

2. *L'indifferenza reciproca delle due economie*

Va perciò nettamente messa da parte l'idea che la sperequazione fra le due parti d'Italia abbia una origine post-unitaria e sia in qualche modo effetto di una politica perseguita dai governi. Non è attendibile, inoltre, neanche l'opinione che, sulla base di una differenza, non di strutture produttive (quale invece sostanzialmente esisteva) ma di *costi* si sia posto in atto – con l'unificazione del mercato – un meccanismo competitivo di sopraffazione dell'economia a costi più bassi su quella a costi più alti, e che l'economia a costi più bassi abbia potuto immediatamente trarre vantaggio dalla quota di mercato interno sottratta all'altra⁶. Ma vi è di più; è opportuno

⁶ G. Luzzatto, *La vigilia e l'indomani della Unità*, in AA.VV., *Orientamenti per la storia d'Italia nel Risorgimento*, Bari 1952, pp. 141-180 (nonché in *Storia economica dell'età moderna e contemporanea*, Padova 1952, vol. II, p. 374 e p. 396), ha richiamato l'attenzione su questo punto con molta esattezza: un mercato nazionale cominciò effettivamente non nel periodo

orientarsi più decisamente verso la ricerca del carattere regionalmente autonomo, *relativamente* autonomo, si capisce, dall'andamento dello sviluppo nelle due parti d'Italia. Si vedrebbe allora che molte opinioni relative ad un reciproco condizionamento dei poli di progresso e di povertà fanno parte di un bagaglio polemico che ebbe una sua funzione in sede politica, ma che non aiuta poi a comprendere lo svolgimento storico, la natura delle responsabilità, la portata effettiva delle possibilità. La consapevolezza di un preesistente diverso livello di sviluppo iniziale fra le due parti d'Italia al momento dell'unità è un elemento essenziale per intendere meglio la natura del successivo, persistente ed aggravato, dualismo. Se lo si ignora o lo si minimizza, si rischia di non capire più nulla.

Una semplice «pesatura» delle due economie sezionali al 1860 sui piatti di una bilancia, però, non basta. Restano due problemi da chiarire. In primo luogo è da intendere come mai l'unità abbia recato specificamente al Mezzogiorno non già solo conferma di una arretratezza relativa ma anche nessun effetto positivamente dinamico. In secondo luogo è da vedere se possa aver fondamento, e quale, l'opinione che l'unità abbia creato premesse per un corcorso dell'economia meridionale allo sviluppo delle regioni del Nord, concorso più o meno determinante, e senza sostanziale contropartita.

Per quanto riguarda il primo di questi problemi può considerarsi infatti abbastanza acquisito – quando si accetti il principio della industrializzazione o «secondarizzazione» della economia come elemento irrinunciabile dello sviluppo economico moderno (cosa che non è affatto implicita nel modo di impostare il problema da parte dei liberisti di fine Ottocento e del primo Novecento) – che un

liberista, ma praticamente in coincidenza con l'inaugurazione della fase protezionistica. Si capisce che il liberismo doveva recare maggiori danni alle strutture produttive più deboli e svolse esso, *ante litteram*, una azione preparatoria a favore delle strutture meno deboli, con «l'artiglieria dei bassi prezzi». Cfr. per questo E. Sereni, *Il capitalismo nelle campagne* (1860-1900) Torino 1968 (2^a ed.), pp. 36 ss. Ma bisogna osservare che, in primo luogo, il liberismo colpì immediatamente anche le produzioni industriali settentrionali; e, in secondo luogo, che il fenomeno si sarebbe verificato ovviamente anche in caso di adozione di una politica protezionistica. In tal caso i «bassi prezzi», relativamente intesi, sarebbero stati «sparati» dall'industria settentrionale. In terzo luogo non si trattò di un grande affare per la stessa industria settentrionale, che trovò il suo mercato interno prevalentemente nelle regioni meno povere e che, nei settori di produzione di beni di consumo, dovè ben presto rivolgersi, per acquisire nuove quote di mercato, all'esportazione. Tutto ci riconduce, quindi, a una meccanica oggettiva di rapporti di mercato in situazione di dualismo originario, non a un disegno di interessi precostituiti.

diverso livello di sviluppo iniziale di aree che si congiungono in unico mercato finisca con l'influire più o meno decisamente sulle rispettive sorti di sviluppo futuro. Salvo, s'intende, massicci interventi correttivi. È legittimo, invece, dubitare che l'unità politica di due zone a diverso livello iniziale debba *per forza* far sì che lo sviluppo ulteriore interessi pressoché solo la parte più avanzata, lasciando nella stasi o comunque in uno stato di moto lentissimo l'altra parte.

