



# La situazione dell'economia nel Regno delle Due Sicilie

## Briganti e colera

All'inizio dell'Ottocento, molti viaggiatori che visitarono l'Italia meridionale e la Sicilia descrissero il **Regno delle Due Sicilie** come una **terra drammaticamente arretrata**; il confronto era particolarmente impietoso se veniva effettuato con le aree del Nord Europa che, da circa un secolo, si erano poste all'avanguardia dello sviluppo economico. Tra l'Inghilterra, l'Olanda e certe regioni della Francia, da un lato, e il territorio campano o siciliano, dall'altro, c'era un vero abisso. Uno dei segnali più preoccupanti ed evidenti di tale arretratezza riguardava il sistema viario e il brigantaggio. Le strade praticabili erano poche, scadenti e tutte orientate in direzione della capitale; tuttavia, l'antica via consolare romana che da Napoli, valicando gli Appennini, portava alle province pugliesi, era di fatto impraticabile a causa di un brigantaggio diffuso e spietato, che rendeva il Vallo di Bovino particolarmente pericoloso.

Intorno al **1830**, la **situazione era molto cambiata**. Una testimonianza di quegli anni ricorda che «un tempo», i pugliesi che dovevano recarsi a Napoli, prima di partire chiamavano il notaio e facevano testamento. Trent'anni dopo, invece, secondo il nostro osservatore, leggi più efficaci ed energici interventi da parte delle forze armate avevano sconfitto i briganti e reso il traffico sicuro per le strade del regno. «Viva dunque la forza delle leggi; vivano i provvedimenti del secolo XIX! Il freno imposto a' tristi, impedendo il contagio, ha mutato i costumi del popolo – e questa è vera civiltà».



Briganti calabresi  
in una stampa  
del XIX secolo.



Una scena popolare in piazzetta Riario Sforza, a Napoli, in un acquerello su carta del 1846. La città partenopea fu colpita nel corso dell'Ottocento da varie ondate di colera che fecero numerose vittime tra la popolazione.

**Riferimento  
1 storiografico**

pag. 5

→ **Basso prelievo  
fiscale**

Il miglioramento era innegabile. Tuttavia, la **struttura complessiva del regno era fragilissima**. In primo luogo, le nuove strade non furono progettate dal governo, secondo un piano di ampio respiro, ma realizzate (e finanziate) da soggetti locali. Pertanto, la nuova rete non coprì affatto l'intero territorio dello Stato, ma solo alcune zone più ricche o intraprendenti; la maggior parte dei comuni della Basilicata, di conseguenza, era raggiungibile solo a dorso di mulo. Quanto alle città, alcune gravi carenze le resero particolarmente vulnerabili al **colera**, il nuovo morbo epidemico che fece la propria comparsa in Europa nel XIX secolo. Nel 1836-1837, la malattia si mostrò sulle coste della Puglia; in passato, il Regno era riuscito a circoscrivere in modo efficace la peste, che pure aveva avuto un improvviso colpo di coda nel 1816-1817 a Noja (oggi Noicattaro, in Puglia). Di fronte al colera, ogni misura fu inutile, sicché ben presto l'intero Paese ne fu devastato, in tutte le sue zone: **solo a Napoli furono registrati 18 000 decessi; in Sicilia, i morti furono circa 170 000**. Le cause di questo disastro vanno ricercate nella quasi totale assenza di fogne, nei pozzi frequentemente inquinati e nella riluttanza popolare a rispettare la legge dell'11 marzo 1817, che aveva fissato precisi e nuovi criteri per l'organizzazione dei cimiteri. L'esempio dei cimiteri mostra la principale debolezza strutturale del Sud Italia: spesso, i governi emanavano leggi moderne e al passo con i tempi, ma poi non avevano i mezzi e la volontà politica di applicarle e farle rispettare. In effetti, per tenere tranquilla la popolazione, si cercava di mantenere il prelievo fiscale il più basso possibile; una simile linea d'azione, però, lasciava il governo cronicamente privo di fondi, al punto che, nel 1831, i comuni furono autorizzati a sopprimere tutte le scuole (a cominciare da quelle femminili) ritenute non necessarie. Così, come nel caso dei cimiteri, anche nel campo dell'istruzione e della lotta contro l'**analfabetismo** si creò un clamoroso scarto tra auspici di modernizzazione e situazione concreta. Di fatto, la *civiltà* vantata da Malpica e da altri intellettuali riguardò solo una ristrettissima élite.

