
Salvatore Costanza

Fra mare e terra
metafore del lavoro e microeconomie
di ieri e di oggi
a Trapani e nella sua provincia

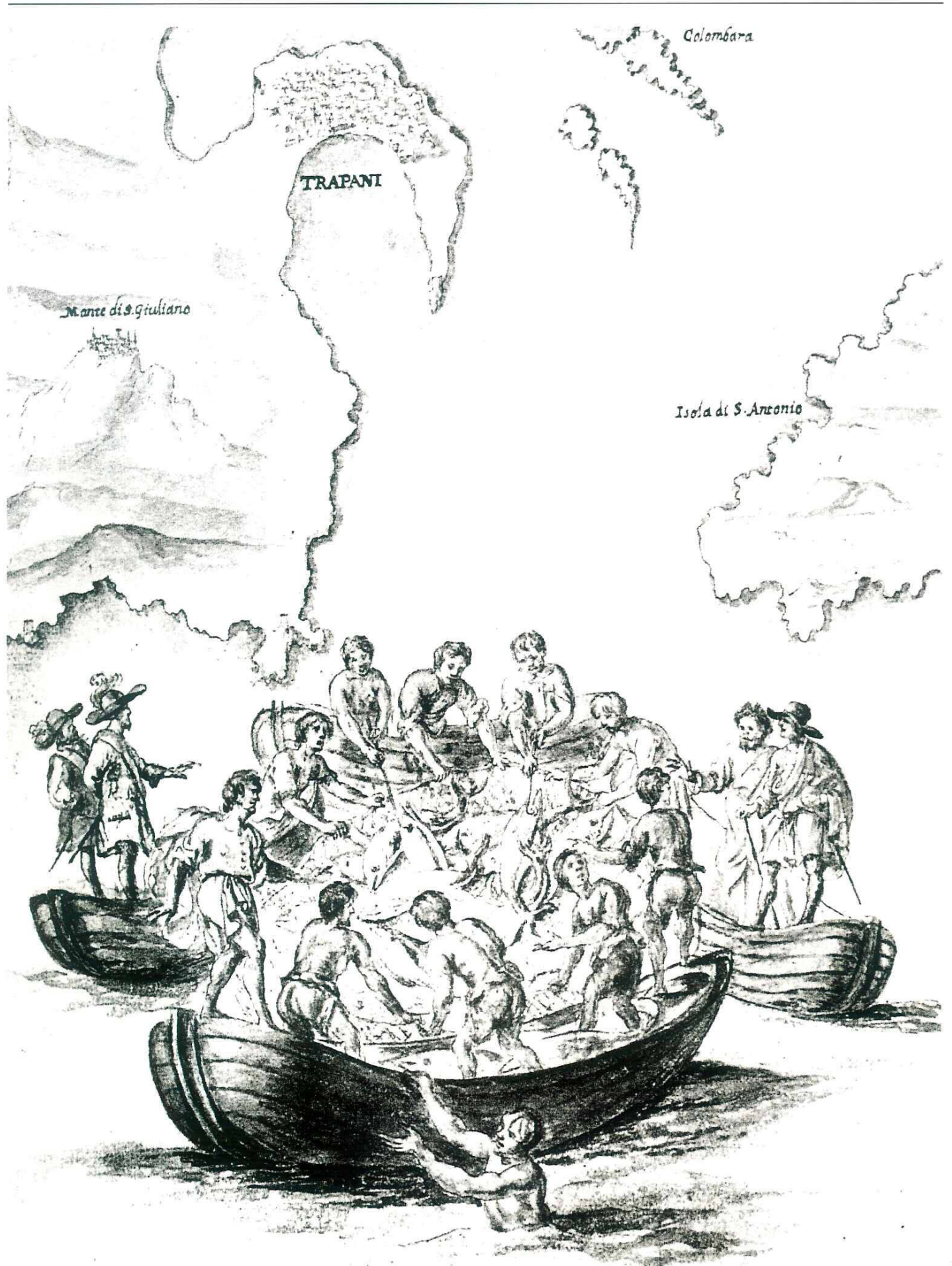


Fig. 3. Disegno tratto dal "Teatro Geografico Antiguo y Moderno del Reyno de Sicilia". (1686).

