

27.000 del 1891. La produzione della provincia di Palermo si aggirava sui 5.000 q.li, mentre nel messinese si era ormai sempre al di sotto dei 6.000 q.li (nel 1895 si scese addirittura a 108 q.li). Per la provincia di Siracusa la produzione media si aggirava sui 680 q.li di tonno l'anno. Sotto sale si confezionavano sardine e acciughe a Trapani, Favignana, Mazara, Castellammare del Golfo, Termini Imerese, Cefalù, Milazzo, Punta Secca (S. Croce Camerina), Augusta, Licata, Porto Empedocle, Siculiana, Palma Montechiaro, Lampedusa, mentre a Sciacca si confezionavano anche sott'olio¹⁷².

La produzione di liquirizia era in forte aumento perché continuava a trovare all'estero un buon mercato (America, Inghilterra, Olanda, Germania e persino Giappone e Australia), tanto che nel settennio 1889-95 l'esportazione dal porto di Catania raddoppiava¹⁷³. Ma poche erano le fabbriche modernamente attrezzate come quella della ditta Bernardo Fichera di Catania, già citata. Si trattava spesso di antichi opifici come lo stabilimento dei fratelli Marletta Cellura a Terranova, che – pur avendo una forza lavoro di una sessantina di operai per una produzione di 400-500 q.li di succo e di 150 di radice – ancora negli anni Novanta non disponeva di motori meccanici e continuava a utilizzare forza animale¹⁷⁴. Oltre che a Catania, il maggior centro di produzione, e a Terranova, l'attività si svolgeva anche a Messina, Termini Imerese e Trapani. A Messina operavano due antiche fabbriche che avevano rinnovato i macchinari e producevano grossi quantitativi, la Santi Franco e la Giacomo Ecora e C., la quale – oltre alle essenze per 250 q.li – produceva 1.000 q.li l'anno di liquirizia¹⁷⁵. Di recentissimo impianto era invece la fabbrica trapanese dell'ing. Vito M. Burgarella¹⁷⁶.

7. Altre industrie

Le notizie sulle condizioni industriali delle varie provincie a cura delle rispettive Camere di Commercio – pubblicate negli *Annali di Statistica* e recentemente ristampate anastaticamente dall'Ircac nel volume *L'economia siciliana a fine*

'800 (Analisi, Bologna 1988), già ampiamente utilizzato nel presente lavoro – ci offrono un quadro esauriente dell'industria siciliana nel 1895-97, con la sola eccezione della provincia di Catania i cui dati si riferiscono alla situazione del 1887, e ci consentono di definire meglio alcuni aspetti non esaminati o appena sfiorati nelle pagine precedenti. Le città capoluogo, con esclusione di Siracusa, e così pure Marsala, disponevano di impianti per la produzione e la distribuzione ad uso pubblico e privato di illuminazione a gas dal carbon fossile, ciò che comportava la presenza in ogni città di una officina del gas con un numero di addetti che a Palermo e a Messina superavano le cento unità. A Palermo, l'impianto era stato attivato nel 1863 dal francese Giuseppe Federico Favier, il cui figlio Prospero Adriano continuava ancora a gestirlo. Gli impianti più recenti erano stati invece installati a cura di imprenditori nazionali e talora locali, che tranne a Caltanissetta, dove l'officina era stata municipalizzata nel 1893, continuavano a mantenerne la gestione. L'officina di Messina appare la più attrezzata: disponeva di due caldaie a vapore di 32 cv, 3 estrattori a vapore, 12 forni, 2 gasometri-serbatoi, 6 depuratori, ecc. e produceva annualmente circa 2.500.000-3.000.000 mc di gas, 5.500 t di coke, 350 di catrame, 60 di solfato di ammoniaca¹⁷⁷.

Cominciava a diffondersi l'industria elettrica, che però impegnava ancora complessivamente poche decine di addetti. A parte i vari generatori di elettricità di cui erano dotati singoli stabilimenti, in alcune città (Palermo, Catania, Messina, Siracusa) tra l'Ottanta e il Novanta venivano impiantate modeste officine per la produzione di energia elettrica da distribuire ai privati per il consumo domestico e talora utilizzata anche per l'illuminazione pubblica dei nuovi quartieri, come a Palermo, o di qualche piazza come a Messina, o dell'intera città come a Siracusa, la quale, priva com'era di illuminazione pubblica a gas, al momento della scelta aveva ormai optato per quella elettrica. E perciò la sua officina negli anni Novanta sembra la più attrezzata, disponendo di tre caldaie a vapore della forza complessiva di 360 cv e di cinque motori a vapore per altri 350 cv. Di solito, l'iniziativa era assunta da gruppi concorrenti delle aziende del

gas, ma a Messina era la stessa Impresa del gas a dotarsi di una officina elettrica. A Catania – la prima città siciliana a sperimentare nel febbraio 1881 l'uso dell'energia elettrica per l'illuminazione di una piazza – la ditta Emilio Piazzoli e C. nella seconda metà degli anni Ottanta erogava l'illuminazione soltanto a privati¹⁷⁸. Lo stesso avveniva inizialmente a Palermo da parte della Società Anonima per l'Illuminazione Elettrica, costituita nel 1887 da Ignazio Florio e dal commerciante tedesco Julius Schumacker, che disponeva di una officina elettrica i cui macchinari erano stati costruiti in buona parte dalla Fonderia Oretea. Ma non è senza significato il fatto che l'impianto per l'illuminazione dell'Esposizione Nazionale di Palermo del 1891 venisse invece costruito dalla ditta tedesca Moleschott e Scelling e i motori venissero forniti ancora dalla Tosi e non più dall'Oretea. Florio non credeva molto nell'avvenire del settore e poco tempo dopo cedette l'officina all'Impresa Favier. E fu proprio per rompere il monopolio della Favier nell'illuminazione che l'amministrazione comunale di Palermo nel 1896 affidò alla ditta Schuckert di Norimberga l'illuminazione elettrica delle borgate, del nuovo Teatro Massimo e di alcune strade cittadine. La Favier non fu più in condizione di sostenere la concorrenza e nel 1899 era costretta a cedere l'azienda alla Società Italiana per il Gaz di Torino. Un esempio di sostituzione di imprese straniere, ormai però naturalizzate nel Sud, da parte di imprese del Nord.

A fine secolo erano soltanto 7 (su 357) i comuni siciliani dotati di impianto elettrico di illuminazione – ossia l'1,96% contro una media nazionale del 5,19% – e appena 4 disponevano di illuminazione elettrica stradale. La potenza installata negli impianti elettrici dell'isola era contemporaneamente di 1.025 kw, pari all'1,19% di quella nazionale¹⁷⁹.

L'industria chimica assisteva negli anni Ottanta al sorgere, per iniziativa di società inglesi (la The Snow Patents Company Limited a Palermo e la Worthington e Aveline a Catania), delle prime fabbriche di ghiaccio, via via diffuse a cura di imprenditori locali anche in altre città (Canicattì, Girgenti, Mazara, Messina, Sciacca, Siracusa, Trapani). A Cata-

nia, Pietro Mertoli provvedeva immediatamente alla fabbricazione di ghiacciaie economiche in metallo stagnato della capacità di 8 l, che metteva in vendita a 20-25 lire cadauna. Piccole fabbriche di saponi (duri, semiduri, molli e da toilette), raramente provviste di motori meccanici, esistevano nelle città e nei maggiori comuni, ma complessivamente non riuscivano a occupare oltre un centinaio di persone. Peraltro, negli anni Novanta l'attività incontrava difficoltà: nel 1894 la fabbrica dei fratelli Tortorici, che era la più importante di Caltanissetta e forse dell'isola, i cui prodotti da toilette erano stati premiati alle Esposizioni di Palermo e di Anversa, chiudeva i battenti non riuscendo più a resistere alle pressioni fiscali; a Sciacca nel 1896 le fabbriche di sapone si erano ridotte da otto a due, a Canicattì da due a una, a Trapani a quattro¹⁸⁰. Probabilmente il settore cominciava a soffrire la concorrenza della produzione continentale. L'industria dei profumi, già diffusa a Palermo (Fratelli Senes, Senes e Camarda, Augusto Hugony) e a Messina, si estendeva anche a Catania, dove nel 1882 A. Camiolo Vasta avviava la fabbricazione di una ricca gamma di prodotti di bellezza (lozioni, creme, ciprie, profumi, saponi, pomate depilatorie, tinture, polveri dentifricie, ecc.)¹⁸¹. Polveri piriche, candele di cera e fiammiferi di legno per il consumo locale si producevano un po' dovunque, a livello però più artigianale che industriale, talora addirittura quasi di attività casalinga, come nel caso della fabbricazione dei fiammiferi, e con un impiego complessivamente molto modesto di forza lavoro. Le cererie siciliane dovevano ormai fare i conti con la concorrenza delle fabbriche settentrionali: le candele che giungevano da Genova avevano infatti un prezzo inferiore, perché prodotte con una miscela di cera e altre sostanze animali. La più importante fabbrica di fiammiferi dell'isola era la Elia Gioacchino e C. di Catania, che produceva anche fiammiferi di cera e dava lavoro a 70 operai, per una produzione giornaliera di quasi 10.000 scatole. Negli ultimissimi anni del secolo, la ditta Santini Ortesi impiantava a Messina una grande fabbrica che produceva 600.000 fiammiferi di legno al giorno. Proprio allora cominciavano a sorgere le prime fabbriche di concimi chimici: a Messina la F.M.