Il capuano Cesare Malpica (1801-1848), che celebrava con queste solenni parole i progressi compiuti dal Meridione italiano nel nuovo secolo, non era l'unico intellettuale a essere fiero della propria terra. E se nel passato era abitudine corrente porre l'accento sulla fertilità del suolo o sulla clemenza del clima mediterraneo, nelle celebrazioni dei primi anni Trenta si prese a parlare anche di altro. Innanzi tutto veniva messo in risalto il **processo di crescita costante che investiva le città**: Napoli, che tra il 1804 e il 1815 aveva perso ben 100 000 abitanti (scendendo da 450 000 a 330 000), tornò a superare la quota dei 400 000 residenti e divenne la corte più splendida di tutta l'Italia.

Nel 1818, solo il 9,72% della popolazione complessiva viveva in centri con più di 10 000 abitanti; nel 1846, invece, esclusa Napoli, la percentuale era salita al 18,98%. Queste città, inoltre, divenivano sempre più vive e dinamiche, in quanto i cittadini e le amministrazioni le arricchivano di gabinetti letterari, società economiche, case di conversazione e, soprattutto, di **teatri, che videro un'eccezionale espansione**. Anche la rete stradale fu notevolmente ampliata, garantendo in Puglia un migliore collegamento tra litorale adriatico e zone dell'interno.

## Agricoltura e territorio

Una contraddizione analoga a quella che abbiamo registrato per i cimiteri si rileva anche nella gestione del patrimonio forestale. Nonostante una legge (21 agosto 1826) che vietava il taglio indiscriminato delle foreste, il disboscamento delle aree montane proseguì senza limiti e a ritmi elevatissimi, provocando e aggravando un pericoloso dissesto idrogeologico. Un atteggiamento simile caratterizzò anche le numerose Società agrarie fondate per migliorare la conduzione dell'agricoltura. Dai verbali delle riunioni emergono diverse proposte di miglioramento, ma nella pratica poco o nulla veniva attuato, a causa dell'inerzia dei proprietari o per il tenace conservatorismo, refrattario a qualsiasi novità, tipico del ceto contadino. In linea di massima, chi possedeva capitali preferiva investirli nell'acquisto di nuova terra, piuttosto che in migliorie finalizzate allo sfruttamento intensivo di quella già possedute.

Nel 1843, il **76% degli abitanti** del Regno svolgeva **attività legate a vario titolo alla campagna e all'agricoltura**. Il Paese, tuttavia, era profondamente diviso in due aree: mentre le zone dell'interno, spesso (e soprattutto se montagnose), erano più arretrate e condizionate dall'ambiente, le regioni costiere si erano maggiormente inserite nel grande circuito del commercio internazionale. Italia meridionale e Sicilia, infatti, esportavano in Francia e in Inghilterra grandi quantità di vino, di olio e di agrumi. Questo fatto spingeva in direzione di una politica di libero scambio; tuttavia, fin dal 1817, l'orientamento economico liberista aveva permesso l'ingresso nel Regno di grano russo a prezzi molto più bassi di quelli nazionali. Per i produttori di cereali siciliani e meridionali la perdita di profitto era stata veramente notevole; il malcontento, però, fu aggravato da un altro dato: il prelievo fiscale, infatti, era stato fissato su parametri stabiliti in annate di prezzi alti. Quindi, nelle annate *magre*, provocate dall'ingresso della produzione estera concorrenziale, il fisco giunse a prendersi il 26% (1820) e addirittura il 50% (1824-1826) delle rendite complessive.