Una cartolina da Trapani

Una vecchia e familiare immagine del porto di Trapani, in una cartolina illustrata di un secolo fa, ritrae la folla che sul molo aspettava due volte la settimana il piroscafo da Tunisi. Chi scendeva dal postale non aveva certo l'aria distratta del turista di passaggio. Dai modi spicci, seppure un tantino affettuosi, con cui si scioglieva dall'assedio di amici e sensali, si capiva subito quale interesse l'avesse spinto a Trapani. Viaggiatori notissimi per il loro fiuto commerciale erano quelli che scendevano sulle banchine del porto. Arrivavano e partivano, senza aver l'aria di lasciarsi alle spalle quel nodo struggente di nostalgie e di rancori che è spesso il retaggio degli emigranti.

Tunisi era allora assai più vicina della traversata notturna necessaria per arrivarvi. E veramente erano più distanti i paesi dell'entroterra, aggrappati alle colline di gesso e calcare, e privi di attrattiva per chi non riusciva a privarsi di quell'odore intenso di sale e di alghe che il vento portava fin dentro le case. Più distante era persi-

no Erice. Oggi Erice si trova, nelle sue estreme propaggini amministrative e urbanistiche, nel cuore stesso del capoluogo, ma a quell'epoca era appena raggiungibile mediante rarissime e perigliose corse in carrozino.

La Liegi del Sud – come aveva chiamato Trapani uno scrittore che l'aveva visitata alla fine dell'800 – viveva allora la sua stagione più felice; ma fu stagione presto interrotta dalle angustie della crisi, con cui lo spirito imprenditoriale dei Trapanesi dovette fare i conti a causa delle scelte della politica economica nazionale.

Nel corso della lunga recessione e delle crisi postbelliche non sono soltanto mutate le condizioni, diciamo geopolitiche, che avevano determinato le fortune marinare di Trapani, ma è pure cambiata la fisionomia della classe dirigente locale. Gli ultimi cinquant'anni, durante i quali abbiamo assistito al tracollo del dominio dei proprietari latifondisti (sostituitisi, tra le due guerre, all'attivismo del ceto imprenditoriale), non potevano ridarci la dimensione economica e sociale della borghesia di una volta. Quella più danarosa e ambiziosa si era so-

stanzialmente alienata in un aristocraticismo d'accatto, sordido e compiaciuto; e il ceto artigiano e della piccola impresa si era ormai disperso o debilitato nel suo assetto produttivo.

Trapani ha pure perduto la sua *leadership* politica, insieme con la forza economica che le aveva consentito di pilotare finanziariamente non solo le attività del capoluogo, ma anche quelle del suo entroterra agricolo; il quale si è a poco a poco dissociato dal centro amministrativo della provincia, formando interessi propri. Chiamare "trapanese" questo entroterra, che si spinge dalle coste tirreniche alle colline di Alcamo, dalle *sciare* del Marsalese alla valle del Belice, è oggi un luogo comune, un semplice riferimento burocratico.

Il terremoto del 1968 ha contribuito a distaccare ancora di più i paesi belicini da Trapani. Un tempo la borghesia latifondistica di quelle zone aveva frequenti rapporti con Palermo, perché vi teneva i propri conti in banca, gli sbocchi del commercio frumentario, gli aviti palazzi. Ed era sempre più facile comunicare con Palermo piuttosto che con Trapani. (Le strade da Gibellina o da Alcamo portavano nell'ex capitale dell'Isola.) Eppure attraverso la posizione dominante del capoluogo in sede politica era possibile mantenere un certo collegamento tra città e campagna. Oggi i legami con Trapani sono quasi del tutto spezzati, perché gli affari, o le pratiche della ricostruzione, si discutono quasi tutti negli uffici della Regione; e la stessa Mazara, con l'autostrada che

la collega direttamente a Palermo, ha fondato il suo impianto produttivo legato alle attività della pesca su una "ipotesi" di sviluppo che taglia fuori Trapani e il suo *hinterland*.

Se sono questi gli elementi che configurano l'attuale realtà economica del Trapanese, ci si deve chiedere se è legittimo riandare semplicemente all'immagine aureolata dal ricordo nostalgico di vecchie glorie marinare per coltivare tenaci speranze di ripresa e di sviluppo dei settori produttivi tradizionali (quelli legati al mare e al trasporto marittimo) nella sola prospettiva di una maggiore cooperazione economica con i paesi dell'Africa settentrionale, da cui la posizione stessa di Trapani al centro del Mediterraneo possa conseguire benefici tangibili in termini di ampliamento dei traffici e di nuove possibilità per gl'insediamenti industriali. I buoni propositi non reggono al confronto con l'affermarsi di macroeconomie, con l'innesco delle aree depresse nel mercato europeo e, infine, con la scemata capacità di guidare processi produttivi compatibili, raggiungendo i livelli "alti" della tecnologia industriale e della formazione professionale.

