

a 4 milioni nel 1902, a 3,7 nel 1903 e a 2,5 nel 1906²⁷², anche perché doveva adesso fare i conti sullo stesso mercato isolano con la produzione pugliese che riusciva a vendersi a più basso prezzo. Rispetto al passato, miglioravano però i processi di vinificazione e, se non ancora i piccoli proprietari,

i proprietari maggiori e gli industriali – sia che producano vini di grande consumo come quelli di Pachino, Vittoria e Partinico, e da taglio come quelli di Milazzo e Riposto, oppure vini fini da bottiglia – hanno raggiunto un elevato grado di perfezione; e prodotti come il Marsala, il Corvo, il Casteldaccia, lo Zucco, l'Etna, l'Albarello, la Malvasia delle Isole Eolie, il Camastra, il Signora, sono squisiti e apprezzatissimi sul mercato²⁷³.

Il *Camastra* era prodotto dal sen. Giuseppe Tasca Lanza, ex sindaco di Palermo, proprio a Villa Camastra (odierna Villa Tasca), e costituisce il progenitore dell'odierno *Regaleali*. Il *Signora* veniva prodotto a S. Giuseppe Jato dal principe di Camporeale.

6. L'armatoria dopo i Florio

L'uscita di scena di Florio nell'industria armatoriale e la fine del monopolio della NGI nei servizi postali (1909) sprigionavano in Sicilia nuove energie, che favorivano il sorgere e lo sviluppo di altre compagnie di navigazione. A Messina, nel 1899, la Peirce-Becker-Ilardi si scioglieva per l'uscita dalla società di Ernesto Ilardi, il quale però molto probabilmente continuò per suo conto una certa attività armatoriale, se nel 1916 gli Eredi Ilardi e F. risulteranno proprietari del piroscafo *Giuseppina Ilardi* di 1.630 t, costruito a Sunderland nel 1872. Guglielmo Peirce, il fratello Giorgio e Walter F. Becker creavano contemporaneamente la Peirce e Becker e procedevano a rinnovare il naviglio con natanti di nuovissima costruzione e assai più capaci (oltre 4.000 t), i cui scafi erano adesso quasi sempre di fabbricazione italiana (Muggiano)²⁷⁴, diversamente dalle macchine, spesso ancora di fabbricazione

inglese (New-Castle, Sunderland). Nel 1902 la società però si scioglieva dando vita a due nuove compagnie armatoriali, la Walter F. Becker e la Fratelli Peirce. La prima continuava a operare con i due piroscafi *Sicilia* (4.538 t) e *Città di Palermo* (3.096 t), costruiti l'uno nel 1899 a Muggiano (macchine a New-Castle), l'altro nel 1897 interamente a Sunderland. La Fratelli Peirce manteneva il *Città di Messina* e forse anche il *Mongibello* (4.204 t) e il *Dinnamare* (4.207 t), costruiti rispettivamente nel 1899 e nel 1900 a Muggiano (scafo) e a Sunderland (macchine), ai quali aggregava il *Sicania* (4.435 t), costruito in acciaio interamente a Livorno nel 1903, e l'*Italia* (6.366 t), costruito dal Cantiere palermitano nel 1904²⁷⁵. È interessante rilevare non solo il notevole aumento della portata nel corso degli anni Novanta, ma il diverso ruolo dei cantieri italiani, che se ancora a fine secolo ricorrevano a macchine inglesi, con l'inizio del Novecento utilizzavano ormai motori di propria produzione, in ciò certamente favoriti dalla politica governativa che spingeva gli armatori all'acquisto di imbarcazioni di nuova costruzione, piuttosto che naviglio dismesso dalle marine straniere come ancora avveniva negli anni Ottanta. Ma quando entravano in scena i transatlantici, si ritornava a preferire la produzione inglese.

