

Stefano Vinci

Giuliano LAPESA, *Taranto dall'Unità al 1940. Industria, demografia, politica, LED, Milano 2011, p. 296.*

Attraverso un'attenta ricerca svolta sui fondi dell'Archivio Storico del Comune di Taranto, dell'Archivio Storico dell'Arsenale di Taranto, degli Archivi di Stato di Taranto e Lecce, dell'Archivio Centrale dello Stato di Roma, Giuliano Lapesa ha tracciato un lungo itinerario dello sviluppo economico, demografico e sociale della città di Taranto dal 1861 al 1940, che risulta segnato dai due importanti insediamenti industriali costituiti dalla costruzione dell'arsenale militare nel 1889 e dai cantieri Tosi nel 1914.

L'opera è suddivisa in due parti: la prima affronta i vari aspetti della trasformazione economica, sociale e demografica della città corredata da dati statistici raccolti in tabelle che costituiscono una efficace appendice riassuntiva; la seconda analizza gli strumenti e le politiche adottate dalla classe dirigente locale, in rapporto dialettico con l'amministrazione centrale, nel tentativo di governare il processo di urbanizzazione.

Nella prima parte, dopo una dettagliata premessa geografica sulla città che - attraverso le parole di Ferdinand Gregorovius del 1857 - descrive le caratteristiche dei mari, dell'abitato cittadino e della toponomastica municipale, l'autore focalizza il rapporto tra il numero della popolazione e l'estensione del territorio urbano all'indomani dell'Unità: dal censimento del 1861 risultava che 24.833 abitanti vivevano concentrati nelle mura cittadine su una estensione di 24 ettari. La città era quindi troppo popolata rispetto alla sua estensione (1662 abitanti per ettaro) e ciò rendeva precarie le condizioni igienico sanitarie del centro abitato carente di una rete fognaria ed insalubre per la presenza di malattie epidemiche. Tale eccesso demografico era derivato da un importante sviluppo economico verificatosi tra la fine del 700 e la prima metà dell'800 nell'ambito del mercato agricolo e commerciale pugliese: infatti, a seguito dell'aumento della domanda dei prodotti agricoli a livello europeo collegato alla rivoluzione industriale la città consentì l'adozione di meccanismi di ammodernamento delle strutture commerciali e la trasformazione delle attività produttive dei territori agricoli, favorite dall'intensificarsi dell'intervento dello Stato nel miglioramento della rete viaria organizzata tra il 1830 e 1840 attorno ai porti di Taranto e Brindisi. Ciò comportò il declino della funzione economica svolta da Lecce e Gallipoli e soprattutto la conquista di una maggiore economia da Napoli nell'organizzazione commerciale pugliese che si andò strutturando in un sistema regionale che vedeva Bari come perno principale. Taranto divenne, infatti, luogo d'imbarco di olio, grano, cotone (nel 1870 si contavano ben 28 stabilimenti per la filatura e tessitura del cotone con 160 addetti) e mitili i cui traffici venivano garantiti da case commerciali genovesi, napoletane e salernitane che monopolizzavano il commercio di tali prodotti per inviarli nelle città di origine o direttamente per il nord Europa. Ma il sistema entrò in crisi negli anni '90 del secolo XIX per arretratezza e concorrenza.

Lapesa concentra la sua attenzione sul "giro di boa" per l'economia cittadina determinato dall'insediamento dell'arsenale della Marina Militare che si poneva come un evento esterno esogeno agli equilibri economici e sociali del territorio: si trattò di un «affare di stato» che costituì un salto con effetti dirompenti sul tessuto economico e sociale. Infatti, la scelta di collocare l'arsenale a Taranto - rotta trasversale del Mediterraneo - rispondeva a fattori strategici nazionali economici e militari legati a linee direttrici di una politica di emancipazione del sistema militare industriale del paese. Dopo lunghi anni di dibattiti dal 1863 al 1882, a seguito di una proposta del senatore Cataldo Nitti, fu approvato un primo concreto stanziamento per l'arsenale e il canale navigabile necessario per l'ingresso di navi militari dall'ampio pescaggio. Dopo sei anni di lavori, nel 1889 l'arsenale fu pronto e messo in funzione con la relativa opera di scavo del canale navigabile e la realizzazione del ponte girevole: si innescò un processo di progressiva differenziazione tra quella parte di popolazione che riuscì in vario modo a beneficiare degli effetti dello sviluppo industriale (personale operaio e impiegatizio occupato stabilmente, commercianti