Nell'esame della situazione economica locale, il rapporto tra passato e presente non può sottostare, quindi, al calcolo quantitativo delle presenze e dei dati commerciali, senza valutare anche da quali fonti privilegiate le attività traevano la ricchezza prodotta e in quali circuiti esse s'inserivano. Se il mare costituiva per l'economia di Trapani il fattore primario di spinta per

l'estrazione e la trasformazione delle risorse, e la campagna sfruttava le vocazioni naturali (vite, olivo, grano) per un profondo rinnovamento delle strutture agrarie, non bisogna dimenticare che l'elemento umano seppe adattarsi al sistema produttivo con tecnologie di lavoro e forme di compartecipazione al reddito varie e composite.

A un tale esame è perciò sotteso il contesto storico. Nel periodo della *centralità* mediterranea di Trapani (almeno fino alla prima guerra mondiale) i flussi commerciali, periodici e intensi, s'indirizzavano entro i circuiti marittimi tra la Sicilia e la costa maghrebina e, dopo l'apertura del Canale di Suez (1869), si dirigevano anche sulle vie dell'Africa orientale e delle Indie. Il commercio del sale ampliava poi la direzione dei traffici fino ai paesi scandinavi e all'America del Nord, affidando ad una marineria assai qualificata le sorti della navigazione atlantica.

La Liegi del Sud

Alla fine del secolo XIX, il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio pubblicava i dati di una *Statistica industriale* che formava, sulla base delle notizie ricavate direttamente dalle Camere di Commercio e dai Comuni, un quadro esauriente delle condizioni economiche del paese. Divisa per le realtà provinciali d'Italia, la statistica individuava con sufficiente verosimiglianza il numero delle unità aziendali e degli addetti e la quantità dei prodotti, ma nello stesso tempo ri-

levava pure gli aspetti, non sempre positivi, di una rapida transizione dalla fase artigianale a quella industriale.

L'Esposizione Nazionale di Palermo del 1891-92 aveva già manifestato, coi suoi padiglioni, i suoi Congressi operai, le sue pubblicazioni come la *questione industriale* avesse ormai trasformato vaste aree dell'Italia centrale e settentrionale, ma anche della Sicilia, investendola nei settori produttivi tradizionali (zolfo, fabbriche alimentari e tessili, cantieristica e industrie meccaniche). Il costo di un tale ammodernamento fu piuttosto elevato per quei settori dell'artigianato che ne subirono la concorrenza e i processi di omologazione col mercato nazionale, manifestandosi proprio in quegli anni sul piano della conflittualità sociale (formazione e sviluppo dei Fasci dei Lavoratori) la profonda crisi degli assetti economici tradizionali.

Attraverso le notizie pubblicate negli *Annali di Statistica* del 1896 si mettevano in rilievo almeno tre aspetti importanti dello sviluppo che aveva investito la provincia di Trapani, specialmente il capoluogo e le città costiere (Marsala, Mazara, e anche Castellammare del Golfo e Castelvetro). Anzitutto si registrava la non trascurabile entità delle caldaie a vapore (84 con 1500 cavalli di forza, ma saranno 135 nel 1906), in uso per lo più negli opifici per la macinazione dei cereali e la pastificazione e nell'industria enologica.

In secondo luogo, l'alto numero degli operai impiegati nelle industrie doveva considerarsi nel novero del la-

voro più qualificato, specie di quello giovanile, perché erano le nuove generazioni che si immettevano nei settori più avanzati dell'industria. Almeno un/terzo dei 12.000 operai salariati lavorava in aziende di media dimensione (da 50 a 200 addetti) e circa 1500 in quelle più grandi, seppure impiegando in parte il lavoro stagionale (per la la-

vorazione del tonno e del pesce, a Castellammare del Golfo, Favignana e Trapani; per la macinazione dei cereali e la pastificazione, a Marsala e Trapani; per la fabbrica di vini liquorosi e da pasto, a Marsala, Mazara e Trapani).