Nel 1906 i due fratelli Peirce costituivano la compagnia di navigazione Sicula Americana, che consentiva loro di inserirsi più efficacemente nel lucroso settore del trasporto degli emigranti, grazie all'acquisto di ben tre transatlantici, *S. Giorgio*, *S. Giovanni* e *S. Guglielmo*, di 6.000-8.000 t, costruiti a Glasgow. La morte in occasione del terremoto messinese del 1908 di Giorgio Peirce e dei suoi familiari, come pure delle sorelle, lasciava Guglielmo Peirce unico proprietario della compagnia di navigazione e lo convinceva a trasferire a Napoli il centro dei suoi affari, dove gli era più facile raccogliere una parte dell'eredità dei Florio nel settore della navigazione. Con il rinnovo delle convenzioni marittime, ormai sottratte dal governo al monopolio della NGI, otteneva infatti all'asta le linee del Tirreno Superiore (ottobre 1909), ma non era mancata una sua offerta per assumere addirittura l'intero servizio in società con l'armatore genovese Angelo Parodi: la cauzione di quattro milioni di lire per poter

partecipare all'asta veniva fornita con un'operazione «in sociale» da Comit, Credito Italiano, Banca Zaccaria Pisa di Milano e Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali (Bastogi)²⁷⁶.

A Trapani, il senatore Giuseppe D'Alì, proprietario di vastissime saline e uno dei due titolari dello stabilimento vinicolo D'Alì e Bordonaro, all'inizio del secolo era già un armatore molto noto per le sue sei grosse navi d'acciaio e un vapore di 4.000 t «che perennemente navigano fra i mari del mondo»²⁷⁷. Qualche anno dopo, nel 1908, il gruppo trapanese D'Alì-Fardella-Adragna, che controllava la locale Banca Sicula, dava vita alla Compagnia di navigazione Sicania, che con dieci piroscafi e quattro velieri si assicurava i servizi postali, e quindi le sovvenzioni statali, sulle linee interne per le isole Egadi, Pelagie, Pantelleria e Ustica²⁷⁸. Anche a Palermo un gruppo di commercianti ed esportatori (Filippo Pecoraino, Salvatore Tagliavia, i fratelli Guido e Ugo Jung, Michele Lauria ed Emanuele Graziano), con l'intento di inserirsi meglio nel circuito degli scambi internazionali, nel 1913 costituiva – in società con il Banco di Roma per un terzo e il gruppo Piaggio per un sesto – una nuova compagnia di navigazione, la Sicilia, per conto della quale il Cantiere navale cittadino costruì nel 1915 il piroscavo *Città di Trieste* di quasi 5.000 t: di essa non c'è più traccia negli anni successivi. Chiudeva invece con il fallimento la Fratelli Corvaja, che aveva debiti sia con la Cassa di Risparmio V.E. che con i Florio, garantiti da ipoteca sui piroscafi *Antonina*, *Giuseppe*, *Angelina*, *Carlotta*, *Virginia* e *Rosetta*, questi ultimi tre ceduti nel 1912 ai Florio dal curatore fallimentare Carlo Viola per il prezzo di 30.000 lire, a scomputo di un debito di 222.500 lire, e dai Florio venduti immediatamente ai fratelli trapanesi Marco e Giuseppe Rallo fu Andrea per 25.000 lire: prezzi irrisori che dimostrano la vetustà del naviglio²⁷⁹. Per i piccoli armatori senza istituti di credito alle spalle evidentemente i tempi si erano fatti difficili: il milazzese cap. Stellario Iannello, armatore dei piroscafi *Capo Gallo* e *Capo Zafferana* del compartimento di Palermo, era costretto nel 1910 a ritornare al servizio dei Florio per scomputare sul suo salario un prestito di 11.692,20 lire ottenuto per far fronte a vecchi effetti cambiari sottoscritti con i fornitori di carbone²⁸⁰.

