla sede della più grande delle nuove società, l'Italia-Flotte Riunite, mantenendo comunque un ruolo rilevante nelle linee della Tirrenia.

Si aprì a questo punto una seconda e per certi versi più delicata fase di contrattazione con Palermo, che a differenza di Genova non aveva ottenuto eguali compensazioni. La scelta di Napoli come sede di armamento e di esercizio fu «una vera e propria imposizione» governativa, come ricorda Orazio Cancila, dato che la Florio possedeva circa il 76% delle azioni della Tirrenia – anche se gran parte nelle mani della Sofindit – e poteva vantare un certo controllo nel primo CdA della nuova società. Oltre allo stesso Ignazio Florio, nel consiglio sedevano il consigliere delegato Augusto Linch – procuratore generali negli affari Florio – due consiglieri e uno dei sindaci della società molto vicini alla famiglia palermitana⁷⁷. All'influenza andava aggiunto il peso avuto dai Florio nella costituzione del capitale fisso (22 delle 40 navi) e nella formazione della rete commerciale della nuova società, la quale fece largo affidamento alla società anonima Agenzia Florio per la gestione delle agenzie marittime dislocate a Napoli, Palermo, Roma, Tunisi e Tripoli⁷⁸. A rimarcare ancor di più il peso che la Florio aveva avuto nella formazione della flotta societaria ci fu la decisione di mantenere la tipica colorazione dei fumaioli bianchi con fasce nere che contraddistingueva la livrea delle navi Florio⁷⁹.

⁷⁷ Cfr. O. Cancila, *La Società di Navigazione "Tirrenia"* in I. Zilli (a cura di), *Fra spazio e tempo: studi in onore di Luigi De Rosa*, vol. III, *Il Novecento*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 1995.

⁷⁸ La Tirrenia affidò l'acquisizione e smistamento del traffico a 73 agenzie a provvigionari dislocate negli scali dell'Italia e del Mediterraneo. Cfr. Acs, Asiri, Serie nera, Finmare, b. Sto/504, Relazione della Società Tirrenia-Flotte Riunite-Florio Citra.

⁷⁹ In questa appropriazione per immagini la contropartita fu rappresentata dall'aggiunta di una bandiera azzurra con fasce gialle e rosse per ricordare i colori del comune partenopeo. Cfr. B. Balsamo, *Le navi della Tirrenia. Un secolo di storia e oltre*, Con-fine edizione, Bologna, 2018, p. 27.

Queste considerazioni offrono motivi a sostegno della tesi 'decisionista' a favore di Napoli, che colpì Palermo nei suoi interessi e nel suo orgoglio cittadino. Per quanto queste argomentazioni abbiano sicuramente valore, specialmente per un regime attento ai cali di consenso, bisogna anche tenere conto della situazione patrimoniale del gruppo Florio all'atto di costituzione della Tirrenia. Gli studi di Giuseppe Barone e Orazio Cancila dimostrano chiaramente come il gruppo Florio, impegnato all'epoca in diversi settori (navigazione, tonnare, cave di tufo, aziende agricole), versasse già prima del divampare della crisi in uno stato di profondo dissesto economico⁸⁰. Limitatamente al ramo della navigazione la Florio registrò costanti conti in perdita nel periodo considerato e questo nonostante l'assunzione dal 1925 dei servizi sovvenzionati del Tirreno inferiore. I vari tentativi di riportare in sesto le attività del gruppo sul finire degli anni Venti si rivelarono insufficienti e all'indomani del 1933 il deficit della società ammontava a 51 milioni di Lire.

A queste condizioni, cioè di «agonia» come afferma Barone⁸¹, la fusione con la Citra non appare uno smacco perpetrato ai danni di una potente e gloriosa casa siciliana, ma la *conditio sine qua non* per la continuazione delle attività nel settore della navigazione. Infine, bisogna considerare che se la Florio versava in tali deficitarie condizioni la Citra si trovava addirittura in una situazione peggiore come attestano le prime rilevazioni della Tirrenia⁸².