La **produzione di cereali** era concentrata soprattutto nelle province pugliesi, nell'area della Basilicata che riusciva a dialogare con il porto di Barletta (in Puglia), in alcune zone della Calabria ionica e in Sicilia. A causa degli elevati prezzi di produzione, il grano del regno riusciva a collocarsi male sul mercato internazionale (solo il 3-4% della produzione globale era esportato); la maggior parte dei raccolti di cereali serviva pertanto ad **alimentare Napoli e le altre grandi città meridionali**.

→ **Disboscamento**

→ **Vino, olio, agrumi**

Contadini al lavoro nei campi in un dipinto del XIX secolo (Napoli, Museo e Galleria di Capodimonte).



Poiché l'**incremento demografico**, malgrado le epidemie, proseguiva la sua corsa, e il Paese non era comunque in grado di raggiungere l'autosufficienza alimentare senza far ricorso alle importazioni di grano dall'estero, molti agricoltori iniziarono a coltivare mais e patate, soprattutto in Abruzzo, nel Molise e nelle aree pedemontane, caratterizzate dalla presenza di una diffusa piccola proprietà contadina e da una tendenziale autosufficienza, per cui la produzione del podere era finalizzata in primo luogo all'autoconsumo, e non al mercato. Il mais tuttavia si diffuse prima e di più della patata, che non si impose davvero prima degli anni Quaranta.

→Mais

Già nel Settecento, la Sicilia e parte della Calabria avevano visto un'ampia diffusione degli agrumeti, che ridisegnarono completamente gran parte del paesaggio agrario insieme alla coltura della vigna, che nel distretto di Acireale occupava il 50% delle terre coltivate. Naturalmente, intorno all'attività di esportazione degli agrumi e del vino si creò poi un fiorente indotto, visto che il processo di produzione e distribuzione necessitava di magazzinieri, cantinieri, carrettieri, bottai, fabbricanti di casse, scaricatori, barcaioi ecc. Il **prodotto più esportato** in assoluto, però, era l'**olio**, usato all'estero non tanto come condimento, ma come materia prima industriale sia nelle manifatture tessili inglesi sia nelle fabbriche di sapone di Marsiglia. L'area di maggior produzione era la Puglia; ma, rispetto al passato, si verificò una svolta decisiva: per secoli, l'olio pugliese si era indirizzato verso nord attraverso l'Adriatico; ora, invece, erano Francia e Inghilterra le principali aree a richiedere questa materia prima, e per usi molto diversi rispetto a quelli precedenti. L'olio costituiva la voce più importante delle esportazioni del Regno, e in certi anni toccò la quota del 40% del totale. Nella regione di **Otranto**, circa il 16% delle terre era destinato a oliveti, ma il principale porto per l'esportazione del prodotto finito divenne **Bari**, che superò ampiamente Gallipoli e Otranto, molto attive nel XVIII secolo. Per tale motivo, **nell'area barese gli oliveti giunsero infine a occupare il 42% della superficie coltivata** e a ospitare un numero elevatissimo di torchi meccanici, inventati da Pietro Ravanas, un agronomo provenzale che si era trasferito in Puglia.

2 **Riferimento  
storico-geografico**  
pag. 7

## Ferrovie e progetti di industrializzazione

→Protezionismo

Nel 1823-1824, il governo di Napoli intuì le potenzialità offerte dall'industria e introdusse una legislazione protezionistica, finalizzata a favorire lo sviluppo della produzione manifatturiera *nazionale* (termine che, ovviamente, non significa *italiana*, bensì *interna*). Il grande progetto era quello di «fare come in Inghilterra», dando vita a una fiorente industria tessile e metallurgica. In realtà, il Regno delle Due Sicilie non aveva alcuna seria possibilità di intraprendere questa strada. Il **sistema bancario era scadente** e scarsamente ramificato, mentre coloro che possedevano capitali preferivano investirli in terra o (in Sicilia) nella fiorente attività di estrazione dello zolfo, che nel 1838 ebbe addirittura una temporanea battuta d'arresto per un eccesso di produzione (destinata anch'essa, in grandissima percentuale, ai mercati esteri, primo tra tutti quello inglese). Di fatto, con l'eccezione di alcuni impianti (cotonifici, lanifici e cartiere) situati nei pressi dei corsi d'acqua e costruiti con capitali stranieri (molti dei quali svizzeri), le imprese più significative furono quelle promosse dallo Stato, che si propose anche di potenziare l'esercito e di gettare le basi di una moderna rete ferroviaria.