7. A cinquant'anni dall'unificazione

Cinquant'anni dopo l'unificazione, alla vigilia della prima guerra mondiale, la situazione industriale della Sicilia è fotografata molto bene dal censimento industriale del 1911, in rapporto anche con la situazione nazionale dell'epoca. Gli esercizi con due o più addetti allora censiti furono nell'isola 19.555, con un incremento del 20,4% rispetto al 1903, che è certamente notevole, se a livello nazionale non fosse invece del 107,9% e nello stesso Mezzogiorno del 60,1%. Essi davano lavoro a 120.740 unità, con un incremento del 7,6% rispetto al 1903, che invece a livello nazionale era contemporaneamente dell'80,7% e nel Mezzogiorno del 46,2%. Significa che in Sicilia l'aumento degli esercizi non aveva prodotto un analogo incremento della forza lavoro, ma si risolveva addirittura in una diminuzione di occupati per esercizio, che passavano da 6,9 del 1903 a 6,2. Il fenomeno in realtà si verificava anche a livello nazionale, dove però la media di addetti continuava a mantenersi su livelli più alti che nell'isola: 9,4 per esercizio. Il notevole incremento della forza motrice (+89,8%), passata a 37.478 HP, è la dimostrazione che il settore industriale avanzava ormai a passi più rapidi che in passato sulla strada della meccanizzazione, ma non tali da seguire lo sviluppo medio del Regno, dove si verificava un incremento della forza motrice pari al 139%. E neppure dello stesso Mezzogiorno, dove l'incremento era del 133,6%. Solo 1.739 esercizi, ossia l'8,9%, in Sicilia erano dotati di forza motrice, mentre a livello nazionale lo erano il 21,4% e nel Mezzogiorno il 10,7%. E così a livello siciliano la potenza utilizzata, che nel 1903 equivaleva al 3,84% di quella nazionale, nel 1911 si era ridotta al 3,05%²⁸¹. Sono dati significativi che dimostrano come, all'uscita dal tunnel della crisi degli anni Novanta, la ripresa economica avesse assunto nelle due parti del paese ritmi completamente diversi: il Nord accelerava la corsa con rinnovata energia, il Sud e la Sicilia, pur rimettendosi in moto, procedevano con un'andatura assai più lenta e soprattutto non sempre regolare. Si faceva così sempre più strada negli economisti locali il convincimento che in Sicilia mancasse-

ro le condizioni per lo sviluppo della grande industria e che l'avvenire economico dell'isola, più che all'industria, fosse legato all'agricoltura intensiva e in parte anche alle attività di trasformazione dei prodotti agricoli²⁸². Il dualismo dell'economia italiana era diventato ormai irreversibile e si traduceva in una condizione di dipendenza dell'economia isolana da quella settentrionale, impossibile da superare con le sole forze e iniziative locali.

Grazie a una indagine coordinata un trentennio fa da Sylos Labini, è possibile disporre anche di dati disaggregati. Risulta così che il settore che in assoluto consumava più forza motrice era l'alimentare (56,6% del totale), seguito a notevole distanza dall'estrattivo (13,1%), dal chimico (6,2%) e da tutti gli altri. Il settore metallurgico consumava appena il 2,7% e il meccanico addirittura il 2,4%. Il settore più meccanizzato e quindi più moderno era quello della produzione e distribuzione di elettricità, gas e acqua, che aveva il 76,5% degli esercizi dotati di forza motrice (Regno 78,6%). Seguivano il metallurgico con 54,5% degli esercizi (Regno 74,4%), il poligrafico con il 25% (Regno 50,2%), l'alimentare con il 24,8% (Regno 42,5%), il chimico con il 22,1% (Regno 36,6%), ecc. Insomma è difficile trovare un parametro che sia migliore di quello medio nazionale, ove si eccettuino i settori estrattivo (13,1% contro 10,9%) e l'edile (8,6% contro 6,2%). Sì, è vero, la forza motrice utilizzata in media per addetto in Sicilia tra il 1903 e il 1911 aumentava, mentre nel resto del paese diminuiva, ma a parte il fatto che pur con l'aumento da 0,291 a 0,310 HP per addetto la Sicilia rimaneva sempre molto al di sotto della media nazionale (0,566 nel 1903 e 0,533 nel 1911), la diminuzione a livello nazionale della forza motrice per addetto è dovuta a un più rapido aumento dell'occupazione che non in Sicilia, ciò che portava a una riduzione della potenza media per addetto²⁸³.