6. I fattori del successo

Quanto appena illustrato fornisce dei primi elementi per provare a formulare una risposta alla domanda sottesa in queste ultime pagine: perché Napoli divenne sede di armamento? Da un certo punto di vista si rimane perplessi per una designazione che Vito Dante Flore non esita a definire «ardita» dopo che Genova e Palermo erano riuscite ad «annientare qualsiasi alito di vita dell'armamento napoletano»⁸³. Tale

⁸⁰ G. Barone, *Tramonto di una dinastia. I Florio (1908-1937)* in Aa.Va, *L'economia dei Florio. Una famiglia di imprenditori borghesi dell'800*, Sellerio, Palermo, 1990; id., *Il tramonto dei Florio*, «Meridiana», n. 11-12, 1991, pp. 15-46; O. Cancila, *Giolitti, La Banca d'Italia, La Navigazione Generale Italiana e il salvataggio di Casa Florio (1908-1909)*, «Mediterranea - Ricerche Storiche», n. 10, agosto 2007, pp. 299-330; id., *I Florio. Storia di una dinastia imprenditoriale*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2019.

⁸¹ G. Barone, *L'economia dei Florio*, cit., p. 80.

⁸² Acs, Pcm, Gab., 1931-1933, fasc. 13/5, n° 5943, Società di navigazione Citra e Tirrenia - Sovvenzione.

⁸³ V.D. Flore, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia. Parte II: L'azione dello Stato tra il 1860 e il 1965*, Aziende tipografiche eredi Dott. G. Bardi, Roma, 1970, p. 415.

risultato sorprende anche solo ricordando cosa furono gli anni Venti per Napoli e quanto la piazza marittima napoletana dovette battagliaire per ottenere delle sedi di armamento che alla fine non arrivarono. Come mai, dunque, quella designazione e perché proprio in quel momento?

Sul come è opportuno ritornare a parlare delle conseguenze della Grande Crisi. Colpendo con più forza proprio i settori della siderurgia, della navalmeccanica, del credito, lo Stato si trovò investito in poco tempo del ruolo di creditore di ultima istanza nel finanziamento industriale in Italia; ruolo che venne consolidato dopo legge bancaria del 1936. Tale posizione assegnava allo Stato una discrezionalità notevole nell'influenzare la riorganizzazione di molti gruppi della navalmeccanica e dell'armamento salvati dall'intervento pubblico⁸⁴ e fu questa nuova posizione contrattuale che concretamente «impose» la designazione di Napoli come sede di armamento.

Sui motivi del perché il fascismo proprio in quel momento acconsentì a tale designazione, sconfessando in parte la precedente condotta politica, si possono avanzare allo stato attuale delle fonti due ipotesi che non necessariamente si escludono, al contrario si rafforzano vicendevolmente. La prima è politica e spiega la designazione come la decisione del fascismo di mettere in pratica ciò che da anni prometteva alla città aspettandosi in cambio un'adesione più forte della società e delle forze economiche napoletane. D'altronde, nel 1931 Mussolini tornò a Napoli dopo sei anni dall'ultima volta e l'accoglienza fu tutt'altro che festante.

Sia Pasquale Villani⁸⁵ sia Paul Corner⁸⁶ hanno messo in evidenza la malcelata antipatia espressa in quella occasione dai napoletani verso le autorità fasciste e l'amministrazione locale. La tiepida accoglienza fu un campanello d'allarme che non poteva lasciare indifferente Mussolini, il quale sfruttò a quel punto il momento di debolezza del capitalismo italiano per mostrare un rinnovato decisionismo e capitalizzare un importante risultato d'immagine con il minimo impatto sul regime. Questa apertura governativa incontrava sul terreno le forze locali già in fermento come visto in occasione del voto di Genova. Il combinato disposto di disponibilità del regime e di mobilitazione territoriale in quello specifico momento (1931) fu la chiave per la designazione 'politica' di Napoli a sede di armamento.

La seconda ipotesi è tecnica e spiega la designazione come la scelta più efficiente nella riorganizzazione dei sistemi di collegamento della

⁸⁴ Ivi., pp. 259-261.

⁸⁵ P. Villani, *Gerarchi e fascismo a Napoli*, Il Mulino, Bologna, 2013, pp. 54-60.