attivi nei rifornimenti per la Marina, mondo dei servizi gravitante intorno alle esigenze dell'Arsenale e del personale militare) e chi invece ne restava ai margini. Seguì un processo di forte espansione urbana al di fuori dei confini della vecchia città medievale – con espansione dell'attività edilizia - tanto che nel giro di due decenni, nel 1911, il nuovo borgo che era sorto a sud est della città superava per estensione e numero d'abitanti il vecchio nucleo urbano e nel 1921 la popolazione della città superava le centomila unità grazie anche ad importanti flussi migratori provenienti dai comuni rurali circostanti, dalle regioni vicine e dalle zone industriali di Venezia, Genova, La Spezia e Napoli. Gli effetti di tale crescita urbana e demografica ricaddero inevitabilmente sull'assetto urbanistico della città e di conseguenza sulla sua gestione politico amministrativa incapace di far fronte ai processi economico-sociali innescati dall'industrializzazione e all'adeguamento funzionale della città in previsione di un rapido sviluppo. L'insufficiente costruzione di alloggi popolari portarono ad un progressivo degrado della città vecchia che verrà emarginata dalla vita della nuova città.

Tra la fine del XIX secolo e primi quindici anni del '900 iniziava ad essere percepita in alcuni settori della società tarantina la delusione rispetto alle aspettative economiche che l'insediamento dell'Arsenale in città aveva innescato. Infatti, solo una parte minore dei posti di lavoro creati dallo stabilimento militare avevano interessato gli operai di Taranto a causa della preferenza di reperire all'esterno la manodopera specializzata e della limitata attività produttiva che l'industria svolgeva nel primo decennio del 900. La ragione della mancanza di lavoro era senza mezzi termini individuata nell'abbandono da parte del Governo del porto militare di Taranto a causa della crisi economica e finanziaria di fine secolo, lunga e difficile che sconsigliava di destinare ulteriori fondi alle spese militari ed agli armamenti navali. La riduzione del finanziamento per lo stabilimento della Marina ebbe una inevitabile ricaduta negativa sulla città, che colpì le classi sociali più deboli oltre che alcuni settori della borghesia commerciale e mercantile. Cominciò, quindi, a farsi strada, dagli inizi del '900 fino allo scoppio della prima guerra mondiale, l'idea – sostenuta in Parlamento dal deputato giolittiano locale Federico Di Palma - che era necessario diversificare l'economia cittadina e intensificando le antiche attività commerciali da ottenersi attraverso un potenziamento del porto mercantile. Per il commerciante tarantino una possibile strada per rilanciare l'attività commerciale cittadina era quella di inserire il porto di Taranto nelle rotte per l'Oriente, approfittando delle opportunità offerte dall'apertura del Canale di Suez. Le petizioni dell'on.le Di Palma furono però destinate a sortire scarso successo fino al primo dopoguerra, con lavori di sistemazione lenti a addirittura sbagliati e stanziamenti insufficienti.

