

Il Mezzogiorno e il mare in età contemporanea

di Paolo Frascani

Stampato con il contributo della Giunta della Regione Marche nell'ambito della partecipazione alla quinta Lezione Anselmi.

1. Ai nostri giorni il Mediterraneo torna a essere strategico per le relazioni con l'estremo Oriente mentre il Mezzogiorno viene sollecitato dalla politica, nazionale e locale, a cogliere occasioni che sembravano perdute. Il miraggio del protagonismo marittimo, inseguito invano nell'Ottocento e nel secolo scorso, sembra alla portata delle nostre possibilità e si materializza in una visione bifronte del mare di casa: come spazio di nuove comunicazioni culturali e luogo di transito di fruttuosi traffici con l'Oriente. Non è facile guardare a queste incoraggianti prospettive di sviluppo avendo nello stesso tempo, negli occhi, le immagini dei naufragi di quanti, provenienti dal sud del mondo, cercano di approdare sulle nostre coste. Troviamo, inoltre, qualche difficoltà a immaginare un Mezzogiorno capace di mobilitare energie, risorse e saperi adeguati alla realizzazione di un programma di tal genere.

È vero, però, che l'attuale quadro delle sue potenzialità marittime si presenta più ricco di alcuni decenni fa. Gli analisti di cose economiche ci informano che le dotazioni armatoriali del Meridione sono cresciute su scala internazionale, la portualità urbana ha conosciuto una nuova ripresa e perfino a livello di immaginario collettivo l'idea di una via marittima per lo sviluppo è stata coltivata, nella stagione del crollo delle illusioni fordiste, come strada endogena e foriera di una rinascita fondata sulla naturale riscoperta di punti di forza geografici e ambientali.

Al culmine di una grave crisi politica e sociale del nostro territorio siamo insomma raggiunti da messaggi contrastanti che non riusciamo a ricondurre nel quadro delle magnifiche e progressive sorti della globalizzazione di questo millennio. Il *Mediterranean turn* dei nostri giorni, fatto di improvvise esplorazioni di vicini, eppure lontanissimi, universi culturali e sociali, di incontri tra antiche università del Mediterraneo, di missioni commerciali che non possono che prendere atto della

marginalità dei circuiti di scambio, ci lascia un po' perplessi e ci pone di fronte all'esigenza di scrutare meglio nei rapporti tra noi e il nostro mare, di risalire, cioè, alle origini di una condizione di separazione e di distacco che appare sedimentata nel tempo e non si può solamente ascrivere al mancato funzionamento del modello di sviluppo postbellico.

Di questo percorso poco praticato sul piano storiografico cercherò di mettere in luce alcuni passaggi essenziali, partendo dallo stato degli studi. Ancora nel 1990 Giuseppe Galasso osservava, parlando del caso napoletano, che la storia delle marinerie e delle manifatture di questa città, «potrebbe essere agevolmente definita come una storia più di assenze che di presenze» e precisava il significato di «questa condizione troppo ricorrente», come «vera e propria struttura storica di lunga durata». È difficile confutare questo giudizio, ma esso suona anche come la giustificazione di uno stato di fatto: la mancanza di attenzione, se non addirittura il disinteresse, che i maggiori esponenti della storiografia meridionale hanno per molto tempo mostrato verso questa area di ricerca.

Da allora le cose sono, però, alquanto cambiate. I lavori degli ultimi venti anni, relativi alle singole scale regionali, hanno evidenziato il rapporto tra la storia politica ed economica del Meridione e il cangiante modo di vivere e lavorare sul mare delle sue popolazioni. È un legame che diventa concreto e visibile soprattutto a partire dalla seconda metà del XVIII secolo. In questa stagione si cominciano a percepire le implicazioni marittime della condizione geografica del Mezzogiorno. Il morso della corsa barbaresca si va allentando e, grazie anche ai movimenti *coast to coast* di derrate e materie prime, l'agricoltura meridionale si inserisce nel sistema di interdipendenze indotte dalla prima rivoluzione industriale.