⁸⁶ P. Corner, *The fascist party & popular opinion in Mussolini's Italy*, Oxford University press, New York, 2012, p. 184.

nuova società di navigazione. La Napoli diventata sede di armamento non era, in effetti, la stessa città visitata da Mussolini sei anni prima. Nel complesso i lavori di ammodernamento durati 10 anni assicurano 2.670m di nuove banchine e un'estensione dell'area portuale che passò da 81 a 250 ettari⁸⁷. Si trattava perciò di raccogliere i frutti di un lungo e tortuoso percorso di investimenti pubblici che affondava le sue radici concettuali e pratiche nella legge speciale per Napoli del 1904⁸⁸. Anche il ministero delle Corporazioni convenne, per esempio, che date le spese sostenute per i lavori al porto «è desiderabile, perciò, che gli sforzi sensibili che si stanno facendo per mettere in efficienza il porto di Napoli siano completati con provvedimenti che concorrono a richiamare e sviluppare effettivamente traffico di esso scalo»⁸⁹. In quest'ottica e alla luce delle profonde trasformazioni infrastrutturali dello scalo la scelta di ubicare la sede della Tirrenia nel capoluogo campano preferendolo ad altri porti meridionali non appare così faziosa o campanilistica.

7. Conclusioni

Se motivi politici e tecnici contribuirono al raggiungimento dell'obiettivo dell'ammodernamento dello scalo e della dotazione di una grande compagnia di navigazione, le visioni di sviluppo che c'erano dietro quei due percorsi furono profondamente diverse e gli anni che seguirono acuirono tali divergenze di vedute. Un primo cruciale scarto riguardò l'immagine e la realtà dei traffici del porto napoletano. Il fascismo definì – non solo retoricamente – la sua politica di interventi sulla considerazione di una naturale vocazione mediterranea dello scalo partenopeo per la sua effettiva strategica collocazione nel mezzo del Mediterraneo, che tornava utile anche per un discorso di proiezione geopolitica⁹⁰. In questa valutazione, come visto, il regime fu sostenuto da quella minoranza organizzata locale che si fece portavoce del riorientamento in chiave mediterranea dei traffici commerciali della città.

⁸⁷ P. Frascani, *Strutture e traffici del porto di Napoli: 1860-1960* in M.E. Tonizzi (a cura di), *I porti dell'Europa mediterranea (secoli XIX e XX)*, numero monografico di «Memoria e ricerca», (11) 2002, p. 53.

⁸⁸ E. Mazzetti, F. Barbagallo (a cura di), *Il porto e la città di Napoli ai primi del '900*, Sergio Civita Editore, Napoli, 1984.

⁸⁹ Acs, Pcm, Gab., 1931-1933, fasc. 13/5, n° 1029, Riordino dei servizi marittimi dello Stato nel Tirreno, doc. n° prot. 14195.

⁹⁰ D. Rodogno, *Il nuovo ordine mediterraneo. Le politiche di occupazione dell'Italia fascista in Europa (1940-1943)*, Bollati Boringhieri, Torino, 2003.

In verità, come aveva già ampiamente dimostrato il geografo economico Ferdinando Milone in due studi pubblicati a distanza di pochi anni l'uno dall'altro⁹¹, Napoli non si poteva definire dal punto di vista commerciale un porto propriamente mediterraneo, bensì euroatlantico. Con un retroterra portuale prevalentemente agricolo, a prendere la via del mare erano in gran parte prodotti del settore agroalimentare come paste alimentari, conserve, ortaggi e frutta secca. Dall'inizio del Novecento la principale destinazione per molti di questi prodotti era il Nord America, grazie alla considerevole domanda sostenuta dagli emigranti italiani in quanto tipici beni di nostalgia. Storici mercati di esportazione dalla fine dell'Ottocento erano invece la Gran Bretagna e la Germania, nei quali trovavano collocazione i prodotti delle manifatture del settore dell'abbigliamento come il famoso guanto napoletano.