E, infine, ciò che caratterizzava il processo industriale sviluppatosi in quest'area della Sicilia estremo-occi-



Fig. 4. Palermo. Esposizione Nazionale del 1891-92. Grande foulard in cotone stampato. (Collezione privata, Palermo).



Fig. 5. Marsala. Bottaro.

dentale era la compenetrazione tra risorse del mare e della terra e attività di trasformazione. Dalla campagna arrivavano i prodotti del vigneto per gli stabilimenti enologici, degli oliveti per i frantoi, del grano per gli stabilimenti molitori e delle paste da minestra. Dal mare si estraeva il sale e si pescava il tonno, che veniva conservato sotto sale o sott'olio negli stabilimenti ittico-conservieri ubicati a Trapani e in prossimità delle tonnare.

Un'attività, quindi, organica al territorio e alle risorse specifiche della realtà marinara, che era ben presto passata dallo stadio artigianale della bottega o del *macasenu* alla struttura industriale, sia per la presenza di moderne tecnologie di produzione (che

impiegavano, spesso, come si è detto, il vapore), sia anche per l'organizzazione aziendale e commerciale che ne individuava la specifica fisionomia.

Seppure soltanto attraverso i dati quantitativi del credito e del movimento mercantile dei porti (primo fra tutti quello di Trapani, che interessava in quegli anni il movimento di oltre 2500 bastimenti e circa 300.000 tonnellate di merci in arrivo e in partenza), non è difficile cogliere il fattore qualitativo dello sviluppo impresso all'economia locale. La quale, perciò, poté realizzare la sua spinta produttiva allorché si crearono le condizioni per l'accesso al credito e per l'innesto della produzione nei mercati nazionali e internazionali.

Queste condizioni furono in gran parte predisposte dall'iniziativa dei nuovi imprenditori, e in parte vennero dalla situazione creatasi all'indomani dell'apertura del Canale di Suez, col ritorno dei flussi commerciali marittimi nell'area mediterranea sulle vie per l'Oriente e l'Oceano Indiano.

La crescita dei settori produttivi in termini di espansione commerciale e d'impianto industriale richiedeva, intanto, la possibilità di disporre di capitali da investire, e perciò di accedere al credito. Cosa che, a Trapani e nel resto della provincia, era piuttosto aleatoria, e per di più sottoposta alle restrizioni derivanti dalla mancanza, fino agli anni '70, di istituzioni creditizie e dalla presenza generalizzata dell'usura.

A Trapani i primi organismi finanziari per il credito e il risparmio furono istituiti nel 1883, con la creazione di due banche cooperative (la Banca Mutua Popolare, sorta nel febbraio, e la Banca del Popolo, sorta nel maggio, di quell'anno). Sia l'uno che l'altro istituto bancario sorgevano per l'iniziativa degli imprenditori locali (proprietari terrieri, negozianti e industriali, professionisti e artigiani), ma seguendo una certa divisione politica tra gli aderenti liberal-conservatori della Banca Mutua Popolare (poi dal 1907 Banca Sicula) e quelli democratico-radicali della Banca del Popolo. Fino a quel momento esistevano nel capoluogo le succursali della Banca Nazionale (dal 1865) e del Banco di Sicilia (dal 1872). Ciò che era