In Sicilia, in Puglia, nella stessa Calabria, per non parlare del Golfo di Napoli, si consolida una mariniera di piccola e media taglia che comincia a dare corpo alla vocazione marittima espressa dal nuovo Regno. L'immagine del porto di Napoli nella seconda metà del Settecento, tratteggiata da Luigi De Rosa, ne fornisce la variegata fisionomia e consistenza.

Stato e commercio, nell'angolazione tipica delle ambizioni mercantili del tempo, diventano gli elementi costitutivi di una sovranità che, per essere esercitata, deve poter fondarsi sul pur minimo controllo dello spazio marittimo circostante. E questo obiettivo viene fatto proprio dagli amministratori, dai tecnici e dagli intellettuali che accompagnano per un certo tempo il cammino riformatore della corona.

L'evidente ritardo e i limiti della condizione marittima del paese sono al cen-

tro della loro riflessione e costituiscono un'interessante espressione della critica illuminista alle condizioni di arretratezza in cui versa il Regno. Le lucide osservazioni di Carloantonio Brogna sul commercio marittimo, l'analisi della bilancia commerciale di Galanti, persino le modalità di utilizzazione delle risorse marine analizzate da Mario Pagano, rappresentano i diversi approcci con cui si guarda alla stessa realtà di una posizione marittima troppo poco sfruttata.

Confluiscono in una rappresentazione a più voci, in cui lo stato non florido della marina mercantile e l'incontrollabilità dei meccanismi di scambio danno corpo a una "dipendenza" riconosciuta dai pensatori radicali illuministi. Essi non esitano a denunciare anche i risvolti controproducenti delle nuove politiche liberiste. Il libero commercio accentua, infatti, lo scambio ineguale tra chi controlla e chi non controlla il sistema dei prezzi su scala internazionale e tra chi può scegliere e chi non può scegliere i prodotti da mettere sul mercato.

Si fa, così, strada l'esigenza, connaturata all'esistenza stessa del nuovo Stato, di rafforzare le difese con la costruzione di una flotta militare e il potenziamento di quella mercantile, mentre si comincia a dedicare qualche cura alle esigenze delle comunità marittime. È un programma che non avrà successo. Le ambizioni marinare dello stato settecentesco saranno soffocate dai suoi stessi governanti che immoleranno, davanti al lungomare di Napoli, l'ammiraglio Francesco Caracciolo, artefice e simbolo della rinascita militare marittima del Paese: mentre il già gravoso onere della dipendenza commerciale si tramuterà, nei travagliati anni di fine Settecento, inizio Ottocento, in stato di guerra e occupazione militare per opera di francesi e inglesi. Sono esiti che non mettono in discussione, ma rendono ancora più evidente, il bisogno di rafforzare la connotazione di Stato marittimo del regno meridionale. È dal mare e attraverso il mare che il Mezzogiorno borbonico riceve gli impulsi e gli stimoli per trasformarsi. L'occupazione inglese della Sicilia e il successivo blocco continentale non rivelano solo la ricollocazione del Meridione all'interno del quadro geopolitico del primo Ottocento, ma segnano anche la stagione in cui si sperimentano soluzioni diverse nella gestione delle risorse e nella valorizzazione delle proprie capacità produttive.

Dopo la restaurazione, quando il regno ricomincia a muoversi autonomamente sulla scena internazionale, i Borboni cercano di contrapporre le ragioni dei suoi interessi commerciali e marittimi a quelli delle grandi potenze europee. L'esito risulta limitato ma riesce comunque a incoraggiare la ripresa delle attività marinare e il potenziamento della flotta mercantile.

Si rafforza intanto il monopolio marittimo della capitale. Di recente Biagio

Salvemini ha sottolineato il rapporto tra la conformazione del sistema degli scambi via mare e il sistema di produzione e distribuzione delle risorse agricole del Regno. In questa lettura, Bari, Messina e Palermo costituiscono gli snodi di un sistema di traffici locali e interregionali, mentre Napoli conserva il ruolo di deposito e di capolinea delle linee di traffico internazionali anche se questa egemonia non si traduce in forme più avanzate di evoluzione della propria economia marittima. L'andar per mare costituisce il mezzo e non il fine di una élite di negozianti e banchieri che si concentra sull'andamento dei prezzi dei prodotti agricoli e non ambisce a entrare in concorrenza con le più moderne compagnie di navigazione straniere.