Sul versante delle importazioni l'Europa settentrionale contribuiva significativamente all'importazione di prodotti ad alta tecnologia e di carbone, mentre gli Stati Uniti assolvevano quasi completamente la domanda di oli minerali, benzina, greggio, paraffina, rottami e metalli grezzi funzionali al processo di industrializzazione dell'area del golfo di Napoli.

Per quanto attiene alle correnti di traffico del Mediterraneo la città partenopea partecipava alle importazioni nei primi due decenni del Novecento con percentuali molto contenute venendosi superata in alcuni anni anche da porti come Catania. Solo in due casi i valori erano sopra la media: l'Egitto, con cui la provincia napoletana aveva un fitto scambio incentrato sui tessuti, e il Mar Nero da cui proveniva una quota significativa del grano utilizzato per la produzione di paste. Queste *performance* trovano conferma incrociando i dati con altre due fonti: i bollettini statistici del porto⁹² e uno studio Svimez condotto nel dopoguerra sul porto di Napoli⁹³; entrambe le fonti dimostrano, inoltre, come le politiche commerciali del fascismo furono addirittura controproducenti per l'economia locale⁹⁴.

⁹¹ F. Milone, *Il movimento della navigazione fra l'Italia e l'America settentrionale prima e dopo la guerra*, «Rivista Marittima», vol. 48, 1925, pp. 29-44; Id., *Il porto di Napoli. Studio di geografia economica*, cit.; Si Veda anche E. Corbino, *I porti dall'Elba a Napoli*, «Giornale degli Economisti e rivista di Statistica», vol. 64, (3) marzo 1923, pp. 105-134, specialmente pp. 124-129.

⁹² Anche se la mancanza di alcune annate non permette di elaborare al momento una serie omogenea. I bollettini *Riassunto dei dati statistici sul movimento del porto di Napoli* sono conservati presso Asn, Prefettura, Gab., Il vers., b. 709, fasc. 4.

⁹³ Icsr, fondo Cenzato, b. 3, fasc. 10, Porto di Napoli.

⁹⁴ La politica deflattiva inaugurata da «Quota 90» colpì pesantemente le merci napoletane che avevano un'importante quota di mercato nell'export, mentre la «Battaglia del grano» inflisse un duro colpo al settore della pasta, tra i più avanzati nell'area del golfo per dotazione tecnologica e di capitali, modificando inoltre geografica dei molini e dei

Durante il Ventennio il principale partner commerciale rimasero gli Stati Uniti, verso i quali il porto napoletano nel periodo 1929-1938 assolse il 100% della domanda di frutta secca e l'80% di quella di conserve di pomodori. Sul versante delle importazioni, invece, la corrente mediterranea rappresentò solo il 5% della movimentazione in entrata nel porto nel periodo ora considerato⁹⁵. Valori così contenuti dipendevano in non poca misura dalla mancanza di sostanziali vantaggi comparati tra Napoli e i porti mediterranei e coloniali, in quanto la composizione merceologica dei prodotti in uscita da entrambi i punti non differiva in maniera concreta.

L'errore prima retorico e poi prospettico del fascismo e delle deputazioni locali fu quello di pensare che la centralità geografica di Napoli nel bacino del Mediterraneo bastasse per avere dei traffici sostenuti con la medesima area, quando invece la distanza geografica esistente tra due punti non sempre è necessariamente uguale alla loro distanza economica⁹⁶.

Presso l'Iri, la Bastogi e la Società meridionale di elettricità (Sme), ossia «nelle sedi che contano» come le definisce De Benedetti⁹⁷, la realtà dei traffici napoletani era nota tanto è vero che nel 1936 apparve su «Questioni Meridionali», la rivista che faceva capo a Giuseppe Cenzato⁹⁸ e al *management* dell'Iri⁹⁹, una nuova indagine di Milone. Lo studio ribadì, quasi amaramente, che alla luce delle nuove statistiche Napoli era condannata «nella ristrettezza e nella fisionomia economica del suo retroterra» ad essere un porto di celerità:

pastifici. Infatti, molti molini erano ubicati in prossimità del porto di Napoli per lavorare grandi quantitativi di frumento importato, più economico di quello nazionale. Con le limitazioni sulla macinazione di grani esteri e il successivo divieto assoluto di importazione nel 1933, il porto perse il suo vantaggio di localizzazione. Con i raccolti concentrati negli anni Trenta nell'Italia centrale e settentrionale, molti dei molini delocalizzarono gli impianti. Cfr. N. De Ianni, *Per la storia dell'Industria a Napoli*, Istituto Italiano per le Storia delle Imprese, Napoli, 1990, pp. 40-44.