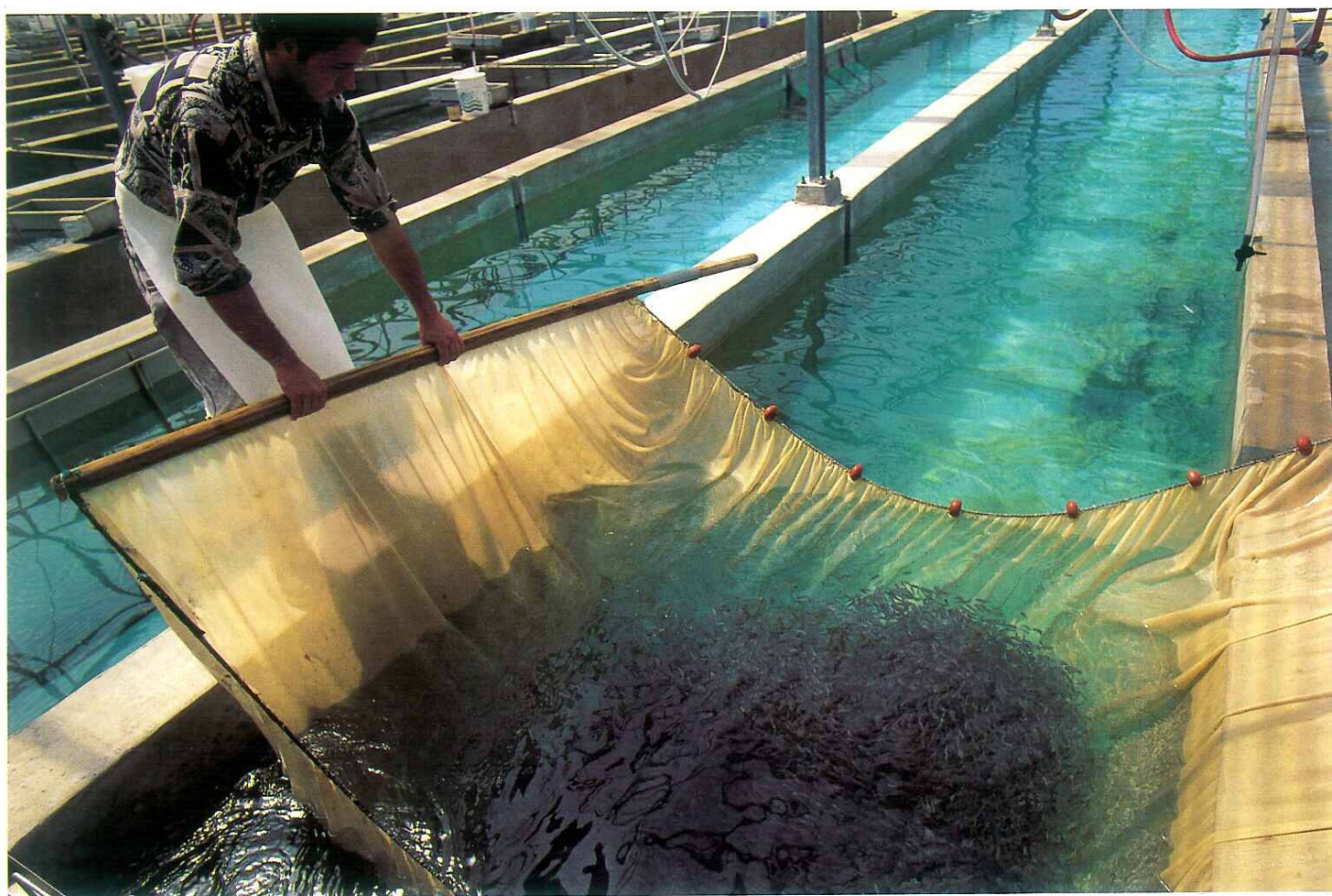


Fig. 6. Petrosino. Azienda di piscicoltura.



Fig. 7. Laterale di carretto di produzione castelvetranese.

importante rilevare riguardava la quota delle anticipazioni e degli sconti praticati dalle due succursali, che risultavano molto inferiori ai livelli nazionali; ma che poi, con le operazioni delle due banche cooperative, raggiunse e perfino superò gli indici nazionali per quota/abitante.

La funzione esplicita dal capitale finanziario nel Trapanese costituirà, da questo momento in poi, una delle più salde ragioni che permetteranno alla classe più danarosa di assumere responsabilità politiche di prestigio, sia durante la lunga *leadership* del de-

putato “radicale legalitario” Nunzio Nasi (ministro delle Poste nel Governo Di Rudinì, nel biennio 1898-99, e della Pubblica Istruzione in quello Zannardelli, negli anni 1901-3), sia durante il fascismo. In quest’ultimo periodo avviene, per la crisi sopravvenuta dopo la guerra dell’impianto industriale locale, la progressiva omologazione della classe imprenditoriale nella classe agraria, attraverso acquisti fondiari, matrimoni di casta e di censo, trasferimento di famiglie di grossi proprietari terrieri nel capoluogo provinciale e formazione, quindi,



Fig. 8. *Trapani. Cordari.*

di quel “blocco agrario” che sarà oggetto d’indagine da parte del meridionalismo classico (da Sonnino/Franchetti a Villari, Fortunato e Salvemini).