I traffici intermediterranei e atlantici rimangono nelle mani salde di francesi e inglesi mentre le case d'affari napoletane si occupano del trasporto delle merci e delle materie prime tra la capitale e i centri di produzione della Puglia e della Calabria, oppure lasciano approdare i carichi di grano provenienti dall'Ucraina alle banchine dei porti di Castellammare di Stabia e Torre Annunziata. Lo Stato, nel frattempo, non rinunciando a fregiarsi dei segni della modernizzazione tecnologica in campo navale, si assume il compito di costruire, dopo una serie di false partenze, una più solida rete di comunicazioni marittime. Così, al momento dell'unificazione, il Meridione può vantare la più consistente dotazione di armamento a vapore di tutta la penisola.

Luci e ombre, dunque, di un quadro che sarebbe però errato ridurre a una storia marittima fondata sull'andamento dei *terms of trade*, sulla consistenza dell'armamento mercantile e sulla stessa limitata sfera d'azione del *maritime power* del Regno meridionale. Elementi tutti che concorrono certamente alla genesi dell'evento topico della sua crisi: il crollo politico dovuto all'intraprendenza marittima del comandante Garibaldi e all'appoggio della flotta da guerra inglese del Mediterraneo. Ma non lo esauriscono.

Se lasciamo da parte gli scenari macroeconomici e macropolitici mettendoci, con Sergio Anselmi, fuori dalla «logica delle griglie» per guardare alle trasformazioni che vivono, nel primo Ottocento, le comunità marittime situate dal Garigliano in giù, ci imbattiamo in scenari almeno in apparenza discordanti con quelli della faticosa e sfortunata navigazione dello Stato di Francesco I e Ferdinando II. Intanto una premessa di carattere generale: nel periodo considerato, Napoli costituisce un forte polo di attrazione per flussi migratori da vari angoli dell'Europa. Gli studi che evidenziano i tempi e le modalità di questa acquisizione di competenze particolarmente qualificate sottolineano soprattutto la provenienza dalla riva nord del Mediterraneo, con Marsiglia assurta a terminale privilegiato dei traffici marittimi.

Ma è in atto anche una tendenza di segno opposto.

Il protezionismo borbonico non impedisce ai centri marittimi del Mezzogiorno come ad altri in tutto il Mediterraneo, di avvantaggiarsi della riorganizzazione del sistema degli scambi. Essi colgono con abilità le occasioni offerte dall'espansione della pesca, del cabotaggio, delle attività manifatturiere legate all'armamento velico, e si pongono, soprattutto, come volano e tramite per la valorizzazione di attività agricole che nell'entroterra o sulle stesse isole sanno sfruttare l'ascesa dei prezzi del vino, del grano, dell'ulivo. I benefici di questa stagione si riverberano sulla stessa trasformazione delle comunità che si affacciano sul mare. Fanno da sfondo, a Procida come a Salina o a Torre del Greco, all'avanzata di una classe di negozianti e armatori che costruisce, con i nuovi palazzi del benessere, brigantini a palo che sfiorano le 800 tonnellate e, dal mare di casa, si avventurano fino ai porti del Sud America e degli Stati Uniti. Sono i segnali di un protagonismo marittimo che, come è stato osservato, non riesce a incidere profondamente sul quadro economico del Mezzogiorno. Per l'effetto congiunto di crisi commerciali, emergenze sanitarie e guerre, ma anche per le resistenze e gli ostacoli frapposti dai preponderanti interessi della proprietà agraria, questo dinamismo non si tramuta in più solide e condivise iniziative economiche, perché lo sviluppo delle comunità del mare meridionali non arriva a poggiarsi su qualcosa di più consistente delle volatili risorse dell'accumulazione mercantile e delle individuali capacità di negozianti e comandanti di navi a vela.