Colaianni e la A. Tua, a Trapani nel 1898 quella della nota ditta Aula e Virgilio. A Palermo (via Montalbo) nel 1891 la ditta L. Rolandi e C. apriva una fabbrica per la lavorazione del vetro soffiato, di cui non c'è più traccia negli anni successivi, quando invece operavano alcune fabbrichette di specchi che ritiravano i cristalli dall'estero: Solei Hebert, con 12 operai; Pietro Valenti, con 3 operai; Giovanni Rutelli¹⁸².

L'industria conciaria, che continuava ad avere il maggior centro di produzione a Messina, registrava la modernizzazione dei più importanti stabilimenti con l'adozione di caldaie a vapore. Ma erano ancora numerose le piccole concerie di paese dove la lavorazione avveniva con i sistemi tradizionali e che accusavano segni di forte difficoltà, soprattutto nell'agrigentino. I due fenomeni determinavano l'espulsione di manodopera femminile a vantaggio di quella maschile, i cui attivi nel corso del ventennio 1881-1901 aumentavano di quasi 6.000 unità (in assoluto l'aumento più consistente), mentre nel settore femminile si verificava contemporaneamente un crollo di oltre 16.000 unità¹⁸³. La materia prima continuava a importarsi in gran parte dall'estero e il prodotto finito alimentava ancora un consistente flusso di esportazione nell'Italia meridionale e talora anche all'estero.

A Palermo, la ditta Edoardo Meregaglia e Giovanni Giacobino rilevava nel 1896 la Giovanni Gilardini e impiantava nella borgata S. Lorenzo Colli un grande stabilimento per la fabbricazione di ombrelli, che esportava anche a Malta, in Tunisia e in Egitto, dando lavoro a un centinaio di operai. E qualche anno dopo, «unici in Sicilia», impiantavano «un perfetto e moderno laboratorio di pelliccerie, acquistandosi la generale fiducia»¹⁸⁴.

Nei settori insomma che non avevano ancora assunto a livello nazionale un grande sviluppo, la produzione industriale siciliana riusciva bene o male a trovare collocazione sul mercato interno e talora anche su quello estero. Non così invece in parecchi altri settori dove la produzione locale veniva soppiantata quasi del tutto da quella settentrionale. Sappiamo già dell'industria tessile. Le fabbriche di cappelli

di feltro, che si erano sviluppate in età borbonica e ancora nel periodo del liberismo, quando l'industria piemontese e lombarda non era ancora riuscita a occupare l'intero mercato nazionale, erano in forte regresso e si avviavano alla scomparsa a Messina e a Palermo o vivacchiavano senza più riuscire a meccanizzare la lavorazione a Catania. Anche la fabbricazione di guanti era in declino, a causa della concorrenza della produzione napoletana e milanese. Il notevole incremento delle costruzioni stradali nel quarantennio post-unitario aveva determinato un forte incremento dell'attività di costruzione di carri per il trasporto di derrate e merci all'interno dell'isola. Carri e carrette si costruivano un po' dappertutto, ma soprattutto a Bagheria, presso Palermo, Villasetta, presso Girgenti, Ragusa, Floridia, Noto, Lentini, Pachino, Rosolini, Marsala, ecc. Di contro era in regresso la costruzione delle carrozze, che da un lato si era estesa anche a Catania e Acireale, ma – diversamente dal periodo borbonico – lasciava ampie fette di mercato alla produzione continentale.

Forse soltanto in quello dei cordami e dei mobili la reazione siciliana fu vincente, almeno nel breve periodo. Nel 1894, i consumatori palermitani di corde e spago, per svincolarsi dalla dipendenza dei grandi stabilimenti di Milano e Venezia, si costituirono in consorzio dando origine alla società anonima Tele Olone e Canapacci, con un capitale iniziale di 200.000 lire. La lavorazione, che tradizionalmente si svolgeva a mano all'aperto, venne concentrata in un locale all'Arenella, dove cominciarono a essere adottati procedimenti meccanici con risultati molto lusinghieri, come vedremo più oltre.

8. *L'industria del mobile e Vittorio Ducrot*

Come le industrie di confezioni, anche i mobilifici settentrionali si lanciavano alla conquista dei mercati meridionali, aprendo succursali nelle maggiori città dell'isola, con lo scopo non solo di collocare la produzione della casa madre, ma anche di produrre in loco i modelli più facili, ciò

che consentiva di utilizzare manodopera locale certamente a più basso prezzo e di eliminare il costo dei trasporti. Così la Solei Hebert, una grande ditta torinese che importava mobili e arredi dalla Francia, già negli anni Settanta apriva una sua succursale a Palermo, inviando a dirigerla il nolano Carlo Golia. E lo stesso faceva successivamente la Coen e C., titolare a Palermo dell'Emporio americano. Le due ditte disponevano negli anni Novanta degli stabilimenti più attrezzati e con il maggior numero di addetti: 47 la prima, 40 la seconda. Non era difficile trovare manodopera qualificata tra i numerosi allievi nell'arte dell'intaglio e della scultura del legno dei due bravissimi artigiani locali Salvatore Valenti e Salvatore Coco. La produzione di mobili era diffusa un po' in tutta l'isola, ma il settore aveva a Palermo una sua tradizione assai dignitosa che risaliva al periodo pre-unitario: negli anni Settanta, ad esempio, alla scuola degli artigiani palermitani continuavano a venire da tutta la Sicilia, soprattutto da Catania, dove l'industria non era ancora ben decollata. Con la presenza dei due nuovi stabilimenti Palermo rafforzava certamente il suo ruolo di capitale dell'industria del mobile di pregio (anche artistico) in Sicilia¹⁸⁵, lasciando agli altri centri la produzione di mobili più scadenti, oltre a particolari settori come quello delle «sedie in legno curvato all'uso di Vienna» ad Acireale (Fratelli Sardella) e a Catania, delle cornici dorate a Catania (Giuseppe Musumeci Seminara), delle sedie comuni e fini a Messina, Ragusa, Trapani e Marsala¹⁸⁶.

L'aristocrazia palermitana, da secoli abituata ai debiti, non era però tra i clienti più facili e la Solei Hebert se ne accorse a sue spese, costretta per ottenere il pagamento della merce a intraprendere una serie di azioni legali, una delle quali riguardava i futuri suoceri di Ignazio Florio jr., il barone Pietro Jacona di San Giuliano, originario di Caltanissetta, e la moglie Costanza Notarbartolo Lucchesi Palli, figlia del duca di Villarosa Francesco Notarbartolo. Nel 1889, per effetto di una sentenza del tribunale che condannava i due coniugi a pagare alla ditta torinese la somma di 24.017,44 lire, oltre le spese di giudizio e interessi, per mobili acquistati e mai pagati, la baronessa Costanza fu co-

stretta a cedere in pagamento un vitalizio annuo di 2.550 lire sui beni del fratello Pietro, principe di Furnari, mentre il marito si impegnava, in caso di suo decesso nel decennio successivo, a continuare il pagamento, garantendo la Solei Hebert con «i mobili in parte da lei forniti ed in parte di altra provenienza che adornano la casa dei coniugi San Giuliano» nel palazzo Villarosa di via Ruggero Settimo a Palermo¹⁸⁷. Alla fine perciò la ditta si convinse dell'opportunità di cedere l'attività, che fu rilevata da Carlo Golia, il quale evidentemente non voleva lasciare la città, dove aveva sposato la vedova di un ingegnere ferroviario francese deceduto a Palermo durante il colera del 1866, nel viaggio di ritorno a Parigi dall'Egitto, dove aveva lavorato alla costruzione del canale di Suez. Era la madre di Vittorio Ducrot – nato postumo a Palermo nel 1867 – al quale si deve l'affermazione a livello internazionale dell'industria mobiliera palermitana.