⁹⁵ Icsr, fondo Cenzato, b. 3, fasc. 10, Porto di Napoli.

⁹⁶ A. Cafarelli, *Il leone ferito. Venezia, l'Adriatico e la navigazione sussidiata per le Indie e l'Estremo Oriente (1866-1914)*, Viella, Roma, 2014, pp. 11-16; M.F.T. Mori, *The role of ports in the making of major cities: Self-agglomeration and hub-effect*, «Journal of Development Economics», Vol. 49 (1996), pp. 93-120.

⁹⁷ A. De Benedetti, *La via dell'industria. L'Iri e lo sviluppo del Mezzogiorno 1933-1943*, Donzelli, Roma, 1996, p.75.

⁹⁸ Amministratore delegato e presidente della Società meridionale di elettricità (Sme) e dal febbraio 1930 Presidente dell'Unione fascista degli industriali della provincia di Napoli. Cfr. S. Barca, *L'etica e l'utilità: appunti sul "meridionalismo razionale" dell'ingegner Cenzato*, «Meridiana», n. 31, gennaio 1998, pp. 137-178.

⁹⁹ S. Zoppi, *Questioni meridionali. Napoli (1934-1943)*, Il Mulino, Bologna, 2019.

E perciò non conviene ipotecare il futuro. Limitiamoci, quindi, ad affermare che il porto di Napoli dovrà rassegnarsi ad avere un retroterra ad economia prevalentemente agricolo, *qualora non intervengano altri fattori a mutare la situazione presente*¹⁰⁰.

Queste parole, dette nello stesso anno dell'impresa etiopica e della proclamazione di Napoli a 'Porto dell'Impero', testimoniano il divario ormai profondo nell'approccio al problema portuale napoletano tra regime e Iri. Questa distanza di vedute non è di poco conto considerando che dal 1933 l'Iri controllava sostanzialmente il 90% della navigazione italiana¹⁰¹ e nella provincia di Napoli era arrivata a controllare tutta l'industria siderurgica, meccanica e navalmeccanica realizzando di fatto un primo coordinamento per settori omogenei¹⁰².

Dal punto di vista dell'Iri il potenziamento del polo marittimo napoletano si iscriveva in un più generale processo di razionalizzazione di interi settori produttivi passati in convalescenza nelle mani pubbliche. L'impegno dei tecnici Iri era guidato dalla volontà di dare una funzione conforme alle potenzialità di ogni settore componente l'economia del mare del golfo di Napoli e valorizzare le vocazioni imprenditoriali e commerciali dell'area. Appare perciò palpabile lo scarto tra i sogni di grandezza delle gerarchie fasciste negli anni Trenta e i programmi dell'Iri¹⁰³.

Da un lato, l'idea del regime – almeno sulla carta¹⁰⁴ – di impostare uno sviluppo commerciale e industriale dell'area del golfo in funzione degli auspicati effetti moltiplicativi generati dal concentramento nel porto del traffico con l'impero, dall'altro, l'Iri che puntò su un efficientamento della dotazione infrastrutturale e della base produttiva in funzione principalmente dei margini di sviluppo del retroterra portuale. Una differenza di vedute che emerge molto chiaramente dalle dichiarazioni di Cenzato sul valore dell'impero:

¹⁰⁰ F. Milone, *Il problema del porto di Napoli*, «Questioni Meridionali», vol. III, fasc. 1, 1936, pp. 3-57, qui p. 51 (il corsivo è mio).

¹⁰¹ L. D'Antone, *Da ente transitorio a ente permanente* in V. Castronovo (a cura di), *Storia dell'Iri. Dalle origini al dopoguerra*, Laterza, Roma-Bari, 2012, p. 198.