I dati sugli esercizi e i relativi addetti, raggruppati per settori nella tabella 4²⁸⁴, consentono di rilevare la forte riduzione verificatasi nell'industria estrattiva siciliana, che non è imputabile soltanto alla crisi del settore zolfifero, in cui le aziende neppure nei periodi migliori avevano mai toccato le 1.000 unità. Evidentemente erano in crisi anche i settori

dell'asfalto e della pietra da costruzione. C'è tuttavia da rilevare che la contrazione delle unità produttive e degli addetti, anche se non della stessa intensità di quella siciliana, interessava l'intero Regno, dove gli esercizi si riducevano del 60% e gli addetti del 13%.

Tab. 4. - *Esercizi industriali e relativi addetti ai censimenti del 1903 e del 1911 in alcuni settori*

Settore	Anno	Esercizi		Addetti	
		Sicilia	Regno	Sicilia	Regno
Estrattivo	1903	3.122	11.301	41.232	112.983
	1911	838	4.520	26.130	98.362
Tessile	1903	398	7.013	3.624	425.865
	1911	254	7.404	2.781	521.464
Metallurgico	1903	185	2.236	616	34.580
	1911	33	1.126	590	42.663
Mineral. non met.	1903	3.627	12.755	18.150	113.900
	1911	1.152	11.982	6.843	162.701
Alimentare	1903	6.481	61.895	30.747	223.977
	1911	4.179	55.552	23.226	255.936
Chimico	1903	459	2.797	3.452	34.902
	1911	597	5.661	7.978	100.924
Meccanico	1903	86	3.118	4.019	112.723
	1911	2.986	39.983	11.375	346.562
Poligrafico	1903	232	2.098	1.085	24.578
	1911	212	3.320	1.444	44.339
Pelle e cuoio	1903	122	1.785	1.203	27.908
	1911	3.662	30.137	12.789	124.038
Abbigliamento	1903	14	1.249	145	163.439
	1911	1.717	25.247	7.619	135.269
Legno	1903	1.394	8.654	6.951	69.663
	1911	3.743	47.516	14.587	211.875
Elettr. Gas Acqua	1903	53	986	432	9.121
	1911	68	1.989	1.358	32.449
Carta	1903	2	633	27	23.267
	1911	63	1.710	245	36.102
Costruzioni	1911	58	5.745	2.428	123.734

Non mancavano altri settori in difficoltà, ma spesso a livello nazionale la situazione mostrava segni diversi, come

nel caso dell'industria tessile, dove a una flessione di esercizi e di addetti in Sicilia corrispondeva a livello nazionale addirittura una crescita, che per gli addetti era anche molto consistente (+22%). Così nell'industria metallurgica, dove i 185 esercizi siciliani crollavano a 33, certamente a causa della scomparsa di molte minuscole fonderie in seguito all'attivazione di qualche grosso complesso come la ferriera Ercta. La lieve flessione che a livello nazionale si verificava per gli esercizi dello stesso settore non comportava una riduzione di addetti, ma appare la conseguenza di una ristrutturazione del settore, che da un lato portava alla riduzione degli esercizi e dall'altro a un incremento degli addetti. Nell'industria dei minerali non metalliferi si verificava un crollo sia degli esercizi che degli addetti, che invece a livello nazionale non si registra. La forte flessione delle unità produttive del settore alimentare si giustifica con la chiusura di non pochi piccoli mulini e di numerosi pastifici di modestissime dimensioni, in seguito alla costruzione di stabilimenti per la macinazione e la pastificazione, che portava anche a una riduzione degli addetti, diversamente da quanto avveniva a livello nazionale, dove alla contrazione degli esercizi non seguiva quella degli addetti.