Golia continuò a costruire mobili utilizzando modelli francesi, ma nel 1898 cedette l'azienda al figliastro Vittorio Ducrot, il quale – grazie anche alla collaborazione di Ernesto Basile che disegnava mobili e arredi – ne faceva una grande prestigiosa fabbrica, che già all'inizio del nuovo secolo contava 200 operai e aveva tra i suoi clienti, oltre a Florio per il quale arredava Villa Igiea e le navi della Navigazione Generale Italiana, numerosi esponenti della aristocrazia e della borghesia palermitana e siciliana. Una sua scrivania, alla quale collaborarono Basile, lo scultore Antonio Ugo e il pittore Ettore De Maria Bergler, era acquistata dalla Galleria d'arte moderna di Roma e nel 1902, all'Esposizione internazionale d'arte decorativa moderna di Torino, la sua produzione veniva premiata con uno dei cinque «Grandi Diplomi». In Tunisia, vincendo la concorrenza dell'industria francese, Ducrot arredò anche alcuni importanti edifici e perciò, ben a ragione, una pubblicazione d'inizio secolo poteva scrivere che la Casa Ducrot «ha saputo uscire con grande larghezza di vedute dal guscio in cui quasi tutte le industrie meridionali vegetano e muojono, ed ha avuto l'ambita soddisfazione di varcare con grandi ed importanti lavori i confini della patria, conquistando così ad una nobile parte

del nostro paese quella considerazione industriale che gli stranieri le hanno sempre negato»¹⁸⁸. Purtroppo, Palermo era periferia e lo comprese bene il cav. Ducrot, il quale, pur continuando a vivervi e a mantenervi uffici e stabilimenti, nel 1907, dopo avere trasformato la ditta individuale in società anonima, credette opportuno trasferire la sede legale a Milano, dove aprì anche un negozio, cui ne seguirono altri a Roma (via Condotti e via del Tritone) e a Napoli.

9. *L'industria metalmeccanica*

Il naturale processo di industrializzazione in corso nell'intero paese a cominciare dalla prima metà degli anni Ottanta, in coincidenza con il miglioramento della congiuntura internazionale e l'abolizione nel 1883 del corso forzoso, non lasciava – come abbiamo visto – insensibili gli operatori siciliani e progressi venivano realizzati in diversi settori, anche se non tutte le iniziative furono portate a buon fine per il cambiamento della congiuntura favorevole negli anni 1888-95, che non a torto sono stati considerati come i più difficili dell'economia del nuovo regno d'Italia¹⁸⁹. Lo sviluppo era il frutto sia di apporti esterni di capitali, soprattutto nell'industria enologica e della conservazione agrumaria, con la trasformazione in industriali di grossi commercianti e talora persino di esponenti dell'aristocrazia; sia dell'azione di operatori non siciliani, spesso stranieri, impegnati nella costruzione di infrastrutture e nella gestione di nuovi servizi (fabbriche del gas, ferrovie, linee tramviarie e di omnibus, officine elettriche); sia ancora del lento potenziamento da parte di artigiani e minuscoli imprenditori di precedenti attività, svolte spesso a livello familiare per più generazioni, come nell'industria molitoria e meccanica. Si può ricordare in proposito il caso di Filippo Pecoraino, analfabeta, che da proprietario di un minuscolo mulino alla periferia di Palermo riusciva a creare il più importante e moderno mulino dell'isola e con esso una colossale fortuna. Oppure del cav. Francesco Panzera, operaio a Palermo attorno al 1870, titolare pochi anni dopo di una fonderia con

14 addetti e negli anni Novanta di uno stabilimento meccanico con ben 180 operai sotto la direzione di un tecnico straniero (l'ing. J. Rueben), il più grande complesso dopo l'Orretea, che costruiva macchine e caldaie a vapore sino a 400 cv e «meccanismi ferroviari fissi». Oppure ancora dell'ex stagnino palermitano Savettiere, cavaliere dell'ordine al merito del lavoro, la cui fabbrica di fanali di carrozze si ingrandiva sino a occupare negli anni Novanta una forza lavoro di 54 operai, conquistando anche i mercati del continente per l'eleganza e l'economicità della sua produzione, che riguardava adesso anche la fabbricazione di scatolame e fanali per le ferrovie, per gli omnibus e per la marina militare¹⁹⁰. A Messina si possono citare i fratelli Gioacchino e Giacomo Celesti, che rinnovavano completamente l'officina impiantata dal padre nel 1860 e si specializzavano nella costruzione di «camere per tesori, casseforti d'ogni modello, con serrature in diversi sistemi e con segreti a lettere, e persiane in ferro ondulato per chiudere le vetrine dei negozi, porte d'entrata, costruzioni metalliche e lavori artistici», che consentivano loro di contare tra i propri clienti le varie banche operanti in città¹⁹¹. E l'elencazione potrebbe continuare.

L'ex fonderia palermitana di Pietro Corsi in via Bosco grande, con rappresentanti a Messina e a Caltanissetta, vantava nel 1884 la costruzione di ben 800 macchine a vapore marine e terrestri in diciotto anni di attività¹⁹²; nel 1892 si trasformava nello stabilimento meccanico Pietro Corsi e Figlio e si trasferiva in nuovi locali appositamente costruiti in via Malaspina, dove aumentava la sua forza lavoro sino a 51 unità. A Palermo incrementavano la forza lavoro anche le piccole officine Di Maggio e Randazzo, mentre altre ne sorvegliavano: A. e C. Ciccarelli (strettoi, macchine idrauliche, pezzi ornamentali), Gerardo Mancuso in piazza dell'Ucciardone (macchine a vapore, molini, pompe), Michele Amenta (tubi di piombo per condutture di acqua e gas), Gioacchino Panzera, Leonardo Panzera, ecc. E soprattutto l'officina meccanica delle ferrovie che occupava 205 operai. L'officina meccanica con fonderia Gaetano Corvaja, impiantata nel 1891, serviva soprattutto alle riparazioni delle macchine e delle caldaie dei piroscafi della stessa ditta, che aveva co-

minciato nel 1862 con pochi bastimenti a vela, per passare poi a quelli a vapore sulle rotte del Mediterraneo e delle Americhe¹⁹³. E allo stesso modo, la fonderia artistica impiantata nel 1894 dal noto scultore palermitano Mario Rutelli in locali annessi al suo studio era destinata soltanto alla produzione delle sue opere in bronzo, una delle quali era già stata acquisita dalla Galleria nazionale di Roma¹⁹⁴.

La fabbricazione di letti in ottone, che avveniva in apposite officine, continuava ad avere il suo centro di maggiore produzione a Palermo, dove esistevano parecchie fabbriche, tra cui primeggiava quella di Luigi Cavallaro con 50 operai. La loro produzione si esportava anche nel continente e persino all'estero, mentre l'attività si estendeva a Trapani, dove sorgevano due nuove fabbriche di letti di ottone, la cui richiesta negli anni Novanta, pur essendo ancora considerevole, era però in fase calante. A Messina la fabbricazione dei letti di rame e ottone era addirittura in decadenza, per la concorrenza delle fabbriche continentali di letti di ferro vuoto, più eleganti e più economici¹⁹⁵. Ciò spingeva a Palermo Vincenzo Catalano – «compreso dalle nuove esigenze commerciali, per assecondare oltreché il gusto artistico prevalente [...] anche i bizzarri capricci del lusso e della moda» – ad abbandonare la produzione di letti in ottone e a dedicarsi alla fabbricazione di letti in ferro, sotto la guida di «capi d'arte, esperti fabbri, già capi-sala negli stabilimenti milanesi», allargando la produzione anche ad altri articoli: «ottomane, canapè, sedie, tavoli per giardini, brande, comodini, culle, lavamani, toilette, appendi abiti, porta ombrelli, letti per operazioni chirurgiche e ginecologiche, strumentari, tavoli porta strumenti, comodini per ospedali, ecc. ecc.»¹⁹⁶. Mobili in ferro e velocipedi per bambini costruiva a Palermo Antonio Diotti¹⁹⁷.

