

Galasso: «Bagnoli, cent'anni dopo, un futuro ancora atteso»

Un secolo fa la «Legge speciale per il Risorgimento di Napoli». Oggi convegno all'Unione industriali sull'area occidentale

LO STORICO

Il testo del 1904 ispirato da Nitti rese possibile, tra le altre iniziative, la nascita dell'Ilva



za è ancora anonima che si occupava

NAPOLI — L'8 luglio del 1904 veniva promulgata la «Legge speciale per il Risorgimento di Napoli», che pose le basi per il rilancio dello sviluppo nell'intera città e per la nascita dello stabilimento siderurgico Ilva di Bagnoli. Oggi, a cento anni di distanza, la stessa area è al centro di una riconversione ambientale partita nell'ottobre 1996 (la bonifica dell'ex zona industriale di Cogroglione doveva concludersi nel 1999) e di un progetto di rinascita che, nelle intenzioni delle istituzioni nazionali e locali, dovrebbe ancora una volta essere perno del rilancio economico del capoluogo.

L'argomento sarà discusso questo pomeriggio (dalle 17,00) nel corso di un convegno promosso a Palazzo Partanna dall'Unione degli industriali — «Bagnoli 1904-2004, una metafora dell'impresa napoletana: dalle ferriere ai valori intangibili» — al quale interverranno Adriano Giannola, docente di Economia Bancaria all'Università Federico II di Napoli; Tommaso Iavarone, presidente di Assindustria Napoli; Massimo Lo Cicero, docente di Economia dello Sviluppo all'Università «La Sapienza» di Roma; Massimo Marrelli, preside della Facoltà di Economia della Federico II, Giuseppe Paletta, direttore del Centro per la cultura d'impresa.

«La legge in questione — spiega lo storico Giuseppe Galasso — più che essere concepita da Francesco Saverio Nitti, come si tende a ricordare, fu ispirata dallo statista nel libro "Napoli e la questione meridionale", pubblicata qualche anno prima».

Tutto nacque da un libro, dunque?

«Proprio traendo spunto da quel testo, il 17 dicembre 1901, uno dei maggiori esponenti della vita politica italiana di allora, Luigi Luzzatti, fece approvare dalla Camera dei deputati una mozione per affrontare le condizioni di Napoli e di altre province del Mezzogiorno e delle Isole, con particolari leggi e con provvedimenti economico-sociali».

E poi cosa successe, professore?

«In base alla mozione di cui ho parlato prima, il 20 aprile 1902 fu nominata una commissione presieduta da Luigi Miraglia (il segretario era Alfredo Minozzi). Organismo incaricato di studiare nel dettaglio le condizioni della città di Napoli per gli eventuali provvedimenti da adottare. Le iniziative si concretizzarono, appunto, nella legge del luglio 1904».

Cosa prevedeva la legge?

«Stabiliva provvedimenti tributari circa i dazi e le dogane, istituiva una zona franca, concedeva al

Comune l'esercizio dei bacini di carenaggio (che stavano per essere completati nel porto), provvedeva a un istituto di credito, prevedeva concessioni per la costruzione di materiale ferroviario, nonché un maggiore sfruttamento delle miniere di ferro dell'Elba a favore degli industriali del Sud (non è un caso poi che lo stabilimento siderurgico di Bagnoli sarà chiamato Ilva, antico nome latino dell'isola d'Elba, ndr.). Inoltre, metteva a disposizione un notevole stock aggiuntivo di energia elettrica per l'area: 16 mila cavalli, aumentabili di altri 3.500. E non è finita».

Prego, prosegua.

«Furono stabilite una serie di opere pubbliche: dall'ampliamento del porto alla sistemazione dei servizi ferroviari. Infine, si decisero particolari tariffe per i treni. In generale, secondo me, si trattava di una concezione molto moderna dello sviluppo e degli strumenti possibili di un'azione pubblica per solleciarlo. Non bisogna credere, però, che si giunse facilmente alla legge, perché in seno alla commissione vi furono diverse opinioni e una minoranza era nettamente scettica sulla possibilità di procurare un rapido sviluppo industriale di Napoli. Anche una volta attivata la legge, i risultati della stessa furono in discussione fino alla prima guerra mondiale».