Ciononostante ci troviamo, dopo molto tempo, di fronte a una stagione che vede l'universo sociale ed economico del Mezzogiorno aprirsi a rapporti di interazione materiali e culturali con il suo mare. Spostando l'attenzione alle vicende dei singoli uomini in viaggio sulle rotte del grano e della pesca ci accorgiamo che il Mediterraneo, aperto nuovamente alla libertà degli scambi, risulta attraversato da uomini e donne che dalle isole, dalle città rivierasche e dallo stesso entroterra agricolo del Meridione partono per cercare fortuna e migliori condizioni di vita.

Ancora all'inizio del XVIII secolo li troviamo nei porti dell'Africa del Nord, ridotti in cattività dopo la cattura in una delle tante incursioni corsare. Un secolo dopo il quadro è cambiato: giungono negli stessi approdi muovendosi sotto l'ombrello protettivo delle convenzioni stipulate dal nuovo regno e tendono ad estendere la propria presenza distribuendosi in più punti della riva inferiore del Mediterraneo.

Recentemente Olga Tamburini ha ricostruito la qualità e la consistenza di questi flussi, studiando tali comunità in alcune delle più importanti città portuali: Mar-

siglia, Alessandria d'Egitto e Odessa, tra il 1815 ed il 1860. I dati riportati dalle relazioni consolari, su cui si basa la ricerca, fanno emergere le gerarchie interne, i sistemi di valori e di appartenenza di veri e propri microcosmi sociali.

Si tratta di una Napoli fuori di Napoli in cui sarebbe inutile ricercare gli stessi legami di appartenenza o le forme identitarie che compattano le colonie greche ed ebraiche nelle città prese in considerazione. Né sarebbe tanto meno possibile paragonarne la labile omogeneità all'altezzosa e controllata riservatezza dei residenti inglesi a Napoli, studiati da Barbara Daws. Ogni comunità ha la sua storia non ripetibile, ma i meridionali delle tre città si rivelano pronti a integrarsi e aperti, quindi, a più ampie comunicazioni culturali. Appaiono più vincolati (come rapporti di appartenenza), ai legami religiosi e familiari che alle prescrizioni degli agenti consolari, *longa manu*, questi ultimi, di uno Stato che emana deboli segnali di sovranità e risulta poco deciso nella contrattazione con le autorità locali.

Possiamo così rintracciare i tratti di una presenza testimoniata dai percorsi di vita di quanti incrociano le rotte del grano fino a Odessa, cercano imbarchi remunerativi a Marsiglia o sono attratti dal miraggio dell'esotica Alessandria. È il primo passo di un cammino che, a mezzo secolo di distanza, sarà ripreso da tanti altri meridionali che attesteranno, già prima dell'unificazione, il disagio e la cronica mancanza di lavoro, che spinge a intraprendere la via del mare per inseguire un sogno.

2. Negli anni della costruzione dello Stato unitario quest'assetto si modifica profondamente. I motivi di questa trasformazione sono stati evidenziati sul piano storiografico e investono soprattutto il mutare dei meccanismi dello scambio e il venir meno della centralità napoletana. Rimangono da approfondire altri aspetti. In particolare c'è da chiedersi che cosa comporti il passaggio dal governo di uno Stato marittimo, capace di riconoscersi, almeno parzialmente, nelle esigenze delle sue comunità costiere e insulari, alla più distaccata amministrazione di un insieme di "province", che si ritrovano a essere, come, già precedentemente nel XVI e nel XVII secolo, parte staccata, se non appendice, di un territorio più vasto. E c'è, quindi, da domandarsi, ancora, se i risultati di questa nuova *governance* dell'universo marittimo meridionale possano ritenersi adeguati alle esigenze e ai bisogni delle sue popolazioni. Queste, nel 1871, costituiscono il 63% degli italiani che gravitano nelle aree prospicienti il mare per calare, nel 1911, al 61% ma comprendono, nello stesso tempo, quasi un terzo degli abitanti dell'intero Sud e delle isole. In particolare va accertato se la comparsa di un *naval power* italiano più autorevole sulla

scena marittima mediterranea si traduca anche in termini di crescita ed espansione delle sue dotazioni marittime e del suo sistema di traffici.