Lo stabilimento meccanico più attrezzato continuava a rimanere ovviamente la Fonderia Oretea, che nel 1881, al momento della costituzione della Navigazione Generale Italiana (NGI) con la fusione delle flotte Florio e Rubattino (cfr. *infra*, pp. 264 sgg.), veniva valutata ben 2.289.194 lire, pari al 7,3% del valore della nuova società e al 4,6% del capita-

le apportato da Florio: e cioè 663.694 lire i fabbricati e il terreno annesso (per un'area complessiva di 13.400 mq di cui 6.000 coperti), 819.500 lire l'attrezzatura (di cui parte acquistata all'estero e parte costruita nella stessa fabbrica), 806.000 lire le scorte e i lavori in corso. Contemporaneamente lo Scalo di Alaggio veniva valutato 716.051 lire. Per la pubblicità dell'epoca, l'Oreteca era in condizione di fabbricare «macchine a vapore fisse, trasportabili locomobili e marini; motori idraulici come turbini, macchine a colonna di acqua, ruote a cassette, ruote tangenziali; maneggi per uomini e animali, dettagli di trasmissione; macchine utensili per lavorare i metalli ed il legname; macchine idrauliche come norie, trombe d'ogni specie; molini orizzontali, verticali per macinare grano, zolfo, sommacco, seme di lino, cor-teccia ed altro; presse a vite, idrauliche ed altre per estrazione di oli, sughi, per comprimere, per imballare materie d'ogni genere, e coniare; mezzi di trasporto, carri, vagoncini, verricelli, grue, argani, placche giranti, taglie, dettagli di ferrovia; materiali della marina, rimorchiatori, cavafondi, barcaccie, lance a vapore, gavitelli d'ormeggio, galleggianti di segnale, caldaie marine, macchine marine sino alla forza di 1200 cavalli; macchine agrarie; macchine per lavorare la pasta; macchine per miniere, cioè apparecchi per edurre l'acqua e per estrarre il minerale, ventilatori, trombe speciali, apparecchi di fusioni, dettagli di trasporto; costruzioni in ferro, travi, ponti, tettoie, mercati ed altri edifici in ferro, cancelli, ringhiere, porte, balconi, caldaie di ogni forma ed applicazione; oggetti di fusione con ricco assortimento di modelli; pezzi di foggia sino al peso di quattro tonnellate»¹⁹⁸. Insomma, una produzione alquanto diversificata che, oltre a soddisfare le esigenze dell'industria armatoriale (caldaie, macchine, gru, ancore, ecc.), serviva i privati (idrovo-re, macchine agricole, impianti minerari, mulini, presse idrauliche) e la committenza pubblica (lampioni, fontane, inferriate, tettoie, ecc.). Tranne vagoni ferroviari e locomotive, si trattava di tutto quanto l'industria meccanica del tempo era in grado di fabbricare.

Nella realtà, l'attività dell'Oreteca continuava a essere strettamente legata alle vicende e alle scelte della NGI, che

le forniva il lavoro e le consentiva ancora nei primi anni Novanta di mantenere inalterati i livelli occupazionali: 800 operai, oltre i 590 impiegati nello Scalo di Alaggio, per complessivi 1.390 addetti, di cui 170 al di sotto dei 15 anni. Non mancavano però momenti di crisi, legati proprio alle vicende della NGI e alla preoccupazione che il compartimento marittimo di Palermo venisse soppresso a beneficio di Napoli, che già disponeva di un bacino di carenaggio. Negli anni Ottanta l'aumento della stazzatura media dei piroscafi rendeva inadeguato lo Scalo di Alaggio palermitano e la NGI riteneva opportuno promuovere la Società Esercizio Bacini (1889), avente lo scopo di assumere la gestione in affitto di due bacini di carenaggio in costruzione a Genova e di provvedere all'eventuale acquisto ed esercizio «di altri bacini di carenaggio in Italia e di officine per la costruzione, riparazione e armamento di navi e di tutte quelle altre industrie ed operazioni affini»¹⁹⁹. L'operazione venne vista a Palermo come un tentativo di privare la città della sua industria cantieristica e provocò grosse preoccupazioni e malumori, che si accrebbero quando la NGI cominciò a servirsi di cantieri privati di Genova e Napoli, ritenuti più economici. Fu allora, nel 1892, che gli operai dell'Oreteia e dello Scalo – attraverso il Fascio dei lavoratori – attribuirono alla direzione aziendale la responsabilità del mancato ammodernamento degli impianti e a muso duro rinfacciarono a Ignazio Florio jr. che i fasti e le ricchezze gli facevano dimenticare i bisogni di quegli operai che erano all'origine della sua fortuna²⁰⁰.

I Florio erano stati sempre amati dai dipendenti, che mai in passato, anche quando erano scesi in sciopero, avevano osato attaccarli direttamente. Il mutato atteggiamento era certamente effetto del nuovo clima instaurato dai Fasci dei lavoratori, oltre che dell'esasperazione per i primi licenziamenti e dei timori per la ventilata chiusura del compartimento di Palermo, ma dimostra anche una chiara sfiducia nelle capacità imprenditoriali del giovane Ignazio, il quale peraltro nei mesi caldi che precedettero l'approvazione parlamentare delle convenzioni marittime si eclissò da Paler-

mo per impegni personali, tra cui i preparativi per il matrimonio celebrato a Livorno e il successivo viaggio di nozze.

In quei giorni di paura e di viva agitazione maturò il progetto di un bacino di carenaggio con finanziamenti pubblici (Comune e Stato) da affidare in gestione a Florio, il quale da parte sua avrebbe costruito un cantiere navale. Una convenzione del marzo 1893 non produsse però alcun effetto. Veniva meno così la speranza di rivitalizzare il porto di Palermo, tagliato fuori dal grande commercio internazionale non solo perché ormai scarsamente frequentato dai grossi piroscafi della NGI, ma anche per effetto della crisi delle più importanti produzioni siciliane. Non a caso infatti le 79 navi a vapore per un tonnellaggio di 85.288 iscritte nel 1887 al compartimento di Palermo si riducevano nel 1895 a 65 per 81.795 t, mentre contemporaneamente a Messina passavano da 3 a 16, ossia da 161 a 9.955 t, e a Catania da 3 a 5, ossia da 1.172 a 4.144 t. Il modesto sviluppo della piccola compagnia di navigazione a vapore dei Fratelli Corvaja non valeva evidentemente a compensare il passaggio di alcuni piroscafi della NGI ad altro compartimento.

L'aumento del tonnellaggio dei compartimenti di Catania e di Messina era dovuto alla costituzione di nuove compagnie armatoriali, l'Etna a Catania, la Peirce-Becker-Ilardi e la Società Siciliana di Navigazione a Vapore a Messina. Dell'Etna era titolare il cav. Giuseppe Terranova, proprietario ed esportatore di agrumi²⁰¹. La Peirce-Becker-Ilardi, che aveva cominciato con la rappresentanza di compagnie straniere (le francesi Messagerie Maritimes e Gay-Febré, le inglesi Laming e International Line e la tedesca Hansa Aampferd), nel 1886, approfittando della crisi attraversata allora dalla marina mercantile mondiale, acquistava a poco prezzo il piroscafo *Mongibello* di 1.500 t e lo adibiva al trasporto in Sicilia dei grani russi e rumeni, rifacendosi in due anni del suo costo. Ancora qualche anno, e la compagnia acquistava il piroscafo *Sicilia* di 1.810 t, costruito interamente in acciaio a Sunderland nel 1889, e nel 1895 il *Città di Messina* di 2.514 t, costruito anch'esso a Sunderland l'anno precedente (1894), con i quali collegava Messina agli Stati Uniti e al Golfo del

Messico, da dove importava cotone per le industrie genovesi e napoletane.

La Siciliana era costituita nel 1889 con un capitale sociale di 500 mila lire in 2.000 azioni da 250 lire cadauna, di cui 800 sottoscritte dai Fratelli Bonanno fu Vincenzo, anch'essi rappresentanti a Messina di parecchie compagnie straniere, e 400 da Letterio Bonanno fu Vincenzo, amministratore della Banca Siciliana di Messina, cosicché da soli i fratelli Bonanno detenevano il 60% del pacchetto azionario. Altre azioni appartenevano a istituti di credito messinesi (Cassa di Risparmio Principe Amedeo, 200; Banca Siciliana, 50; Banca Popolare, 20) e a parecchi dei maggiori commercianti e imprenditori della città, tra cui la ditta Gaetano Ajnis (40) e la ditta Emilio Fog e figli (40). La società chiese al governo il servizio bisettimanale sovvenzionato per le Eolie, impegnandosi a collegare l'arcipelago con altri due viaggi liberi a settimana, ma l'opposizione della NGI, che lo deteneva, fece fallire il progetto, che pure godeva dell'appoggio di alcuni parlamentari messinesi e dei sindaci di Messina, Milazzo, Lipari e Salina. Per la sua attività, essa si avvale inizialmente di tre vecchi piroscafi costruiti tra il 1850 e il 1872, cui nel 1894 se ne aggiunsero altri tre costruiti anch'essi tra il 1858 e il 1866. Nessuno dei vecchi armatori messinesi (Antonio Miceli, Giovanni De Natale e i fratelli Bonazinga) riusciva di contro a fare il salto di qualità dalla vela al vapore²⁰².

A Messina l'industria meccanica attraversava una fase di notevole sviluppo. La Società italiana per le strade ferrate della Sicilia apriva una grande officina dotata di 3 caldaie a vapore, 30 torni, 11 pialle, 11 trapani, 3 magli, 3 frese, ecc., che dava lavoro a 300 operai, 1 ingegnere direttore, 2 capi officina, 9 capi d'arte e 7 impiegati. Il Cantiere navale e il bacino di carenaggio, di cui era concessionaria la Cassa di Risparmio Principe Amedeo sino alla sua liquidazione, disponevano di uno stabilimento meccanico con fonderia che eseguiva lavori anche per la regia marina e impiegava 50 operai. Di officine meccaniche ben attrezzate disponevano anche il locale comando di artiglieria (35 lavoranti) e la Società anonima dei tramways siciliani (40 operai). Tra le varie officine che lavoravano per i privati, si segnalava la Fran-

cesco Manganaro, che costruiva soprattutto macchine a vapore con relative caldaie, impiegando 60 operai. La ditta Weigert e Perrone, sorta nel 1894, oltre a macchine a vapore, costruiva motori a gas e si specializzava nella costruzione di macchinari per la fabbricazione del citrato di calcio. Piccole officine meccaniche venivano aperte anche nei maggiori centri della provincia: Patti, Mistretta, S. Lucia del Mela, Taormina²⁰³.