→Zolfo

Il progetto iniziò a delinearsi nel 1836, quando il governo napoletano firmò una convenzione con l'ingegnere Armando Giuseppe Bayard de la Vingtrie, incaricandolo di costruire in quattro anni una **linea ferroviaria da Napoli a Nocera Inferiore**.

Il 3 ottobre del 1839, alla presenza del sovrano Ferdinando II, vi fu la partenza, sulla tratta della linea fino a quel momento realizzata, del primo treno: questo era composto da una locomotiva a vapore, battezzata *Vesuvio*, e da otto vagoni, su cui viaggiarono 258 passeggeri.

Il 1° agosto 1842 fu inaugurato il tronco successivo, fino a Castellammare, e due anni dopo, nel 1844, fu completata la diramazione per Nocera Inferiore.

L'8 settembre 1849, il papa Pio IX salì per la prima volta a Napoli su di un treno (che,

per l'occasione, fu condotto personalmente dall'ingegnere Bayard), insieme al sovrano di Napoli Ferdinando.

Il programma ferroviario, però, non proseguì oltre: di fatto, fu poco più che un'operazione di propaganda. Quanto agli altri progetti industriali, si arenarono di fronte a un problema serio e insormontabile: l'assenza di un vero mercato interno, l'elemento vincente che invece aveva permesso lo sviluppo industriale in Germania (dopo lo *Zollverein*, ossia la lega doganale, del 1833) e negli Stati Uniti. Il primo ostacolo riguardava la distribuzione delle merci: la maggior parte della popolazione, semplicemente, non era raggiungibile a causa della carenza di vie di comunicazione e del pessimo stato delle strade. In altri casi, si trattava di persone troppo po-



Il treno inaugurale della linea Napoli-Portici. Dipinto di Salvatore Fergola, XIX secolo.

vere, impossibilitate ad acquistare manufatti prodotti dall'industria nazionale, più cari rispetto a quelli fabbricati in modo tradizionale e a quelli d'importazione. All'atto pratico, nel 1845-1846, quando furono stipulati i nuovi trattati commerciali con l'Inghilterra, il progetto di industrializzare il Meridione d'Italia era già svanito.

## Riferimenti storiografici

### 1 Le città italiane nell'Ottocento

**Nel XIX secolo, in ogni realtà cittadina italiana si incontravano povertà diffusa e forti squilibri sociali, insieme a condizioni igieniche problematiche, che esponevano le città a forti rischi di epidemia. Napoli tuttavia (con i suoi 430-450 000 abitanti) offriva ai ceti più poveri una qualità della vita particolarmente scadente.**