Altri settori erano invece in espansione. Nell'industria chimica, le unità produttive passavano da 459 a 597 e gli addetti da 3.452 a 7.978. Nell'industria meccanica si verificava un incredibile boom degli esercizi (da 86 a 2.986), ma non degli addetti, che passavano da 4.019 a 11.375, a dimostrazione che le quasi 3.000 nuove unità produttive erano soprattutto piccolissimi esercizi che assorbivano in media poco più di due addetti per uno. L'industria poligrafica assisteva a una lieve flessione degli esercizi, ma non degli addetti che passavano da 1.085 a 1.444. A diversità di criteri di rilevazione deve certamente imputarsi il boom del settore della pelle e del cuoio, dove le unità produttive passavano da 122 a 3.662 e gli addetti da 1.203 a 12.789, cifre del tutto anomale sia in rapporto alla situazione nazionale, sia in rapporto a quelle di tutti gli altri censimenti. In linea con la coeva situazione nazionale appare invece il boom dell'industria dell'abbigliamento, dove le unità produttive passa-

vano da 14 a 1.617 e gli addetti da 145 a 7.619. L'industria del legno assisteva anch'essa a un piccolo boom, con gli esercizi passati da 1.394 a 3.743 e gli addetti da 6.951 a 14.587. Il settore produzione e distribuzione di elettricità, gas ed acqua registrava un modesto sviluppo, con l'aumento degli esercizi e degli addetti. Lo stesso vale per il settore della carta: gli esercizi passavano da 2 a 63, ma gli addetti da 17 a 245 soltanto. Per l'industria della costruzione mancano i dati del 1903: nel 1911 i 58 esercizi impiegavano 2.428 addetti.

La distribuzione percentuale degli addetti ai singoli settori (sul complesso considerato pari a 100) vede nel 1911 al primo posto in Sicilia l'estrattivo con 21,6 (Regno 4,3), seguito dall'alimentare con 19,3 (Regno 11,3), legno con 12,1 (Regno 9,3), pelle con 10,6 (Regno 5,4), meccanico con 9,4 (Regno 15,3), tessile con 2,3 (Regno 22,9), ecc. Le grosse differenze percentuali tra Sicilia e Regno nei settori estrattivo, alimentare, meccanico e tessile costituiscono la dimostrazione del diverso indirizzo assunto nell'isola dal processo di industrializzazione rispetto al resto del paese. I settori forti, con un elevato indice di specializzazione geografica, erano nell'isola quello estrattivo (in crisi) e quello alimentare (tipico dei paesi alle prime fasi dello sviluppo industriale), mentre nel resto del paese prevalevano le nuove industrie, la tessile e la meccanica appunto. Una delle poche note positive era certamente lo sviluppo dell'industria chimica, i cui addetti costituivano il 3% contro il 2,3% del Regno²⁸⁵. La conseguenza era una produttività del lavoro industriale per addetto dimezzata rispetto ai corrispondenti valori della Liguria e della Lombardia e appena equivalente al 56% di quella del Piemonte, superiore soltanto a quella della Calabria²⁸⁶.

La mancanza di studi specifici non consente di andare oltre i puri dati statistici. Solo per la città di Palermo siamo meglio informati. In alcuni settori, come ad esempio quello meccanico, la situazione palermitana mostra nel 1911 un quadro sconvolto rispetto al primo quinquennio del secolo, in parte certamente a causa dell'entrata in funzione del Cantiere navale e della ferriera Ercta, che lasciavano scarsi spa-

zi alle altre officine costringendole a un certo ridimensionamento; in parte a causa di una crisi che precedette quella economica mondiale del 1907-1908 – che mise in ginocchio la stessa FIAT, la quale perdette gli 8/9 del suo capitale e si riprese negli anni successivi solo grazie a nuovi apporti – e che sembra dovuta agli effetti della forte concorrenza dell'industria settentrionale sullo stesso mercato locale. Così dopo l'officina del sen. Oliveri, già chiusa nel 1905, venne smantellata la Pellerito, mentre grossissimi rischi correva la fonderia Panzera, costretta a ridurre il personale a sole 19 unità, riduzione che colpiva le stesse officine delle FF.SS., la cui forza lavoro era stata portata a 130 addetti contro i 205 degli anni attorno al 1890, e la G. Randazzo, la quale non si avvaleva più dell'opera dell'ing. von Sprecher, che aveva aperto uno «studio tecnico industriale» e assunto in città la rappresentanza della ditta C. Ehinger e C. di Milano, specializzata nella costruzione di impianti di macinazione. Della Savettiere non si rinviene più traccia. Resisterono meglio le piccole officine a conduzione quasi familiare.