La risposta a tali quesiti scaturisce dalla stessa consapevolezza degli effetti del Nation Building sui territori del Mezzogiorno, che può essere così schematizzata. Il Meridione beneficia dell'ingresso in uno spazio politico ed economico più ampio e la storia della sua gente di mare si arricchisce delle potenzialità dischiuse dalla costruzione e dalla crescita di una moderna Italia marinara. Siamo di fronte a un processo che presenta, certo, forti elementi di innovazione. Comporta la rottura dell'isolamento protezionistico, il declino del primato commerciale napoletano e l'avvio di un mutamento degli assetti ambientali che, nel tempo, favorirà il ritorno delle popolazioni, riparate prevalentemente nell'entroterra, verso gli habitat costieri. Sull'altro piatto della bilancia c'è un cambiamento assecondato dalla trasformazione economica del Paese. L'asse geografico della modernizzazione marittima si sposta. Il primato tecnologico di questa nuova Italia, conseguito in precedenza dalla monarchia borbonica, passa in breve tempo alla città di Genova, mercantile e poi industriale. Ma anche città portuali come Livorno, Venezia e Ancona, vedono, per effetto della prossimità ai nuovi scenari produttivi dell'economia nazionale, riconvertire i ruoli e le funzioni marittime che gli stati preunitari avevano lasciato, con indifferenza, deperire.

L'assetto stesso delle istituzioni destinate a regolare la difesa armata e territoriale del nuovo regno sembra, se possibile, ancora più accentratore e distante dalle esigenze delle comunità marittime meridionali. La gente che vi appartiene sembra, come già osservò Gaetano Salvemini, poco incline ad assumersi responsabilità di governo a livello locale. Ma ancor meno determinante si rivela la sua presenza sul piano politico nazionale. La rappresentanza meridionale in parlamento non lascia spazio al mondo dell'armatoria, del commercio marittimo, per non parlare della minuta marineria e della pesca, mestieri e ruoli, questi ultimi, giudicati minoritari nella scala dei valori sociali dell'Italia dei notabili. Non c'è perciò da meravigliarsi se solo all'inizio degli anni Ottanta, e nel quadro di un'inchiesta nazionale sulle condizioni della Marina Mercantile, verrà data voce all'universo arcaico ed emarginato della gente di mare.

Nel giro di pochi anni, comunque, il sistema di strutture produttive e finanziarie costruito sotto l'ombrello del protezionismo per esaltare la modernità marittima dei Borboni si scompagina, come avviene per la Compagnia di navigazione a vapore delle Due Sicilie, anche per l'incapacità di stabilire proficue relazioni con i centri del nuovo potere burocratico. Allo stesso modo la parte più consistente del sistema

dei trasporti marittimi, rappresentata da una marineria velica di piccolo tonnello, non avverte l'urgenza di riconvertirsi tecnologicamente operando un salto di qualità imprenditoriale e finanziario che appare precluso ai comandanti procidani, sorrentini e siciliani.

Nei decenni di fine secolo si misura la fase discendente della parabola della marineria velica meridionale. Dai giornali di bordo di quella napoletana, in particolare, è stato possibile valutare la capacità della piccola impresa armatoriale di assicurarsi spazi di nicchia nel mercato dei noli internazionali, completamente modificato dall'affermarsi della navigazione a vapore. Le stesse carte, però, registrano anche i segni di un inevitabile declino. È emblematico il caso della penisola sorrentina, dove, ai primi del secolo scorso, si consuma senza esito il tentativo di operare concretamente il passaggio dalla vela al vapore. In Sicilia si sfalda, intanto, il modello di economia marittima costruito dai Florio.

Resta in campo, dunque, una piccola marineria veleggiante tra le isole e piccoli approdi del litorale tirrenico o adriatico, e incapace di fronteggiare gli effetti che il *Nation Building* sta determinando sull'economia marittima del Paese.