La sfiducia verso l'arsenale sarà abbandonata di fronte alla sua espansione determinata dalle esigenze militari di guerra che portò all'insediamento nel 1914 dei Cantieri Navali Franco Tosi sulle sponde settentrionali del Mar Piccolo, la costruzione nel 1916 del secondo bacino dell'Arsenale e la nascita di numerosi stabilimenti meccanici e navali. L'opportunità per la società Franco Tosi di Legnano di insediarsi a Taranto derivò dalla collaborazione molto proficua avviata con la Marina Militare a cui forniva, quasi in esclusiva, motori a vapore e turbine: le commesse assicurate dallo Stato e i benefici offerti dalla legge 15 luglio 1907 - che prevedeva l'esenzione della imposta di ricchezza mobile sui redditi industriali relativi agli opifici impiantati nelle province meridionali – fecero passare in secondo piano gli inconvenienti derivanti dalla perifericità della città jonica rispetto alla sede lombarda della società stessa. Ma ancora una volta si trattò di un boom momentaneo: infatti, al termine del primo conflitto mondiale, nella generale crisi seguita al venir meno dei colossali programmi di armamento stabiliti dal Governo, prima ancora di impostare un programma di costruzioni mercantili che potessero dar fiato ai cantieri, si registrò anche a Taranto una crescente mobilitazione dei lavoratori dell'industria impegnati in una dura lotta contro i licenziamenti e il carovita. Nell'agosto del 1920 la società Tosi giunse alla chiusura dei cantieri stante l'incapacità di riconvertire le proprie attività – cresciute a dismisura durante la guerra – attraverso una penetrazione nel mercato estero e nazionale. La crisi che colpì i cantieri Tosi ebbe importanti conseguenze sulla struttura economica cittadina e principalmente nei confronti delle medie e piccole aziende meccaniche e navali sorte durante la guerra per approfittare dei lavori

assegnati dall'Arsenale e impossibilitate una volta finite le ostilità ad ottenere ulteriori commesse di lavoro. La crisi del dopoguerra si prolungò nei primi anni Venti anche negli altri settori dell'economia cittadina quali la miticoltura e l'ostricoltura (pesantemente colpiti durante il periodo bellico a causa dell'inquinamento del mare interno) e il commercio, anche a causa della eccessiva restrizione del fido da parte degli istituti bancari che operavano nella zona. La disoccupazione dilagante avrebbe reso necessario un massiccio intervento governativo e così la Marina militare e mercantile e le ferrovie furono sollecitate dal sottoprefetto al Governo affinché si potesse fornire ai cantieri di Taranto il maggior lavoro possibile.

Fu con l'avvento del fascismo che Taranto riuscì a superare la crisi e godere di una relativa prosperità: si assistette infatti ad un rilancio delle attività industriali e il nuovo ruolo del capoluogo di provincia, assunto nel 1923, iniziò ad arrecare un contributo non trascurabile all'ulteriore crescita della città. La costituzione della provincia avviò la creazione delle condizioni per la formazione di un più largo ceto di professionisti (ingegneri, urbanisti, burocrazia degli enti statali e parastatali) attirati in città dalle possibilità d'impiego offerte dall'aumento delle risorse pubbliche, frutto delle politiche urbane del fascismo. Inoltre nel 1923, nell'ambito dei primi tentativi di una maggiore presenza dello Stato fascista nella vita economica nazionale e locale, venivano emanate una serie di misure tendenti a proteggere il settore cantieristico attraverso una politica di spesa che prevedeva l'impostazione di un programma di riarmo per la Marina, l'Aeronautica e l'Esercito. Così anche i Cantieri Tosi nel 1925 ripresero la loro attività produttiva grazie a commesse italiane ed estere. La crisi del '29 portò nuovamente uno scossone nell'industria tarantina che ormai rifletteva – secondo la ricostruzione dell'autore - di pari passo le condizioni economiche e politiche nazionali ed internazionali che imponevano di limitare le spese militari: ancora una volta furono chiuse numerose attività e crebbe la disoccupazione. Nell'ottica di un piano nazionale di razionalizzazione della struttura produttiva cantieristica, a partire dal 1935 a Taranto furono affidati nuovi ordinativi e lo stabilimento Tosi – sottoposto al controllo dell'IRI - fu coinvolto a pieno ritmo nella produzione per il Regime. Con il rilancio dell'economia di guerra e per effetto della politica autarchica, veniva così potentemente tonificato l'impianto produttivo della città con particolare sviluppo dei flussi migratori provinciali e regionali provenienti in prevalenza dal settore dell'industria, artigianato e commercio che vengono attentamente esaminati da Lapesa attraverso l'utilizzo di dati statistici.