¹⁰² A. De Benedetti, *La via dell'industria*, cit., pp. 34-35.

¹⁰³ La differenza di vedute strategiche riguardo le potenzialità dell'area napoletana deve essere inquadrata nel più ampio e non semplice rapporto tra gli obiettivi della politica di bandiera e quelli della politica di bilancio incarnate rispettivamente dal fascismo e dall'Iri. Cfr. G. Mellinato, *The origins of Finmare. A technocratic reform beyond state and market in fascist Italy* in C. Agriantoni, M.C. Chatziioannou, L. Papastefanaki (eds), *Markets and Politics Private Interests and Public Authority (18th – 20th centuries)*, University of Thessaly Editors, Volos, 2016.

¹⁰⁴ Aa.Vv., *L'economia di Napoli sul piano dell'impero*, Edizione Politica Nuova, Napoli 1938.

Resta da vedere il peso delle fonti straordinarie che per Napoli si concretizzano nella possibilità di sfruttamento locale delle correnti di scambio che faranno capo all'Impero. Su questo punto occorre separare nettamente la fase immediata da quella futura di valorizzazione delle terre recentemente conquistate. Nei riguardi immediati è indispensabile ricordare che l'aumento di traffico dei porti meridionali dell'Impero e specialmente di quello di Napoli dipenderà dalle necessità e dalle disponibilità dell'Africa Orientale *solo quando le une e le altre consentiranno un'espansione delle attività industriali del Mezzogiorno*¹⁰⁵.

Dalle prime rilevazioni svolte dall'Iri sul porto e sulla cantieristica del golfo risultò chiaro l'impossibilità di un ingrandimento dei cantieri esistenti per ottenere l'aggiudicazione di lavori di costruzione per navi di grossa stazza. Realisticamente Napoli non doveva inseguire l'Ansaldo e i Cantieri Riuniti dell'Adriatico, piuttosto sarebbe stato più opportuno ridimensionare, visti anche i limiti di profondità dell'*hinterland* già menzionati, il 'Porto dell'Impero' in una stazione di sosta e raddobbo per diversi vettori di media grandezza, come aveva suggerito anche Milone.

Curiosamente proprio l'inizio delle ostilità con l'Etiopia diede l'opportunità di mettere in pratica questi dettami avviando programmi di integrazione orizzontale tra le società controllate. Esigenze di razionalizzazione ed esigenze belliche permisero così di creare nell'area napoletana un primo circuito virtuoso tra la Tirrenia e i Bacini e Scali napoletani, con la prima che portò nei bacini della seconda 10 piroscafi per lavori di riclassificazione e aggiornamento del valore di 21,6 milioni di Lire¹⁰⁶. I riesumati cantieri napoletani, a loro volta, si specializzarono in lavori di raddobbo e miglioramento tecnico del naviglio grazie a questa domanda sostenuta dall'Iri e agli investimenti assicurati da quest'ultima all'ammodernamento del capitale fisso del ramo delle riparazioni¹⁰⁷. Il coronamento di questo intervento si ebbe nel 1939 con la creazione di Navalmeccanica, un organismo unico di gestione dei cantieri del golfo di Napoli comprendente anche quello della Marina a Castellammare di Stabia¹⁰⁸. Questo nuovo assetto dei cantieri si saldò alla contemporanea riorganizzazione della Tirrenia dopo la trasformazione dell'Iri in ente permanente, in questo modo si realizzò un'efficiente alleanza polisettoriale sotto coordinamento pubblico.

¹⁰⁵ Confederazione Fascista degli Industriali-Unione Fascista degli Industriali della Provincia di Napoli, *Annuario industriale della provincia di Napoli 1939-XVII*, s.d., Napoli, p. XCII (Il corsivo è mio).

¹⁰⁶ Acs, Asiri, Serie rossa, Bacini e scali napoletani, r. 1645, fasc. Commesse.

¹⁰⁷ Ivi., Serie nera, Finmare, b. sto/506, Caratteristiche ed attività della S.A. Bacini e Scali napoletani nel quindicennio dal 1920 al 1934.