Nelle città e nelle campagne vi erano poche vere fabbriche, anche se le manifatture tessili delle città piemontesi e lombarde, dopo il 1840, erano abbastanza grandi e meccanizzate; esse dipendevano dal lavoro dei fanciulli e delle donne e ciò provocava le denunce dei più eminenti moderati [intellettuali o uomini politici che sostenevano la necessità di cambiamenti economici e sociali, ma insistevano sul fatto che essi dovevano essere gradualmente e mai avvenire per via rivoluzionaria, *n.d.r.*] italiani. Vetriere, manifatture di tabacco, cantieri navali, officine meccaniche, arsenali dello Stato impiegavano un gran numero di operai: nel 1848 nell'arsenale di Venezia erano occupati 800 carpentieri, calafatai e simili, mentre 1800 lo erano nei cantieri navali napoletani di Castellammare. Ma, tranne questi agglomerati isolati, la forza lavoro era ancora molto dispersa, come nei secoli precedenti. [...] Al livello più basso della scala sociale vi erano i poveri senza occupazione fissa. Il loro numero variava enormemente, ed era di sicuro molto più alto nelle popolose capitali del Sud, Napoli, Roma e Palermo, che non nelle città dell'Italia settentrionale e centrale, più piccole ma economicamente più prospere e meglio organizzate dal punto di vista organizzativo. Alcuni sbarcavano il lunario come venditori ambulanti di ninnoli o di cibarie quali frattaglie o caldarroste. La maggior parte dipendevano dalla carità, quando non trovavano lavoro come manovali nell'edilizia o nei lavori pubblici municipali, spianatura di nuove strade e piazze, pavimentazioni stradali, e, dopo il 1840, nella costruzione delle prime linee ferroviarie. Il loro numero s'ingrossava per il flusso regolare d'immigranti, sia temporanei sia permanenti, dalle campagne. [...]

La dieta del *popolo minuto* era certamente migliore di quella dei contadini. Nelle città meridionali il pane continuava ad essere fatto con farina di frumento, e a Milano con una mi-



Una veduta di un quartiere povero di Napoli in un dipinto dei primi decenni dell'Ottocento.

peggiava per le città del Piemonte e della Liguria. Ma furono soprattutto le epidemie di colera degli anni 1835-37 e 1854-55 che decimarono le popolazioni delle città. Le autorità municipali presero dei provvedimenti amministrativi urgenti per garantire la fornitura di acqua non contaminata e avviare la costruzione di una qualche forma di fognatura. Gli ospedali, troppo spesso ancora caratterizzati dal «lezzo della povertà e dello squallore», erano sempre pieni di indigenti che soffrivano di quelle malattie – disturbi respiratori, dissenteria, reumatismi, continui mal di testa – direttamente connessi alle condizioni abitative e di lavoro.

Le condizioni di alloggio erano estremamente povere a causa della forte richiesta e dell'esosità degli affitti. In poche città era già avvenuta una sorta di segregazione interna, nel senso di una divisione fra i quartieri residenziali appartati dei benestanti e gli squallidi bassifondi della classe lavoratrice, ma tutte le città possedevano quartieri popolari densamente abitati. Famigerata era la reputazione di Napoli, fin dal Seicento, a causa dell'estrema concentrazione dei suoi abitanti. A metà Ottocento, nelle abitazioni fittamente stipate dei *bassi* vicino al mercato, la durata media della vita della *plebe* era di soli ventiquattro anni; anche nella zona residenziale di Chiaia, i pescatori e le loro famiglie, «turba di fanciulli e di donne» che presentavano «i segni più degradanti della miseria», vivevano «ammassati ne' vicoli laterali». Quando vennero a scarseggiare gli spazi edificabili, gli speculatori edili costruirono case di otto o nove piani, ignorando completamente i regolamenti igienici: «Vennero costruite alcune case senza simmetria, senza ordine, senza lume, senza sole; piccoli e stretti viottoli, altri chiusi ed impervi, altri serpeggianti in labirinti; e qui un arco e là un angolo; e per tutto luridezza e malproprietà. Case elevatissime con scale strette nere affumicate, che mettono per ogni pianerottolo in una o più stanzette, che si aprono in que' viottoli o in una piccola corte come in un pozzo... E miserabili di ogni maniera si adunano in que' tuguri, e non sempre una sola famiglia, ma spesso diverse persone e grandi e piccole si raggruppano la notte in mezzo a' miasmi che esalano da ogni maniera di impurità, e poi escono nel giorno in sulle strade per vedere il sole e respirare aria meno rarefatta e meno corrotta».