Anche nelle altre province (Catania, Trapani, Girgenti, Siracusa) si realizzavano impianti di nuove officine, ma nel complesso lo sviluppo del settore avveniva con lentezza. A giudicare dalla scarsa forza lavoro impegnata, si trattava inoltre di fabbriche di modesta entità, la cui attività fondamentale era la manutenzione e la riparazione di macchinari fabbricati altrove. In provincia di Caltanissetta le due officine meccaniche esistenti venivano chiuse nel 1887, «per le condizioni poco favorevoli all'industria», mentre un'altra con fonderia (Achille Basile), impiantata successivamente, funzionava più da fucina di fabbro che da officina meccanica²⁰⁴.

Con la diffusione della navigazione a vapore, qualche cantiere navale siciliano si attrezzava per svolgere anche attività meccanica. Ciò non vale ovviamente per i piccoli costruttori di barche da pesca di Sciacca, del litorale messinese (Alì, Giardini, Sant'Agata di Militello, Torre Faro, Scaletta Zanclea, Milazzo), di Trapani e di Marsala²⁰⁵. Ma può valere per Riposto, per cui tuttavia non abbiamo dati, e vale certamente per il Cantiere navale di Napoleone Santocanale, che negli anni Ottanta estendeva la sua attività anche alla costruzione di imbarcazioni metalliche, «battelli a vapore, per cabotaggio e rimorchiatori, pontoni, barcacce, vapori da diporto»; e poi ancora norie, mulini, strettoi, presse, vagoncini per miniera, veicoli, binari per miniere, gru, condutture d'acqua, caldaie a vapore verticali e orizzontali, ponti metallici, ecc.²⁰⁶. Lo stabilimento sorto come cantiere per la costruzione di imbarcazioni in legno si era sempre più trasformato in officina meccanica che costruiva di tutto senza una particolare specializzazione.

La non settorializzazione era un grosso limite dell'industria meccanica siciliana del tempo, con il risultato che,

quando i proprietari di mulini dovettero rinnovare gli impianti, non si rivolsero alla Fonderia Oretea che pure li costruiva, né a nessun'altra fabbrica siciliana, bensì – come abbiamo visto – alle industrie del Nord, che erano in condizione di offrire una nuova attrezzatura certamente più perfezionata di quella che poteva reperirsi in loco. E allo stesso modo, sebbene in Sicilia si costruissero motori a gas, parecchi imprenditori preferivano acquistarli fuori dell'isola attraverso concessionari che operavano a Palermo per conto di aziende specializzate nel settore. Alla fine degli anni Ottanta, la ditta Eduard J. Roux e C., su cui non è stato possibile reperire altri dati, risulta titolare di un «opificio meccanico con fonderia di ferro e bronzo in piazza S. Oliva – Ospizio di beneficenza, Palermo», ma sembra che la sua principale attività fosse la rappresentanza – e quindi il montaggio e l'installazione – dei motori a gas della Langen e Wolff, una succursale di una società tedesca con un importante stabilimento anche a Milano (dal 1900, Società Italiana Motori a Gas Langen e Wolff). Essa infatti pubblicizzava soltanto i motori a gas, indicando per le referenze parecchie ditte palermitane e catanesi che li avevano già installati²⁰⁷. Sappiamo chi fossero nel 1891-92 i costruttori dell'impianto di illuminazione elettrica dell'Esposizione Nazionale di Palermo (cfr. *supra*, p. 195). Ma neppure le altre attrezzature vennero fornite da industrie siciliane, ove si eccettuino le sei caldaie costruite dalla Fonderia Oretea (n. 4) e dalla officina delle Ferrovie Sicule (n. 2) e le motrici più piccole destinate a dare «il movimento agli alberi delle trasmissioni sui due lati della Galleria», che furono fornite dalla Fonderia Oretea (150 cv), dalla Fonderia Panzera (150 cv), dallo stabilimento Pietro Corsi (100 cv) e dalla officina messinese Francesco Manganaro (80 cv). Per le due motrici più potenti si ricorse invece ancora alla Tosi (250 cv), che già forniva i cinque motori per l'impianto di illuminazione, e alla Fonderia Fratte (170 cv). La milanese Stigler curò l'impianto degli ascensori della torre, lasciando alla ditta E. Binetti e C. di Palermo la sola manutenzione, e un'altra ditta milanese, la Edison, fornì la dinamo per l'impianto elettrico della fontana luminosa, la cui apparecchiatura elettrica

e meccanica era di costruzione francese (ditta Gibault di Parigi). Né era di produzione locale la pompa per l'eduazione dell'acqua, un settore dove pure nei primi decenni dopo l'unificazione l'isola aveva raggiunto l'autosufficienza. Essa veniva fornita dalla Worthington e aveva una capacità di 30 l di acqua al secondo e una gittata sino a 30 m di altezza. Tutto ciò è la dimostrazione che la produzione industriale settentrionale (e ancor più quella straniera) era più perfezionata di quella locale, perché sulla strada della specializzazione il Nord era assai più avanti del Sud.

La specializzazione e quindi il perfezionamento erano possibili solo in presenza di un mercato già sviluppato. Laddove come in Sicilia il mercato era limitato da richieste discontinue e l'espansione oltre i confini regionali si presentava di difficile attuazione, un'industria se voleva sopravvivere doveva necessariamente ampliare il più possibile la gamma della sua produzione e venire incontro alle più varie e diverse richieste del mercato, anche a rischio di perdere nel tempo le fette di mercato locale coperte via via dai settori più specialistici. All'industria del Nord il mercato contribuiva fortemente a crearlo lo Stato, che si rivela presenza decisiva nello sviluppo economico del paese, non solo fornendo le condizioni per l'afflusso di capitali stranieri grazie all'abolizione del corso forzoso (1883) e offrendo nuove occasioni di affari con la spesa pubblica, ma «protegge[ndo] anche, con l'introduzione di un dazio doganale all'importazione, interessi industriali precostituiti (ad esempio i cotonieri) o emergenti (i gruppi che si impegnarono nelle produzioni siderurgiche di base), introduce[ndo] agevolazioni e privilegi di altra natura (come i provvedimenti per i cantieri), concede[ndo] addirittura anticipazioni di capitale per l'avvio di nuove produzioni e assicura[ndo] in tal modo il buon fine dell'investimento privato (come nel caso della siderurgia ternana)»²⁰⁸. Proprio commesse statali, agevolazioni e tariffe doganali protezionistiche consentirono alle più evolute fabbriche settentrionali di progredire assai più rapidamente di quelle del Mezzogiorno e della Sicilia e di potersi lanciare, già a fine secolo, alla conquista dell'intero mercato nazionale. I maggiori benefi-

ci della svolta protezionistica li otteneva proprio l'industria del Nord. Quella del Sud non solo profitava meno, ma alla fine si ritrovava a dover fare i conti in casa propria con la concorrenza della produzione industriale settentrionale, alla quale doveva cedere fette sempre più consistenti del suo mercato, che magari nella fase iniziale del protezionismo era riuscita a conquistarsi a danno della produzione straniera. Il Mezzogiorno e la Sicilia finivano così col pagare soltanto i costi dell'industrializzazione italiana, attraverso l'acquisto a più caro prezzo dei prodotti industriali di cui necessitavano, una pressione fiscale che era la più alta d'Italia e d'Europa, l'arretratezza dell'agricoltura sacrificata al protezionismo granario. Il risultato era l'accentuarsi del dualismo economico tra Nord e Sud proprio negli anni del decisivo decollo del processo di industrializzazione del paese.