Costruzioni ferroviarie, tasse, approdi inadeguati, concessioni di monopoli delle principali linee di transito alle compagnie di navigazione del Settentrione concorrono a rendere inadeguato lo sforzo di ridisegnare nel Mezzogiorno un sistema di comunicazioni marittime più agile e articolato. Ed è così che l'inevitabile naufragio della piccola armatoria velica, ben rappresentato nell'inchiesta sulla Marina Mercantile del 1882, finisce per esprimere, anche simbolicamente, il declino di un intero universo sociale e culturale: quello delle antiche comunità marittime, incapaci nel Mezzogiorno più che in altre parti del Paese, a riproporsi come fattore dinamico e propulsivo di processi di sviluppo e di modernizzazione economica.

Sul piano storiografico, questo percorso è stato, il più delle volte, rappresentato come inevitabile e, probabilmente, necessario. E una migliore conoscenza del funzionamento del mercato del lavoro marittimo dell'Italia di inizio Novecento, darebbe certamente per acquisito il contributo della gente di mare meridionale allo sviluppo della moderna Marina Mercantile del Paese, come in precedenza era avvenuto per i ranghi della flotta da guerra. È innegabile, però, che il rapporto con il mare di casa, ristabilito nell'arco di quasi un secolo, dopo una lunga fase di distacco, conosce una cesura nuova e forse definitiva.

Il fatto è che il venir meno del precario modello di sviluppo costruito sulla vitalità di realtà marittime come Riporto, Salina, Procida o Sorrento si innesta in un più complessivo e strategico indebolirsi degli interessi marittimi del Mezzogior-

no; un declino che coinvolge e trascina, con i mercanti e i finanziari napoletani, i piccoli produttori agricoli e le manifatture artigiane. Gli abitanti delle comunità marittime saranno tra i primi a battere la strada dell'emigrazione, disertando, alla prima occasione, per riparare dagli agili brigantini salpati da Torre Annunziata o da Castellammare di Stabia in uno dei porti della costa atlantica nordamericana.

Problemi di tal genere non vengono percepiti, anzi addirittura sono ignorati, dalla classe dirigente del Paese. L'occasione per conoscerli sarebbe stata loro offerta dalla già citata inchiesta sulle condizioni della marina mercantile, una delle tante istruttorie, avviate dal ceto politico liberale per legittimare interventi sul corpo vivo di una società arretrata. Le sue conclusioni favoriranno, invece, la nascita di una Italia marinara nuova, capace di assecondare, con il potenziamento del sistema dei trasporti a vapore, lo sviluppo della base industriale. Ci troviamo di fronte la stessa Italia che, alla vigilia della prima guerra mondiale, riuscirà a piantare la propria bandiera coloniale, sulla riva Sud del Mediterraneo, non senza aver prima consumato energie e illusioni nelle più lontane e disparate plaghe dell'Africa orientale. Di questi eventi, che riducono la presenza del paese sul mare di casa a mero esercizio di difesa militare navale, il Mezzogiorno sarà spettatore estraneo e passivo. Il mare, quello tratteggiato dalle deformanti rappresentazioni della cultura nazionalista, è tornato a essere, nella breve età dell'imperialismo, spazio di confronti politici e militari che rimangono estranei e incomprensibili alla gente di mare del Mezzogiorno. Non entra nemmeno a far parte del più ampio contesto, prevalentemente agrario, che gli intellettuali meridionali delineano per raccontare, all'Italia che conta, l'arretratezza economica e sociale del Meridione. Il mare proposto da Brogna, Galanti e Pagano, come orizzonte di ogni fruttuosa politica di sviluppo, navigato in armi da Francesco Caracciolo e reinventato da Matteo Galdi come spazio della politica nazionale, è sparito dalla riflessione sul Mezzogiorno del notevole lucano Giustino Fortunato.

3. È una incomprensione destinata inevitabilmente ad acuirsi. La prima guerra mondiale sposta l'attenzione del Paese verso mari che non lambiscono le coste del nostro Meridione. Il fascismo enfatizza e esalta i tratti di un'egemonia marittima fondata su primati inesistenti. Il Mediterraneo diventa teatro di una politica di potenza che si propone di affrontare, in chiave mitica (il ritorno di Roma imperiale sulle rive del proprio mare), la questione dello status stesso di nazione marittima, incurante di verificarne i solidi fondamenti geoeconomici ma attento, piuttosto, alle esigenze della moderna Italia marinara e industriale.