Perché si possa vedere chiaramente in questo problema è necessario non dimenticare i termini in cui ciascuna delle due regioni partecipava del movimento dinamico della economia europea del secolo XIX nel momento dato e nella prospettiva; e quale fosse la consistenza delle eventuali relazioni interne fra le due regioni nell'ambito di tale partecipazione (anche per questo, sia nel momento dato che nella prospettiva).

Due parole sono necessarie sulla prospettiva. Lo schema di riferimento da cui qui si parte è il seguente: lo sviluppo della economia italiana, nella fase pre-industriale, dipende essenzialmente da impulsi esterni, da domanda estera di beni primari, ed ha quindi carattere *complementare*, non riproduce, cioè, o imita immediatamente, lo sviluppo dei paesi da cui parte l'impulso. Perché l'economia italiana si industrializzi – assuma cioè lo stesso carattere che ha lo sviluppo di quei paesi – è necessaria la formazione di un successivo impulso interno, o di un sistema di impulsi interni, di offerta di prodotti secondari, fondato sulla possibilità di *dominare* degli sbocchi. La difficoltà di conseguire posizioni di dominio di questo tipo mediante capacità competitiva pone una alternativa fra rinuncia o protezionismo. Questa seconda alternativa è quella che viene, dopo un certo periodo, – attraverso lo svolgimento di una vicenda politica determinata – ad essere preferita. All'interno dell'area protetta valgono le regole della competitività, la quale si può considerare, semplificando, funzione del capitale accumulato e delle economie esterne. Sia l'uno che le altre sono, è ovvio, strettamente dipendenti dallo sviluppo che precede. C'è però da chiedersi cosa osti a che si riproponga, all'interno dell'area protetta – fra le due sezioni territoriali che compongono la realtà economica del paese – e alla base degli impulsi interni posti in moto in questa dalla protezione, un meccanismo di complementarità analogo a quello su cui si fondava lo sviluppo pre-industriale nei rapporti fra il paese e il resto del mondo.

Il secondo dei problemi posti più sopra (come mai, cioè, l'unità non abbia comportato un significativo concorso del Mezzogiorno allo sviluppo in atto nella parte settentrionale del paese) può considerarsi uno svolgimento del primo. La possibilità di un concorso positivo delle regioni meridionali allo sviluppo di quelle settentrionali avrebbe implicato, anch'essa, l'esistenza di un sistema di relazioni fra le due parti, sia pure a vantaggio prevalente di una di queste. Il sopraggiungere della unità politica amplia certamente la gamma delle possibilità di relazione rispetto a quella che può aversi fra paesi diversi. Potrebbe attivarsi, però, un meccanismo di rapporti, anche solo mercantili, di tipo non vantaggioso alla parte meno sviluppata: una complementarietà deprimente per quest'ultima. È il tipo di relazione cui solitamente si allude quando si parla di rapporti coloniali o semi-coloniali: espressioni che sottintendono, spesso un po' di fretta, parecchie cose. Cioè, ad esempio, una deformazione della struttura produttiva dell'area coloniale, un peggioramento dei *terms of trade*, più o meno legato a fattori di dominio, una utilizzazione a speciali condizioni di inferiorità della mano d'opera locale ecc. In ogni caso occorre, perché ciò accada, che vi siano condizioni di complementarietà fra le due economie.

Ora, la tesi sulla quale si vuole qui insistere è che il dato storico di fondo del dualismo economico italiano può riassumersi proprio nella constatazione della mancanza di una originaria complementarietà, di fatto o potenziale, fra le due sezioni principali del paese giunto ad unità politica.

La principale conseguenza di ciò, una volta che si ritenga di poter ammettere il fatto e lo si reputi meritevole di considerazione, sta nel suggerire il dubbio sulla fondatezza di tutte quelle impostazioni nelle quali è stabilita una relazione più o meno stretta tra il fenomeno positivo dello sviluppo storicamente verificatosi delle regioni settentrionali d'Italia e il fenomeno negativo della persistente arretratezza del Mezzogiorno. Impostazioni del genere sono frequentemente affiorate, come è noto, in forma più o meno recisa, nella pubblicistica meridionalistica, e sono anche passate, come suggestioni, nell'ambito della storiografia. Abbiamo così avuto la rivendicazione polemica dell'apporto sacrificale del Mezzogiorno nella costruzione dell'Italia industriale, e quindi l'affermazione politica del suo diritto a chiedere o a insorgere, e abbiamo avuto, da un altro lato, la giustificazione storica di tale sacrificio.