10. La nascita del Cantiere navale di Palermo

Anche la Sicilia tentava talora di utilizzare le agevolazioni statali, ma le difficoltà ambientali creavano ritardi che alla fine si rivelavano determinanti per il fallimento del progetto, anche quando a capo di esso si poneva un personaggio come Ignazio Florio jr. Proprio allo scopo di sfruttare, come altri capitalisti italiani, la recentissima legge che concedeva nuovi premi ai costruttori di navi, nel 1897 Florio riprese il progetto della costruzione di un cantiere navale con annesso bacino di carenaggio all'Acquasanta, in prossimità del porto di Palermo. A nome di una società che intendeva costituire, per la costruzione del solo bacino egli ottenne così una sovvenzione di 3 milioni a fondo perduto a carico del Comune (1.500.000 lire), dello Stato (1.200.000 lire), della Provincia (200.000 lire) e della Cassa Centrale di Risparmio V.E. (100.000 lire); e inoltre 24.000 mq di suolo (tra cui la Castelluccia) e uno specchio d'acqua di 81.520 mq, dietro pagamento di un «piccolo canone annuo», e ancora l'esonero dei dazi su materiale di costruzione, macchinari, combustibili, lubrificanti, ecc., per la durata della concessione concordata in 70 anni, al termine dei quali il bacino di ca-

renaggio sarebbe passato in proprietà allo Stato (marzo 1897)²⁰⁹. Egli in verità avrebbe voluto una sovvenzione anche per la costruzione del cantiere navale, ma il ministro dei LL.PP. – che peraltro non era convinto della opportunità della sua costruzione, in considerazione delle difficoltà in cui versavano i cantieri di Livorno e della Liguria – non volle concederla, per non creare un precedente²¹⁰.

Ottenuto il finanziamento, Florio subordinò però la costituzione della società alla approvazione governativa della subconcessione dell'esercizio del bacino di carenaggio di Messina da parte del liquidatore della Cassa di Risparmio Principe Amedeo di quella città, che ne aveva la concessione, e alla assegnazione del terreno attiguo al bacino per costruirvi un cantiere navale: è probabile che le due operazioni dovessero far capo a un'unica società, anche se poi l'atto costitutivo della Società dei Cantieri Navali, Bacini e Stabilimenti Meccanici Siciliani, che doveva occuparsi del bacino palermitano, non fa alcun riferimento al bacino messinese. Sollecitato da Florio e dal prefetto di Palermo, che nell'inizio dei lavori di costruzione del cantiere palermitano vedeva un mezzo per calmare le agitazioni operaie in corso, il presidente del Consiglio, il palermitano Rudinì, convinto anch'egli che «la sollecita definizione di quest'affare è cosa importantissima, di vitale interesse per Palermo», assicurò Florio personalmente e tramite lo stesso prefetto che non esistevano difficoltà alla cessione del terreno e del bacino messinese, che era stato costruito negli anni Ottanta con il contributo determinante del Comune e della Provincia ed era rimasto per parecchi anni inoperoso²¹¹.

Il giorno dopo (14 maggio 1898), nella sede del Banco Florio, si poté finalmente costituire la Società dei Cantieri Navali, Bacini e Stabilimenti Meccanici Siciliani, con un capitale di 5 milioni (versate 1.500.000 lire), suddiviso in 20.000 azioni da 250 lire cadauna. La I. e V. Florio trattenne per sé i due terzi delle azioni (12.665), che le consentivano il pieno controllo della nuova società, e ne cedette 4.000 alla Banca Commerciale Italiana – che un anno dopo le aveva a sua volta collocate, trattenendone in portafoglio soltanto 200 – e 2.000 alla Società di Assicurazioni Diverse

di Napoli. Le altre 1.335 azioni – equivalenti appena al 6,675% – furono sottoscritte dall'ex sindaco di Palermo comm. Eugenio Oliveri (200), dall'ingegnere torinese Francesco Benedetto Rognetta (200), poi amministratore delegato della Società, dal conte Vincenzo Parisi (100), dal messinese Luigi Sofio, rappresentante in Italia della Anglo-sicula (100), dal negoziante Domenico Tramontana (60), dal commerciante alsaziano Alberto Lecerf (50), dai fratelli Conigliaro (50), lavori in cemento, dal cognato di Florio principe Pietro Lanza di Trabia (50), dall'amministratore generale degli immobili dei Florio Gaetano Caruso (50), da Vito Beltrami del sen. Martino (40), dalla ditta Fratelli Jung (40), dal messinese Giuseppe Arturo Lella (20), dalla ditta Vincenzo Vitrano e C. (20), dalla ditta Vincenzo Barrucchieri (20), dal negoziante Samuele Hamnett (15), da Vincenzo Conigliaro per i figli minori (15) e ancora da una sessantina di piccoli azionisti, commercianti soprattutto, ma anche professionisti, qualche capitano marittimo e qualche impiegato, che acquistarono da una a dieci azioni²¹².

La partecipazione alla Società di rappresentanti del mondo industriale palermitano era molto scarsa e ciò non stupisce se pensiamo che esso era costituito soprattutto da ex artigiani sempre alle prese con difficili situazioni finanziarie. Non si comprende invece il modestissimo ruolo degli esponenti più prestigiosi del mondo commerciale cittadino, che o risultano assenti o impegnati per poche azioni. Dobbiamo attribuirlo a scarso spirito imprenditoriale oppure a una precisa volontà di Ignazio Florio, il quale, titolare della sovvenzione e della maggioranza azionaria, non gradiva ritrovarsi nella Società con grossi pacchetti azionari e preferiva una distribuzione più ampia in mano a piccoli azionisti, più facilmente controllabili? Penso a incapacità da parte dei grandi commercianti palermitani di effettuare il salto di qualità da intermediari a imprenditori, cioè verso una attività più prestigiosa, ma certamente più rischiosa. Il «Giornale di Sicilia» rilevava a malincuore quanto scoraggiante fosse l'assenza degli imprenditori siciliani, con l'eccezione del comm. Oliveri. Se poi, aggiungeva, si considera «che molti sottoscrittori non si presentarono e non corri-

sposero al loro impegno, l'impressione è sempre più meschina». E chiudeva auspicando «che si piangesse meno sui mali nostri, quando si è così poco disposti a contribuire nei rimedi»²¹³.

La costituzione della Società – alla cui presidenza venne chiamato il conte Alfonso Sanseverino di Vimercati, presidente della Banca Commerciale, con Ignazio Florio, l'ing. Rognetta, il comm. Raffaele Corsi, un napoletano che rappresentava la Società di Assicurazioni Diverse, Caruso e Giachery, componenti del consiglio di amministrazione – non valse ad accelerare l'inizio dei lavori di costruzione. Per vari motivi, tra cui le difficoltà frapposte dalla vicina manifattura dei tabacchi e forse anche per mettere d'accordo diversi possessori di un fondo all'Acquasanta che si dovette acquistare prima di avviare i lavori²¹⁴, l'appalto per la costruzione del bacino di carenaggio poté avvenire solo nell'aprile 1899: fu affidato all'ing. Ettore Vitale di Napoli per un importo di 2.700.000 lire, pagabili in 36 rate sulla base dell'andamento dei lavori e con un guadagno per la Società di Florio di 300.000 lire sul finanziamento pubblico. In realtà, il guadagno dovette essere assai più consistente, sino a coprire l'intera spesa di costruzione del Cantiere navale, il cui valore nel giugno 1906 veniva calcolato 2.261.599,58 lire, mentre quello del Bacino di carenaggio appena 634.209,93 lire.

Il grave ritardo iniziale pesò molto negativamente sui primi anni di vita del Cantiere, perché quando esso fu completato non c'era più lavoro e poté aprire soltanto nel 1903. Due consecutivi decreti governativi avevano infatti ridotto nel 1900 i premi per le costruzioni di navi mercantili e per di più, poiché il Cantiere palermitano non era ancora ultimato quando il governo aveva stanziato 80 milioni per la costruzione di navi da guerra, a Palermo non era spettata alcuna commessa. In realtà, l'aumento vertiginoso delle costruzioni navali verificatosi negli anni precedenti comportava per l'erario costi enormi che giustificavano il ripensamento del governo, ma la retroattività del provvedimento che privava il Cantiere palermitano della possibilità di par-

tecipare alla commessa statale apparve in città studiata appositamente per «liberare gli altri cantieri della concorrenza di quello di Palermo»²¹⁵ e provocò disordini (febbraio-marzo 1901) e violenti attacchi alla politica governativa da parte della stampa palermitana, compresa quella clericale, con in testa «L'Ora», appena fondato da Florio, accusato a sua volta dal ministro dell'Interno Giolitti di essere l'organizzatore della protesta dei suoi operai. Il sicilianismo, ideologia sostanzialmente conservatrice, era la piattaforma comune capace di unire nella protesta a favore di Florio vari strati della società palermitana, gruppi politici contrapposti e persino clericali e socialisti «marca Florio», come spregiativamente vennero chiamati dagli avversari interni quei socialisti, intellettuali e operai, che, pur di trovare una via d'uscita dal sottosviluppo, sacrificavano in pratica la lotta di classe all'alleanza con i gruppi più dinamici del blocco agrario e la borghesia più avanzata della città.