In questa navigazione, resa agitata dall'incipiente depressione degli anni Trenta del secolo, il Mezzogiorno si trova a rimorchio di esigenze e interessi che hanno poco a che fare con le sue aspettative di sviluppo. Ma procediamo con ordine. Negli anni considerati, dal 1922 al 1943, il processo di modernizzazione del trasporto navale non si arresta e prende corpo, presso le più antiche comunità del mare, un rinnovamento nelle modalità di esercizio della pesca su barche a motore. Si accentua contemporaneamente, rispetto alle più tradizionali vocazioni centralistiche dell'Italia liberale, il controllo istituzionale su queste stesse comunità, mentre le propaggini meridionali dell'universo insulare del paese subiscono gli effetti dell'intensificarsi delle politiche penitenziarie del regime.

Nel golfo di Napoli, in Sicilia e in Sardegna, il mondo delle isole comincia a sentirsi, dunque, in termini di contatti materiali, più vicino alla terra ferma anche ne subisce anche gli effetti negativi, sotto forma di un'ulteriore preclusione: quella di doversi fare scenario dell'internamento e dell'emarginazione di larghe fasce dell'opposizione politica e intellettuale al regime. Il fatto è che la mitologia marinara del fascismo non riesce a simulare una profonda contraddizione: esalta l'ambizione di ascendere nella graduatoria delle potenze marittime, ma rimane, nello stesso tempo, profondamente ancorata alla cultura e agli umori dell'Italia contadina.

Le energie delle comunità marittime meridionali trovano, così, una precisa collocazione nei disegni strategico-marittimi del regime. Devono fornire braccia e competenze per la flotta mercantile e militare, e si prestano a essere punto di riferimento strategico nel funzionamento della nuova geografia imperiale: un caso per tutti, quello di Pantelleria.

È un disegno che preclude ogni spazio all'appagamento di endogene e vitali prospettive di sviluppo. Il modello di politica commerciale liberista che, all'inizio degli anni Venti, tende a valorizzare le esportazioni meridionali sui mercati europei e americani, viene rapidamente smontato, molto prima della grande depressione, per effetto della politica monetaria e delle pressioni esercitate dalla grande proprietà terriera. Le vittime più illustri si trovano nei settori più qualificati dell'agricoltura del Mezzogiorno, della manifattura leggera, del corallo, dei guanti, della pasta, mentre la chiusura del grande ciclo dell'emigrazione transoceanica rende le campagne meridionali nuovamente sature di braccia ormai senza lavoro. Saranno pronte per essere utilizzate nel corso di nuove avventure militari e coloniali. Emblema e campo di sperimentazione delle velleità marittime del fascismo sono le città portuali, piccole e grandi, del Meridione.

Esse vestono le insegne di una modernizzazione urbanistica che a Bari, e so-

prattutto a Taranto, allude esplicitamente ai destini imperiali e marittimi del Paese.

Talvolta assumono, come nel caso della Napoli tra le due guerre, l'aspetto ambivalente di estensione del sistema industriale nazionale e di porto imperiale. Le vie del mare sembrano essersi allargate per effetto delle comunicazioni con l'impero, in effetti si restringono a causa dell'impovertirsi e del decadere delle funzioni mercantili e finanziarie della città. La congiuntura interbellica fa definitivamente perdere gli ultimi vantaggi di cui ha continuato a usufruire il commercio a distanza e la riconversione di esportatori e finanziari napoletani guarda ai nuovi orizzonti di un'impreditoria che trova, non fuori, ma all'interno dei propri recinti urbani, il senso della propria funzione economica e sociale. Scocca l'ora dell'impresa edile ed è l'avvio di una trasformazione economica destinata a incidere drammaticamente sulle fasi successive e anche più recenti della storia della città.