A Napoli, a Palermo, dove le abitazioni del popolo si addensavano nella zona del porto, a Roma, dove il *popolino* viveva a Trastevere e nella zona vicino al fiume, mentre i nobili abitavano nei loro palazzi sui colli, le classi popolari abitavano, per lo più in zone lontane dai quartieri dei ricchi. Tuttavia anche in queste città sorgevano, nei quartieri popolari, palazzi rinascimentali e barocchi dove risiedevano i nobili: una prova, questa, che non esisteva separazione completa come nelle città industriali dell'Inghilterra vittoriana.

S.J. WOOLF, *Il Risorgimento italiano*, Einaudi, Torino 1981, pp. 407-412, trad. it. E. NEGRI MONATERI, A. SERAFINI

→ A quali malattie era ancora esposta, nell'Ottocento, la popolazione residente nelle grandi città italiane?

→ Qual era la principale differenza d'assetto urbanistico, tra le città italiane dell'Ottocento e quelle inglesi dello stesso periodo?

→ Quali erano gli elementi che distinguevano Napoli da altre città italiane?

## 2 Gli sforzi riformatori di Ferdinando II

Ferdinando II di Borbone salì al potere ventenne nel novembre del 1830. Accolto dall'entusiasmo popolare, suscitò grandi speranze, sia tra il popolo, sia tra la borghesia, per i suoi progetti di riforma economica del Regno delle Due Sicilie. In realtà, nel giro di un decennio, le prospettive di trasformare il Sud Italia in una regione moderna, al passo con il resto d'Europa, erano già svanite.

Dal maggio '31 il re con una serie di viaggi prese diretto contatto con le popolazioni delle province, esaminando personalmente i problemi locali e sollecitando lo zelo dei funzionari. Per conseguenza migliorò l'ordine pubblico, rientrò nella normalità l'amministrazione della giustizia, furono abrogate misure straordinarie di polizia rimaste in vigore dal '22. Il dinamismo con cui agì il re appena assunto al trono, l'immediata definizione di misure che interessavano tutto il settore della finanza centrale e locale, la preoccupazione dichiarata per le classi meno abbienti colpirono l'opinione pubblica nel regno e in Italia. Dopo un decennio di immobilismo uno dei governi italiani sembrava riproporsi l'incontro con la classe dirigente. [...]

Nel Mezzogiorno stava dando i suoi frutti la politica protezionistica avviata con le tariffe del 1823-24. In molti settori i progressi furono notevoli. Gelsicoltura, bachicoltura e lavorazione della seta furono promosse dalla libera esportazione della seta grezza; viceversa le manifatture di lana furono favorite dagli alti dazi sull'importazione: si riprese un po' dovunque l'industria domestica, sorsero grandi stabilimenti con molti operai, specialmente nella valle del Liri [fiume della Campania, noto anche come Garigliano, *n.d.r.*]. del protezionismo si giovò anche l'industria del cotone: le manifatture si concentrarono soprattutto nel Salernitano ad opera di imprenditori stranieri. Nei due rami i prodotti indigeni giunsero a coprire completamente il fabbisogno del regno. Con la protezione doganale si svilupparono le industrie della carta, dei colori, dei guanti, dei cappelli. Negli obiettivi della politica protezionistica c'era la creazione di un'industria meccanica moderna. Lo sfruttamento delle miniere di ferro indigene non diede risultati sufficienti, e si fece ricorso all'importazione della materia prima. Gli stabilimenti si concentrarono nella capitale e negli immediati dintorni. Ebbe spazio l'iniziativa privata (uno stabilimento fondato a Napoli nel '34 raggiunse notevoli dimensioni), ma in questo campo fu determinante l'intervento dello Stato, che per necessità militari e per ragioni di prestigio creò o potenziò il grande opificio di Pitrarsa, l'arsenale di Napoli, la fabbrica d'armi di Torre Annunziata, i cantieri di Castellammare di Stabia.