¹⁰⁸ A. De Benedetti, *La via dell'industria*, cit., pp. 112-123.

Osservata nel suo insieme, questa stagione di intervento pubblico straordinario svolse una cruciale funzione sostitutiva di alcuni fattori – specialmente *know-how* e capitali – di cui l'economia del mare napoletana denunciava una storica lacuna e, allo stesso tempo, una funzione correttiva ridimensionando le aspirazioni locali e fasciste con un realistico progetto di rilancio del polo marittimo. Queste due funzioni esercitate dall'Iri furono possibili grazie a quella «rivoluzione copernicana» – come la chiama Mellinato – innescata dalla crisi del 1929 e governata poi dall'Iri, che permise al comparto marittimo di liberarsi dalla storica subordinazione agli interessi «*land-based*»¹⁰⁹ rappresentati dai gruppi cantieristico-siderurgici e dai gruppi di pressione delle città portuali.

In conclusione, si può certamente asserire che la designazione di Napoli a sede di armamento fu una designazione 'dall'alto', ossia voluta e imposta dallo Stato, piuttosto che essere il riconoscimento di una raggiunta posizione di forza dell'economia del mare dell'area napoletana. Lo Stato ha permesso di rompere nei fatti quella condizione di 'schiacciamento' fornendo capitali e *know-how* ad una compagine imprenditoriale locale che ne aveva sempre sofferto. Tuttavia, dietro l'indiscutibile potenziamento del polo napoletano negli anni del fascismo si possono identificare tre percorsi non necessariamente sovrapponibili come appena riscontrato. Tali percorsi coincidono con i tre fattori che hanno reso possibile l'ascesa del porto di Napoli: la mobilitazione del territorio, una volontà politica nazionale e la dotazione di strutture tecnico-finanziarie.

Gli attori locali si sono dimostrati imprescindibili per il raggiungimento dell'obiettivo, perché riuscirono a creare un *network* di interessi locali che tenne alta l'attenzione governativa sul tema influenzando anche direttamente le scelte del regime grazie ad alcune figure di raccordo¹¹⁰. Ad ogni modo, se il ruolo di questi portatori di interesse fu importante nel sollevare il problema, meno lo fu nella sua risoluzione. All'atto pratico la politica di questi individui nell'intensificare le relazioni economiche tra i settori produttivi della provincia napoletana e l'oltremare mediterraneo e coloniale si risolse in una serie di rovinosi fiaschi come dimostrano la liquidazione della fiera campionaria di Napoli¹¹¹, il fallimento della Banca Meri-

¹⁰⁹ G. Mellinato, *The origins of Finmare*, cit., pp. 131-132.

¹¹⁰ Ferdinando del Carretto fu vicepresidente della Tirrenia e dal 1932 presidente del Consiglio Superiore della Marina Mercantile. Biagio Borriello fu consigliere nel CdA della Tirrenia e presidente della Federazione fascista degli armatori dell'Italia meridionale. Sempre nel 1932 fu nominato Sottosegretario al ministero delle Comunicazioni Luigi Lojacono, un fascista della prima ora, professore di economia e sindacalista molto attento alle questioni economiche della provincia napoletana.

¹¹¹ Acs, Pcm, Gab., 1925, fasc. 14/1, n° 993, V Fiera Campionaria.

dionale e delle Colonie legata alla Camera di Commercio per il *management* e la sede¹¹² e il deludente esperimento della Società Meridionale di Navigazione che aveva unito una cordata di imprenditori e politici locali¹¹³. Il rimanere così saldamente ancorati a questa idea di Napoli 'Regina del Mediterraneo', malgrado risultati così mediocri, è da imputare in non poca misura ai vantaggi personali e di categoria ottenuti dai suoi patrocinatori locali: svariate cariche pubbliche per il ruolo svolto di mediatori locali delle politiche fasciste¹¹⁴, servizi in esclusiva da gestire¹¹⁵ e la ricerca di sostanziose sovvenzioni per l'amministrazione di linee coloniali, meno remunerative ma più protette dalla concorrenza. Quindi, a dispetto di una propagandata potenzialità per i settori produttivi del napoletano, furono i settori dell'intermediazione commerciale, cioè coloro che all'epoca guidavano la Camera di Commercio, a trarre reali benefici da questa speciale relazione con il Mediterraneo e le colonie.