E che giudizi furono espressi?

«Nel complesso apparvero positivi, anche se bisogna riconoscere che la legge non riuscì nel suo obiettivo fondamentale di trasformare davvero Napoli in una città industriale. Anzi il futuro che essa prevedeva è ancora oggi atteso».

E allora i giudizi positivi in che consistettero?

«Pasquale Villari, ormai molto avanti negli anni, venne a visitare la sua città nel 1910 e fece una ricognizione accurata delle zone in cui aveva agito la legge, facendo una piccola in-

dagine sulle iniziative generate. La descrizione è ancora oggi in gran parte valida per un giudizio sugli effetti della normativa. Villari andò a visitare alcuni degli insediamenti sorti: le Officine meccaniche (già esistenti ma trasformate), la Sofia (Società officine ferroviarie italiane anonima che si occupava di costruire e riparare carri ferroviari), per poi recarsi agli altiforni a occidente della città».

All'Ilva?

«Sì e Villari accenna brevemente anche alla ragione che spinse alla scelta di Bagnoli: era stato calcolato uno spazio necessario di 200 mila metri quadrati, non disponibile nella zona orientale. Quindi si ripiegò a Ovest, dove già dal 1870 si era pensato di impiantare un grande stabilimento (lo dice sempre Villari). Nel 1910, comunque, l'impianto di Cogroglione era in esercizio e vi lavoravano 1.300 persone.

Si diceva, allora, che il famoso industriale tedesco dell'acciaio Krupp fosse impensierito dalla possibile concorrenza napoletana. E si diceva anche che volesse impadronirsi della maggioranza delle azioni dell'Ilva. La società, va ricordato, era stata costituita con capitali di imprenditori che avevano già stabilimenti a Piombino, Terni, Savona e sull'Elba».

E gli industriali napoletani?

«Ora ci arrivo. Altri stabilimenti visitati da Villari furono il cantiere Armstrong di Pozzuoli, fondato per iniziativa del ministro della Marina, Benedetto Brinn (capitali quasi tutti inglesi e 2.500 operai impiegati). Poi andò al cotonificio realizzato nella zona franca da una società ligure-napoletana (1.875 operai, di cui 327 uomini e 1.548 donne). Villari dette un particolare rilievo proprio a questo stabilimento perché faceva presente che era il solo in cui vi fosse una considerevole quota di capitale locale. In quello delle Officine meccaniche (7,5 milio-

ni di lire) non c'era parte napoletana. Nell'Ilva, come detto, neanche. Nella Sofia, su 2,5 milioni, la quota locale era di appena 200 mila lire. Sempre a riguardo dei capitali, Villari metteva in rilievo che i napoletani gli apparivano interessarsi poco a quelle industrie nascenti».

E oggi, cento anni dopo, come stanno le cose?

«Credo che l'area di Bagnoli e la ristrutturazione funzionale della stessa sia un punto così importante del discorso attuale su Napoli da non doverci insistere. Considero dannoso, però, concentrarsi solo sulla zona Occidentale: bisogna ragionare, invece, con la medesima insistenza sulla parte Orientale, anzi sull'intera area me-

tropolitana. Già Nitti ai suoi tempi si rese conto che parlare dei problemi di Napoli nell'ambito comunale, significava non concludere nulla. Perciò propose un ingrandimento dei confini comunali. Cosa che avvenne solo nel periodo fascista, per altri motivi e con dimensioni inferiori a quelle immaginate dallo statista. Allo

stesso modo oggi è inappropriato qualsiasi discorso su Napoli che non parta da una definizione operativa, non solo di principio, di un'area metropolitana conveniente. E definizione operativa significa istituire organi metropolitani e studiare misure su scala di cui per la verità ben poco si è visto finora».

Paolo Grassi