Per i provvedimenti in favore della marina mercantile aumentarono il numero delle navi e il volume dei traffici. Si svolgeva per mare gran parte del commercio interno, a causa della conformazione montuosa del territorio, e quasi tutto il commercio estero, data l'insufficienza della rete stradale dell'unico paese confinante, lo Stato pontificio, e la lontananza dai paesi industrializzati. Si importavano manufatti, materie prime, tessuti e generi di abbigliamento, generi *coloniali*. Si esportavano seta, canapa, lana, agrumi, robbia, liquirizia, olio d'oliva. L'esportazione del grano era legata all'andamento dei raccolti. L'andamento della popolazione del regno, passata da 6 700 000 nel 1816 (1 650 000 in Sicilia) a quasi 8 100 000 nel 1840 (1 955 000 in Sicilia), aveva accresciuto il fabbisogno di generi alimentari. Ad esso non si provvide nel Mezzogiorno col miglioramento dei metodi di coltivazione. Fu, invece, estesa la cerealicoltura anche a terre non adatte, e si continuò il disboscamento, con gravi danni al territorio. La ca-



Ritratto di autore ignoto di Ferdinando II di Borbone (Napoli, Museo di San Martino).

renza di comunicazioni interne rendeva, poi, difficile la commercializzazione del grano, che negli anni di raccolti abbondanti restava invenduto, e ciò contribuiva a distogliere i proprietari da investimenti. Tradizionale centro di produzione e di esportazione di cereali restò la Capitanata [l'attuale provincia di Foggia, *n.d.r.*]. La messa a cultura di parte del Tavoliere fece declinare la pastorizia, legata alla transumanza.

Sia nell'agricoltura che nell'industria i progressi che si andavano realizzando coinvolgevano solo una parte del paese, e creavano grossi squilibri. Il miglioramento delle culture, l'impianto delle industrie, il movimento marittimo riguardavano zone ristrette. Olio e grano formavano la ricchezza della Puglia, olio e agrumi quella della Calabria e di parte della Campania. Le industrie pesanti e le manifatture tessili di tipo moderno, che davano lavoro a migliaia di operai ed elevavano il tenore di vita, erano concentrate in Campania, nelle province di Napoli, Caserta e Salerno. Tranne quello della capitale, che monopolizzava il commercio con l'estero, i porti erano pochi e mal tenuti, il commercio di cabotaggio, reso necessario dalla mancanza di strade rotabili, era modestissimo. I decreti del 1823-24 erano stati un compromesso nella scelta tra un tipo di sviluppo agrario e uno manifatturiero. Agli inizi degli anni Trenta i risultati non apparivano soddisfacenti, e l'apparente disponibilità di Ferdinando II ad affrontare i problemi del paese incoraggiò la classe dirigente ad aprire un dibattito sui provvedimenti da prendere. [...]

Per gli economisti meridionali si imponeva la necessità di precise scelte nella politica finanziaria, con la qualificazione degli impegni del governo. [...] In un paese dotato di scarse risorse si chiedeva che il governo intervenisse con una serie di provvedimenti organicamente collegati per incanalare i capitali disponibili verso l'ammodernamento di agricoltura e pastorizia secondo metodi praticati all'estero (rotazione delle culture, selezione delle sementi, meccanizzazione), adeguandole alle richieste dei mercati europei, oppure verso l'industria, a cui si sarebbero dovuti offrire più concreti incoraggiamenti per favorirne l'espansione al di fuori della Campania. Si ipotizzò anche un accorto dosaggio degli incentivi tra le due attività.

A. SCIROCCO, *L'Italia del Risorgimento 1800-1870*, il Mulino, Bologna 1993, pp. 149-156

- Per quale motivo gran parte del commercio interno si svolgeva via mare?
- Negli anni 1815-1840, il Regno delle Due Sicilie visse un periodo di incremento demografico o di calo della propria popolazione?
- Nella particolare situazione del Regno delle Due Sicilie, quali compiti avrebbe dovuto assumersi lo Stato? Poteva restare arbitro neutrale, come avrebbe voluto la dottrina del liberismo economico? Motiva la tua risposta