La particolare situazione in cui il Cantiere palermitano si trovò a operare costrinse nel 1903 la Società a indebitarsi con la Banca Commerciale per oltre un milione e mezzo di lire, che alla fine dell'anno successivo superavano già i due milioni, garantiti da Florio²¹⁶. Le difficoltà dell'azienda, da un lato a corto di lavoro dopo il varo nel 1904 dei due primi piroscafi, il *Caprera* e l'*Italia*, dall'altro costretta a ricorrere a operai specializzati del continente, quando finalmente nel 1905 riuscì a ottenere nuove commesse; le proteste degli operai, che non accettavano che le navi da loro costruite venissero collaudate a Genova; le difficoltà finanziarie della Società e dello stesso Florio, che consigliavano di rientrare da alcune pesanti esposizioni, convinsero l'industriale palermitano dell'opportunità di cedere la sua quota azionaria della Società dei Cantieri Navali, Bacini e Stabilimenti Meccanici Siciliani all'industriale genovese Attilio Odero, mantenendo appena 926 azioni (1905). L'acquisto del Cantiere palermitano da parte di Odero rientrava in un vasto progetto della società siderurgica Terni di integrazione verticale, dall'estrazione del ferro all'attività cantieristica, che si realizzò attraverso l'acquisizione del controllo dei cantieri di Palermo, Ancona e Muggiano da parte della Società

Cantieri Navali Riuniti, appositamente costituita, con capitale di 10.000.000 di lire, per il 20% sottoscritto dalla Terni, società a sua volta controllata dalla Banca Commerciale Italiana nei cui confronti il Cantiere palermitano era indebitato²¹⁷. Anche se Florio venne chiamato alla vice-presidenza dei Cantieri Navali Riuniti, la realizzazione del progetto della Terni significava in pratica l'uscita definitiva dell'imprenditoria palermitana dal Cantiere navale cittadino.

L'ETÀ DEL DECOLLO (1898-1914)

Se negli anni del protezionismo il divario economico tra le due parti del paese, anziché restringersi, si allargò ulteriormente per effetto della più rapida crescita dell'industria settentrionale, nell'età giolittiana esso cominciò a rendersi incolmabile, perché la situazione di dualismo esistente rendeva obiettivamente più conveniente impiegare i fattori della produzione nell'area più progredita, ossia al Nord, cosicché l'industria settentrionale accelerava ancor più il suo sviluppo e diventava quasi unica padrona del campo. Ciò che in qualche modo riusciva a salvarsi o a realizzarsi nel Mezzogiorno e in Sicilia, dove pure si compievano indubbi progressi, finiva spesso sotto il controllo del capitale finanziario dei grandi gruppi capitalistici del Nord, che allora si sostituivano anche agli imprenditori stranieri cui si doveva nel primo quarantennio post-unitario la creazione nell'isola dei più importanti servizi (ferrovie, reti tramviarie, gas e adesso in parte anche elettricità)²¹⁸. La Sicilia scontava inoltre la posizione molto marginale in cui veniva a trovarsi sia nell'ambito della divisione internazionale del lavoro che del mercato unico mondiale, dipendente com'era da una importazione anelastica (grano, combustibili) e da una esportazione di derrate agricole pregiate dove ormai la concorrenza di altri paesi si faceva sempre più serrata, quando addirittura non si rivelava vincente come nel settore vinicolo.

1. *Progressi dell'industria siciliana*

L'eccezionale ripresa dell'economia mondiale a cominciare dal 1896, che in Italia coincide con la fine del periodo crispino, coinvolgeva anche la Sicilia, dove nell'ultimo quinquennio dell'Ottocento e nei primissimi anni del secolo successivo si svilupparono parecchie iniziative industriali, oltre la costruzione del Cantiere navale palermitano, l'affermazione della Ducrot, la ristrutturazione di parecchi mulini con l'adozione di nuovi macchinari, ecc., di cui si è già detto. A Palermo (Arenella), per iniziativa di Salvatore Rutelli (figlio di Giovanni, il costruttore del Teatro Massimo, e fratello dello scultore Mario), che curava la parte tecnica, di Giuseppe Massaro e di alcuni commercianti, su un'area di 10.000 mq veniva impiantato nel 1899 un grande stabilimento meccanico-industriale per la lavorazione del legno e del ferro e per la costruzione di vetture ferroviarie e tramviarie, che dava lavoro ad alcune centinaia di operai. Dotato di caloriferi a vapore per la stagionatura artificiale del legname, di reparti di verniciatura e di tappezzeria, di motori a gas ed elettrici, era in condizione di avviare contemporaneamente il montaggio di 80 veicoli. Oltre a fabbricare infissi in legno per imprese edili (palazzo Spanò a Marsala, ad esempio), la ditta accettava commesse per la costruzione di vetture tramviarie elettriche per la Schuckert, che proprio l'anno precedente aveva ottenuto di poter sostituire nelle linee tramviarie palermitane la trazione elettrica a quella animale. Un'altra commessa riguardava la costruzione di vetture ferroviarie per la linea Napoli-Ottaviano, che – secondo il cronista del «Giornale di Sicilia» – «per struttura, solidità ed eleganza sono quanto di meglio si possa raggiungere in questo genere di lavori e sono state già apprezzate e gradite dalle imprese committenti»: «esse lasciano di gran lunga indietro quelle costruite in altre fabbriche e che sono state già messe in circolazione». La soddisfazione per il successo in città era notevole, perché ottenuto da una impresa che si avvaleva interamente di capitali e di maestranze locali²¹⁹.

Si potenziavano attività avviate nei decenni precedenti,

come nel caso dello stabilimento meccanico del cav. Francesco Panzera, che all'inizio del secolo portava la sua forza a oltre 300 operai, mettendosi in condizione di assumere «qualunque lavoro di qualsiasi più grande importanza», sotto la direzione tecnica di un nuovo esperto straniero, l'ing. Emile Splengher²²⁰. L'ex sindaco di Palermo sen. Eugenio Oliveri rilevava lo stabilimento di costruzioni meccaniche del cav. Pietro Corsi, lasciandogliene tuttavia la direzione tecnica. Sarebbe certamente interessante conoscere le ragioni del trasferimento dell'attività, ma le ricerche non sono state fruttuose. Forse il Corsi si era indebitato con il Banco Oliveri, di cui il sen. Eugenio era proprietario, oltre che membro influente del consiglio di amministrazione della Cassa di Risparmio V.E. e più tardi presidente dello stesso Istituto per un decennio. Nel 1903, lo stabilimento, oltre a fabbricare caldaie, presse idrauliche, frantoi, molini, motori per impianti industriali, macchine marine, motori a gas, ecc., avviava la fabbricazione di vetture elettriche da 4 a 10 HP e a benzina da 5 a 10 HP²²¹, tra cui l'automobile *Apis*, che rivaleggiavano «con i migliori prodotti delle fabbriche estere» e davano «alla città di Palermo un incontestabile supremazia in questo nuovissimo ramo d'industria»²²². Contemporaneamente l'officina di Vincenzo Pellerito in via Malfitano, anch'essa di nuovo impianto, costruiva l'*Audax*, un'automobile di cui nei primi anni del secolo si fabbricarono 4-5 esemplari, e la Savettiere fabbricava una rudimentale monocilindrica. Un vero e proprio miracolo, se si pensa che la prima automobile era nata ufficialmente appena pochi anni prima, nel 1886, in Germania. Ma l'industria automobilistica in Sicilia non poteva avere possibilità di successo, per la mancanza di un mercato che ne assorbisse la produzione: nel 1904 a Palermo circolavano appena 20 automobili e 2 motociclette, contro le 25 e 125 di Bologna, 47 e 85 di Firenze, 116 e 70 di Genova, 29 e 13 di Livorno, 445 e 470 di Milano, 41 e 3 di Napoli, 45 e 6 di Novara, 46 e 100 di Perugia, 109 e 3 di Roma, 110 e 231 di Torino.

La piccola officina di Girolamo Randazzo, che ancora a metà degli anni Novanta impiegava 10 operai, si trasformava nei primi del Novecento nella G. Randazzo e Figli - Re-

gio stabilimento di costruzioni meccaniche e fonderie di ferro e bronzo, sotto la direzione tecnica dell'ing. A. Sprecher, un tedesco già direttore della nota Fonderia Fratte di Salerno, e costruiva motori a gas sistema Sprecher da 4 a 150 cv, motori a gas per miniere con un'economia di combustibile pari all'80%, pompe a gas in sostituzione delle Tangye, con economia di combustibile e maggiore rendimento, pompe di eduazione allacciate a motore a gas, pastifici completi alimentati da motori a gas, caldaie e macchine a vapore, apparecchi a vapore per la fusione dello zolfo, presse per olio e frantoi per le olive, gru, tettoie, ponti, chioschi, ornati in ghisa, ringhiere per balconi, scalinate, candelabri, cancellate, fontanine, tubi per acqua, rubinetteria²²³.