4. Nei decenni che seguono la caduta del fascismo la collocazione del Mezzogiorno nel contesto delle relazioni marittime del Paese muta nuovamente. Il rapido crollo del castello di carta coloniale, eretto sulle sponde africane, mette a nudo la povertà di un'economia marittima che intorno alla metà del secolo scorso si riduce ai minimi termini. Le distruzioni patite dalle grandi città portuali si sommano alla contrazione dei traffici marittimi e al consistente calo dell'occupazione di marinai, pescatori e addetti alle molteplici attività che ruotano attorno al mondo del commercio a distanza.

Sono dati che rivelano il tratto marittimo, finora poco considerato, della crisi del Meridione postbellico. Rendono conto, allo stesso tempo, del più generale mutamento che si è verificato nell'identità marittima del Paese, ormai decaduta nella scala di valori condivisi e perseguiti dalla politica nazionale. Il potenziamento dell'Italia marinara non è tra i temi all'attenzione degli uomini che ne guidano la ricostruzione; il modello di sviluppo che prende forma in questi anni trae ispirazione dalla vocazione terrestre del Nord industriale, voltando le spalle a un Mediterraneo che ha acquistato nuove funzioni geopolitiche e geoeconomiche, e ha visto cambiare gli attori della sua gestione politica ed economica.

Perfino il riarmo della flotta mercantile, realizzato in tempi relativamente brevi, non riesce a dispiegare effetti di particolare stimolo all'economia marittima del Paese. Questo, riferito ad esempio alle vicende della città di Napoli in epoca postbellica, prende forma nel protagonismo politico di un uomo, il sindaco armatore Achille Lauro, artefice poco credibile della effimera mitologia di una rinascita marittima e mercantile della città.

Sarà dunque la spinta dell'industrializzazione fordista operante sulle rive del mare di Napoli, così come di Gela o di Taranto a modificare un quadro sociale ed economico rimasto a lungo immutato. E non saranno le più agili e veloci vie marittime, ma le terrestri autostrade ad accelerare, nel giro di pochi anni, gli spostamenti degli italiani da un capo all'altro della penisola. Non è dal mare, dunque, che le comunità marittime del Meridione riescono a trarre gli stimoli e le sollecitazioni per un processo di rilancio della società meridionale.

La semplice constatazione e accettazione di questo stato di cose sarebbe però riduttiva. In questi anni si colgono, al Sud, come in ogni parte del Paese, i frutti di una profonda e serpeggiante evoluzione che investe l'utilizzazione degli spazi costieri nonché la pratica e gli stili di vita di fasce di popolazione sempre più estese. Nel Mezzogiorno si completa il processo di risanamento dei litorali, mentre si rompono definitivamente gli equilibri sociali che avevano regolato la dislocazione della popolazione nelle pianure agricole e lungo la dorsale appenninica. Il risultato della riforma agraria e la frenetica e intensa mobilità verso gli insediamenti industriali del Nord scompaginano la demografia insediativa delle *agrotown* meridionali. Chi non sceglie di emigrare si muove verso i nuovi habitat costieri resi disponibili dal risanamento dei litorali determinando, così, anche nelle zone al di sotto del Garigliano, le condizioni favorevoli alla realizzazione dell'unificazione di quella società balneare che il fascismo ha consolidato e che la società dei consumi di massa promette di estendere alle coste ancora incontaminate del Mezzogiorno. Sono, dunque, le trasformazioni del modo di produrre e di lavorare in questa parte del Paese negli anni della seconda industrializzazione a dare forma e realtà a un nuovo e più stretto contatto tra le popolazioni meridionali e il mare.

È un contatto che si consuma sull'onda di un benessere che invoglia le popolazioni urbane del meridione ad adeguarsi ai riti e alle nuove pratiche sociali che si stanno affermando nel resto della penisola. Ma anche uno dei modi in cui si manifesta una modernizzazione senza sviluppo che lascerà l'economia marittima del Mezzogiorno disarmata e sconcertata di fronte alle sfide che, in tempi recenti, il Mediterraneo, nuovamente protagonista degli scambi internazionali, gli verrà rivolgendo.