La situazione che si è creata in questo secondo dopoguerra, con l’istituzione della Regione Autonoma, ha contribuito a mutare i termini della questione meridionale, in cui la specifica “questione siciliana”, insorta sui parametri di un’agitata e, spesso, ambigua questione politica, ha evidenziato i nuovi aspetti dell’intervento pubblico, della tentata programmazione economica e della ricerca di nuove spinte imprenditoriali, sia nel tradizionale settore agricolo che in quello industriale, e anche in zone suscettive di sviluppo turistico. Trapani e il suo vasto, ricco e articolato *hinterland* hanno cercato, spesso senza apprezzabili risultati, ma a volte con successo pur tra forti difficoltà, di costituire nuove realtà produttive e di lavoro.

Memoria e auspici

La storia economica della Sicilia estremo-occidentale ha avuto, forse più di altre zone dell’Isola, i suoi condizionamenti dall’imbatto politico delle vicende che si sono succedute nell’area mediterranea. I traffici che si sono svolti in quest’area, lungo le direttrici Genova/Levante o Sicilia/Tunisi e Sicilia/Spagna, hanno portato uomini e merci nelle città costiere, o hanno tratto frumento e vino, olio e prodotti dell’artigianato dal territorio trapanese, nell’alveo dei commerci tra le *nazioni* d’Italia e d’Europa che nel

Mediterraneo esercitavano la loro influenza economica.

Il rapporto città/campagna, poi, a Trapani o a Marsala si è quasi sempre esplicito dialetticamente, come riflusso economico verso la terra in tempi in cui le attività marinare entravano in crisi, oppure come rapporto tra classi sociali antagonistiche, nei tempi più recenti, per l’affermarsi di vocazioni economiche più legate alle produzioni agro-pastorali, cui corrispondevano particolari assetti della proprietà fondiaria. La memoria storica della vita socio-economica della città occidentale più estrema, ma anche delle medie città costiere dotate di porto (Marsala, Mazara), è grosso modo identificabile in questo paradigma temporale.

Almeno da due secoli a questa parte le vocazioni economiche fondamentali del Trapanese (saline e tonnage, agricoltura vitata e olivetata, industrie manifatturiere del vino, della conservazione ittica, della tessitura e delle attività artigianali connesse) hanno manifestato una grande vitalità, fino alla crisi sopravvenuta in questo secondo dopoguerra. Ma, nel contempo, assieme alla decadenza, e in alcuni casi alla scomparsa, di alcuni settori della pesca (corallo, spugne e tonno), dell’artigianato di tradizione (dei corallatori e cammeisti, dei bottai e dei carradori), si è aperta la fase di una promettente ripresa dell’industria salinifera; mentre altre attività hanno rinnovato schemi e ambiti produttivi: la viticoltura e la olivicoltura, le colture ortalizie (mediante l’impianto delle serre), l’industria enologica, le officine

meccaniche e per la costruzione di natanti, l'industria marmifera, il cui rapido sviluppo negli ultimi quarant'anni ha cambiato il volto del territorio sub-ericino. Accanto a queste attività, che in un modo o nell'altro hanno dietro di sé esperienze familiari e aziendali, si affacciano iniziative che confidano le proprie possibilità di affermazione nella novità della intrapresa e in un mercato tutto da conquistare. Ciò si può dire per la piscicoltura (presente nell'area delle saline e a Petrosino, con la *Mediterranea*) o per l'agriturismo. Sono ancora, per molti, conati a rischio, vere e proprie scommesse. Ma cos'è, a volte, lo "spirito" d'intrapresa se non un *coup de dé*?

Seguendo tali connotazioni economiche, è naturale fornire al lettore una scansione logica dei dati strutturali. Dapprima le risorse del mare e il nucleo aggregativo e fluente dei traf-

fici attorno al porto e ai piccoli arsenali navali. Poi l'agricoltura, che trova sempre il proprio centro di produzione, oggi come ieri, nella viticoltura e, in misura minore ma non marginale, nella olivicoltura. Infine l'edilizia nelle aree urbane in espansione e l'attività marmifera, che ne è in parte corollario e supporto.

Indispensabile ci sembra, infine, accennare a quei settori dell'artigianato, oggi scomparsi, che un tempo costituivano nel Trapanese attività a servizio dell'industria e della pesca (bottai, calafati, carpentieri, carradori, cordari, ferrai). Questa tradizione non rappresentava soltanto un fattore produttivo e una risorsa economica per l'affermazione di un attivo ceto sociale, ma anche un vero e proprio "valore" di cultura, per tutto ciò che elaborava di saperi e identità segnica, sia a livello individuale che collettivo.