Una moderna officina meccanica e una grandiosa fonderia erano installati all'interno della ferriera che dopo il terremoto del 1908 l'industriale lucano Agostino Gioia trasferiva da Messina a Palermo, dove assorbiva la Società Anonima Ferro e Metalli (costituita nel 1896 per la commercializzazione del ferro e del carbon fossile) e assumeva ben altra dimensione con il nome di Ercta. L'imponente stabilimento siderurgico occupava un'area di 54.000 mq nei pressi della stazione Lolli con la quale era collegato ed era dotato anche di potenti presse idrauliche, 5 forni a gas e 3 modernissimi laminatoi azionati da motori elettrici. Aveva una potenzialità produttiva di 120 t ogni 24 ore e dava lavoro a circa 400 operai, che lavoravano notte e giorno²²⁴.

L'industria meccanica si sviluppava anche in altre città, soprattutto Catania, dove in passato i progressi erano stati molto lenti e che tra Otto e Novecento si arricchiva di parecchi stabilimenti meccanici, tra cui quello modernissimo dei Fratelli Biriaco²²⁵. A Messina anteriormente al terremoto del 1908 si affermava lo stabilimento della ditta Nunzio Panzera e Figli, che produceva «macchine a vapore, macchine agricole, pompe d'ogni sistema, materiale da costruzione, e poi assi, alberi, pulegge»²²⁶.

Altri settori appaiono anch'essi in espansione. La crisi agrumaria in corso induceva alcuni aristocratici palermitani (barone Mauro Turrisi jr., cav. Giuseppe Tasca Lanza), attenti per lunga tradizione familiare ai progressi dell'agri-

coltura, a rilanciare la bachicoltura²²⁷, e lo svizzero Federico Helg ne approfittava per aprire una fabbrichetta di tessuti di seta a Palermo. A Catania Vincenzo Feo rilanciava la lavorazione del cotone, impiantando nel 1899 uno stabilimento per la filatura, ritorcitura e tintura del prodotto, che – dotato di «macchinario perfetto di fabbrica inglese» e di ben 8.000 fusi – all’inizio del secolo dava già lavoro a 400 operai²²⁸. Un altro Feo, Nicolò Feo e C., nel 1911 risulta titolare di una piccola filanda di cotone a Palermo, che disponeva di una forza lavoro di 30 addetti ma non di forza motrice. La fabbrica palermitana di tessuti di cotone (telette e federe di materassi) Giuseppe Gulì di Vincenzo esportava anche in Tunisia, dando lavoro nel 1911 a 77 operai, mentre l’altra di Bonaventura Gulì non decollava, priva com’era di forza motrice e con appena 13 addetti²²⁹. Nel complesso, comunque, il settore tessile in Sicilia poteva considerarsi inesistente. Si affermava invece definitivamente la Tele Olone e Canapacci di Palermo, che passava dalla lavorazione degli spaghi alla tessitura delle olone di canapa e cottonine con telai meccanici e quindi alla filatura meccanica per la fabbricazione di corde sino a 100 mm di diametro. Il locale dell’Arenella diventava un vero e proprio stabilimento che nel 1911 dava lavoro a circa 400 operai e operaie e a una quarantina di impiegati e capi servizio, per una produzione che per 3/5 veniva consumata nell’isola; per 1/5 a Napoli – dove era stato aperto un deposito – e in altri centri, tra cui Milano, centro di produzione e di concorrenza; per 1/5 in Egitto, Tripolitania e Argentina, dove però gli utili venivano limitati per superare la concorrenza tedesca e austriaca. La ditta si aggiudicava all’asta anche diverse forniture per le Ferrovie dello Stato e per la Regia Marina e raggiungeva ormai un giro d’affari attorno ai due milioni di lire l’anno²³⁰.

Sull’esempio di Ducrot, l’industria del mobile palermitana realizzava notevoli progressi, agevolata dall’aumento della richiesta per il miglioramento generale delle condizioni di vita della popolazione, tanto delle classi medie quanto delle classi operaie delle città e persino degli stessi abitanti dei comuni rurali, grazie anche alle rimesse degli emi-

grati. Nel 1911, le fabbriche di mobili e di tappezzeria si collocavano a Palermo al primo posto per numero di addetti alla lavorazione (1.748). Il solo stabilimento Ducrot di via Paolo Gulì ne assorbiva 445, seguito da quelli di Alberto Ahrens di via G. Cusmano (99) e di Nicolò Dagnino (62), un abile imprenditore di origine genovese impegnato in diverse attività svolte tutte ad alto livello (consere alimentari, dolci, concimi chimici, ecc.). A parte Ducrot, che aveva conquistato il mercato nazionale, gli altri mobiliери collocavano la loro produzione in Sicilia e in Calabria²³¹.

Decollava finalmente nel trapanese l'industria della lavorazione dei marmi colorati e sorgevano parecchi stabilimenti, il più importante dei quali era quello impiantato a Trapani nel 1898 dall'ing. Vito M. Burgarella – già titolare di una fabbrica di liquirizia – che era dotato anche di una segheria a vapore. La sua produzione si smerciava in tutta l'isola e a Palermo era utilizzata per la costruzione del Teatro Biondo²³². Conigliaro e Ghilardi, titolari di stabilimenti per la produzione di manufatti in cemento, avviavano nel 1903 a Palermo anche la produzione della materia prima, impiantando un piccolo cementificio, trasformato nel 1906 in una grande fabbrica in via Malaspina che con una forza lavoro di 120 operai produceva cemento Portland a presa lenta e calce idraulica, utilizzando marne ritirate dalla Dalmazia. Il cemento, per una produzione annua di 250.000 q.li, si consumava a Palermo (100.000 q.li) e nel resto dell'isola (100.000), mentre circa 50.000 q.li si esportavano in Calabria e nel napoletano. Ma il fiore all'occhiello dell'ing. Ghilardi era la fabbricazione di manufatti in cemento in corso Scinà (lavori comuni) e in via V. Orsini (oggetti artistici), nella quale nel 1911 erano impegnate ben 226 unità²³³.

Alcune ditte esportatrici di sughero si riunivano nel 1902 nella Società in accomandita Cusumano-Mirto e C. e avviavano a Palermo la fabbricazione di turaccioli, che esportavano anche nell'Africa del Nord, oltre che nell'Italia meridionale²³⁴. Lo stesso anno Nicolò Dagnino apriva una fabbrica di concimi chimici. Tra le industrie farmaceutiche, si affermava il laboratorio palermitano del prof. Giovanni Dato, che aveva cominciato nel 1874 e che ormai forniva i suoi

prodotti (tra cui il Cordiale Dato, il Linimento Dato, l'Emulsione all'olio di fegato di merluzzo, la China al cacao, ecc.) anche fuori dell'isola²³⁵. Ma la sua emulsione all'olio di fegato di merluzzo doveva già fare i conti con l'analogo prodotto della Società chimico-farmaceutica italiana di Roma, in vendita a Palermo, Noto, Siracusa, Caltagirone, Caltanissetta, Catania²³⁶. Come farmaco per una serie di malattie si affermava fuori dell'isola anche l'*Amaro Siciliano* prodotto a Caltanissetta dai Fratelli Averna²³⁷. La fabbrica di alcol Calcagno e C., impiantata a Palermo attorno al 1902, dotata di apparecchio di distillazione continua a colonna inclinata, apparecchio di rettificazione a colonna rettangolare, apparecchio di concentrazione per la produzione di alcol assoluto, generatore di vapore, nel 1911 aveva quadruplicato la sua produzione iniziale²³⁸. La fabbrica palermitana di profumi e saponi da toilette di Augusto Hugony si trasformava nel 1910 nella Società anonima per l'industria dei saponi e affini Hugony e C., con sede in via Sampolo, dove impiegava 82 unità²³⁹.

Malgrado le difficoltà del mercato del sommacco, c'era ancora qualcuno disposto a impegnare capitali nel settore, come tale Cosimo D'Amico che, tra Otto e Novecento, impiantava a Termini Imerese un nuovo stabilimento per la macinazione del prodotto²⁴⁰. Ma nel 1904 la situazione si faceva ancora più incerta del passato e la Società dei Sommacchi I. e V. Florio decideva di sciogliersi. Nel 1906 l'esportazione da Palermo toccava comunque le 38.000 t, per collocarsi attorno alle 20.000 negli anni successivi, a causa dell'utilizzazione di prodotti sostitutivi nella fabbricazione del tannino. Attorno al 1910, se ne esportava dalla Sicilia per un valore 5,6 milioni di lire, che equivaleva a quello dei vini. Le fabbriche palermitane si erano ridotte a 10 e non tutte producevano con continuità.

Sorgevano nuove fabbriche di conserve alimentari (pomodori, carciofi); che venivano esportate anche in Oriente e in Sud America, oltre che negli Stati Uniti, al seguito dei nostri emigranti, grandi consumatori all'estero di prodotti italiani (conserve, pasta, vino, ecc.). Il valore delle sole conserve di pomodoro esportate ammontava attorno al 1910 a