Nella seconda del libro, l'autore analizza le politiche urbane adottate dalle élites amministrative di Taranto, fornendo un quadro dei profili sociografici degli amministratori comunali che non erano certo estranei rispetto ai processi di trasformazione che investivano la città pugliese tra la fine del XIX secolo e la prima metà del XX secolo. I loro interessi economici e politici, la loro cultura, si intrecciavano con molti legami e relazioni ai profondi cambiamenti degli enti amministrativi periferici che caratterizzavano la città nel periodo della sua industrializzazione. Lapesa ha ricostruito la compagine del consiglio comunale nei periodi dall'Unità al 1889, anno della riforma elettorale crispina, e dal 1890 agli anni Venti del Novecento. Nei primi tre decenni postunitari si avvicinò in consiglio comunale un gruppo ristretto di notabili, possidenti e professionisti e ricchi commercianti. Tra questi non mancava una solida presenza della nobiltà piuttosto influente grazie alle relazioni familiari con esponenti politici a livello provinciale e nazionale. Non si trattava di un gruppo coeso, in quanto attraversato da una continua litigiosità interna che si manifestava nella scelta degli organi esecutivi del governo municipale. Con la riforma crispina del 1889 di riordino delle amministrazioni comunali e provinciali, vi fu un sensibile ampliamento del corpo elettorale e un maggiore controllo sull'operato degli enti amministrativi periferici. Nei tre decenni successivi, i mutamenti nel governo comunale si articolano lungo un percorso che l'autore schematizza in 4 fasi: la prima, dal 1890 al 1899, segnata da forte instabilità amministrativa con alternanza tra esponenti dell'Associazione Democratica e la Progressista; la seconda, dal 1899 al 1908, caratterizzata da maggiore stabilità amministrativa con la presenza di esponenti democratici, anche se caratterizzata da diverse inchieste governative sulla gestione delle finanze comunali che portarono al commissariamento; la terza, dal 1909 al 1919, in cui si realizzò una graduale scomposizione dei vecchi blocchi amministrativi a cui seguì una nuova riagggregazione

tra gli interessi agrari e mercantili che si saldavano per formare un blocco egemonico con le forze legate all'industria navale e al capitale monopolistico nazionale; la quarta, dal 1919 al 1922, con una nuova ricomposizione delle forze liberali nel Fascio Costituzionale in funzione antisocialista. 30 anni di vita amministrativa cittadina in cui si avvicendarono 274 personaggi tra cui proprietari e nobili proprietari, professionisti, commercianti, stipendiati, operai e militari.

Gli ultimi due capitoli del volume sono dedicati alla disamina delle discussioni decurionali, progetti e itinerari amministrativi che accompagnarono, dopo l'Unità, il graduale ampliamento edilizio della città fuori le mura cittadine, la costruzione della ferrovia e il rinnovamento del porto. L'autore affronta le scelte di politica urbana degli amministratori cittadini in rapporto con gli intenti dei costruttori e di quanti investirono i propri capitali nell'attività edilizia soprattutto a seguito della costruzione dell'arsenale militare che determinò un'intensa fase di espansione; le difficoltà finanziarie dovute alla riduzione dei tributi degli enti locali; le politiche espropriative e concessorie attuate a livello locale dopo la legge 2359/1865. In tale contesto di espansione urbana, non mancarono – a partire dal 1886 per via dell'impatto che la legge 2892/1885 sul risanamento di Napoli - discussioni e progetti sul risanamento della città vecchia di Taranto in stato di progressivo decadimento, che rimasero inattuati fino alla fine degli anni Venti. Nell'ottica di risanamento fascista, nel 1931 fu elaborato un piano di totale demolizione della parte bassa della città vecchia abitata da oltre 10 mila persone: il progetto si fondava sulla fiducia nell'intervento della piccola e media borghesia proprietaria che, aiutata dai finanziamenti pubblici, avrebbe potuto avviare la riconquista sociale della città vecchia grazie all'espulsione dei ceti più deboli ivi residenti. Il 7 settembre 1934 fu avviata l'esecuzione del progetto limitatamente ad un lotto (Isola della Pace, unico effettivamente demolito) tanto che nel giugno del 1939 erano stati distrutti ventitré vicoli, ma all'avanzare dello sventramento non corrispose l'assegnazione dei nuovi alloggi agli abitanti sfrattati.