Altre industrie a Palermo chiusero definitivamente o subirono grossi ridimensionamenti: la statistica della città pubblicata a cura della Camera di Commercio, ad esempio, non indica più, tra le fabbriche che nel 1911 occupavano oltre 10 operai, l'Unione industriale Landi e Casiraghi e la Savona, né l'officina Rutelli per la costruzione di vetture tramviarie e ferroviarie e neppure lo stabilimento enologico Ahrens (ancora attivo l'anno precedente), mentre la Meraglia e Giacobino aveva lasciato il grande stabilimento di S. Lorenzo per un locale di via Villareale, dove impiegava appena 15 operai. Rimaneva inattiva la piccola seteria Helg, che non era riuscita a formare in loco lavoratrici qualificate. Di contro, oltre quelle già indicate nelle pagine precedenti, altre industrie si erano affermate e davano lavoro a decine di operai e talora anche a centinaia: la Regia Manifattura Tabacchi che nel 1909 aveva aperto un nuovo reparto per la fabbricazione di sigarette (788 addetti), l'Azienda Municipale del Gas (257), la Ceramica Florio (223), il mulino e panificio municipale (154), la fabbrica di biancheria di Vitorio Zabban (130), il berrettificio Matta Cugini e C. (110),

la Società Sicula di Imprese Elettriche (105), la tipografia dell'editore Remo Sandron (77), la Società Elettrica Palermitana (63), la fabbrica di mobili in ferro Antonio Diotti e Figli (63), la dolceria del cav. Salvatore Gulì e Figli (60), la nuovissima vetreria (lastre soffiate) di Ignazio Caruso (60), il panificio militare (60), il pastificio Carella (53), l'officina Tutone-Gagliano e C. (50), la fabbrica di ghiaccio dell'ing. Andrea Borruso e C. (50), ecc.

Le 1.667 imprese industriali censite a Palermo documentano un panorama industriale più ricco e più vario rispetto agli anni Novanta, ma tuttavia ancora inadeguato. Complessivamente assorbivano una forza lavoro di 15.699 addetti, ossia 9,4 per azienda. Si trattava quindi soprattutto di imprese che, a parte le maggiori, di industriale avevano ben poco e che ancora spesso non riuscivano a sollevarsi dalla sfera artigianale, se solo 331 di esse adoperavano macchine. Solo 134 aziende, ossia neppure 1/10, impiegavano più di dieci addetti, mentre le società per azioni erano appena 11, a dimostrazione ulteriore della fragilità dell'apparato industriale della città alla vigilia della prima guerra mondiale. Per forza lavoro impiegata, dopo l'industria dei mobili (1.748 addetti) si collocavano le costruzioni navali (1.423), le officine meccaniche e fonderie (1.035), la Manifattura Tabacchi (788), i panifici (723), le tipografie e litografie (679), le industrie del cemento (522), ecc. Non a torto l'avv. Francesco Somma, consigliere comunale e segretario della Camera di Commercio, nel presentare i dati del censimento rilevava come Palermo mancasse o scarseggiasse di «fabbriche di prodotti che son pure molto consumati: filati, tessuti, cappelli, prodotti chimici in genere e medicamentosi, utensili ed apparecchi di metallo, ecc.», prodotti per i quali «noi siamo fortemente tributari al resto del Paese o all'estero». E difettavano inoltre fabbriche per la raffinazione delle stesse materie prime locali²⁸⁷.

Nulla fa credere che altrove nell'isola la situazione industriale fosse granché diversa e soprattutto migliore.