Se i mediatori avevano acceso, a modo loro, i riflettori sul problema, il governo fascista ci mise da parte sua la volontà politica di risolverlo; non senza tentennamenti. Bisognerà infatti aspettare la crisi del 1929 e una riorganizzazione d'emergenza per vedere quel risultato a lungo propagandato¹¹⁶.

¹¹² Nel 1924 presidente della banca era Biagio Borriello che contemporaneamente rivestiva anche l'incarico di commissario straordinario della Camera di Commercio. Cfr. Asn, Tribunale di Napoli, Tribunale civile, Serie fallimenti, Banca Meridionale e delle Colonie (numero fallimento 12988 bis).

¹¹³ Emblematiche le parole di Costanzo Ciano invitato da Mussolini a verificare la fattibilità del progetto imprenditoriale: «Sino ad oggi né l'on. Borriello né l'on. Paratore mi hanno presentato il piano tecnico e finanziario che loro richiesi, e che promisero di consegnarmi. Non so, quindi, comprendere come essi attendano le mie decisioni, mentre sono io che attendo i loro preventivi e le loro delucidazioni sulla costituzione del Capitale» in Acs, Spd, Co, Società Meridionale di Navigazione.

¹¹⁴ Dopo la proclamazione dell'impero il regime tornò a parlare di valorizzazione turistica di Napoli e a farsi interprete di questa idea fu ancora una volta Biagio Borriello posto a capo del nuovo Ente provinciale del turismo.

¹¹⁵ Gli Elefante, membri di spicco della Camera di Commercio di Napoli e importanti mediatori del governo fascista, divennero con la loro Società anonima Elefante e Mangili gli spedizionieri ufficiali della fiera campionaria di Tripoli. Cfr. Asn, Prefettura, Gab., II vers., b. 659, fasc. 1, documento in data 12 febbraio 1927.

¹¹⁶ Anche se il regime continuò a mantenere un comportamento incerto su tematiche legate indirettamente alla sede di armamento. Ne è una dimostrazione la costruzione del bacino di carenaggio n°3, che con i suoi 341m avrebbe permesso allo scalo di portare in riparazioni navi di grossa stazza per l'epoca. La mancanza di tale struttura limitò di fatto l'offerta di servizi portuali dello scalo riducendone la competitività rispetto ad altri porti nazionali e mediterranei. Va tenuto conto che un bacino è sia una fonte di entrate dirette (lavori di manutenzione, carenatura, pulizia), sia di entrate indirette (sostituzione dei macchinari di bordo e quindi lavoro per l'indotto). Nonostante fosse un'opera già impostata nel 1918, fu solo nel 1939, cioè vent'anni dopo, che il fascismo rifinanziò i lavori, i quali si conclusero solo nel dopoguerra. Nel frattempo a Genova in soli quattro anni (1935-1939) furono portati a termine i lavori di

Fino a quel momento gli interessi di meglio organizzate realtà come Genova e Palermo risultarono troppo forti e il fascismo troppo debole e interessato a non perdere il favore dei «baroni dell'acciaio»¹¹⁷. Quando si presentò, il decisionismo fascista venne poi filtrato con abilità dall'Iri, che seppe adattare quella disponibilità politica alle reali possibilità del territorio ridimensionando, senza mai sconfessare apertamente, le retorica del 'Porto dell'Impero'.

costruzione del bacino n°4. Cfr. E. Benassai, *I bacini di carenaggio. Evoluzione funzionale e strutturale*, Liguori Editore, Napoli, 2017, pp. 43-47; A. Fappiano, *Il porto di Napoli e il nuovo superbacino di carenaggio*, Giannini, Napoli, 1969.

¹¹⁷ F. Amatori, *La grande impresa* in Id., D. Bigazzi, R. Giannetti, L. Segreto, *Storia d'Italia*, Annali 15 l'industria, Einaudi, Torino, 1999.