6. *Il capitale*

Se può apparire persuasivo che la geografia economica del Nord d'Italia fornisca sostanziali elementi di autosufficienza per lo sforzo di industrializzazione sul piano dell'apporto di risorse e di mano d'opera, per lo meno rispetto alle possibilità che potevano essere offerte dal Mezzogiorno, resta però il dubbio che lo stesso non possa dirsi per il fattore capitale.

È noto ed indiscutibile che il capitale è generalmente scarso agli inizi di un processo di industrializzazione. È anche noto che mentre risorse e mano d'opera sono fattori che vanno riguardati nella loro specificità, nelle loro attitudini naturali e storiche a servire ad un dato tipo di domanda di fattori e hanno vincoli spaziali assoluti o relativi, il capitale è, per dirla col Cattaneo, «libero e volante». E del resto la letteratura meridionalistica ha insistito soprattutto su questo

¹² F. Coletti, *Dell'emigrazione italiana*, in AA.VV., *Cinquanta anni di storia italiana*, Milano 1911, vol. III, p. 45.

tipo di apporto che sarebbe venuto dal Mezzogiorno al progresso del Nord.

Il più vigoroso sostenitore di questa tesi fu, come è noto, Francesco Saverio Nitti, con le opere da lui pubblicate alla fine del secolo scorso¹³. La situazione iniziale che egli ci descrive come esistente al momento della unificazione è una situazione di tipo keynesiano. Di contro a un Nord dalle finanze statali fortemente indebitate, carente e assetato di mezzi finanziari (si trattava in realtà però del solo Piemonte) sta, nel quadro tracciato dal Nitti, un Mezzogiorno, in cui il bonario fiscalismo borbonico aveva permesso l'accumularsi presso i privati di disponibilità monetarie in misura assai larga. Non trovando questi nella pigra economia circostante adeguati incentivi da investire, né offrendo la tradizionale ostilità borbonica alla emissione di debito pubblico possibilità di collocamento mobiliare di tale tipo, questi mezzi si erano mantenuti, secondo il Nitti, in stato di liquidità.

La vendita dei beni ecclesiastici e demaniali si sarebbe presentata in una simile situazione – in quanto apertura di vaste e vantaggiose possibilità di collocamento, di un tipo accettato dalla tradizione, per mezzi tesaurizzati –, come drenaggio di liquidità da parte dello Stato. La compera dei beni demaniali, scrisse il Nitti, nella economia di una regione equivaleva in realtà ad una imposta, poiché mentre la ricchezza generale non aumentava, anzi diminuiva, il capitale monetario andava altrove. Maggiori imposte in senso stretto, dal canto loro, comunque, non mancarono, e si aggiunsero a questo trasferimento allo Stato di capitali monetari. Tali mezzi andavano a copertura di una spesa pubblica ben altrimenti dinamica di quella borbonica. La autorità centrale si faceva così mediatrice tra il risparmio e l'investimento, stabilendo, in stile keynesiano *ante litteram*, il non automatico nesso.

Quali però le direttrici geografiche di questa spesa pubblica? Vi era il pagamento degli interessi del precedente debito pubblico ora unificato, un debito contratto per oltre la metà dal vecchio Stato piemontese. Vi erano le spese dello Stato per la sua propria edificazione e il suo armamento difensivo, vi erano i lavori pubblici necessari alla realizzazione di uno dei maggiori impegni politici che

¹³ Si vedano ora in F.S. Nitti, *Scritti sulla questione meridionale*, a cura di A. Saitta, vol. II, Bari 1958.

la nuova Italia avesse assunto verso se stessa, quello delle ferrovie. Nel migliore dei casi si sarebbe trattato di una ripartizione proporzionale di mezzi forniti in misura più che proporzionale dal Mezzogiorno. Ma il Nitti volle dimostrare che anche la ripartizione della spesa aveva recato vantaggi in misura più che proporzionale al Settentrione. Si sarebbe perciò avuto un vero e proprio trasferimento di capitali dal Sud verso il Nord, mentre ulteriori vicende avrebbero ancora dato luogo a successive manifestazioni di questa tendenza; il Mezzogiorno sarebbe entrato sul mercato finanziario come compratore di titoli pubblici in un secondo tempo, in un periodo di rialzo, determinando un movimento di operazioni vantaggiose ai precedenti compratori di altre regioni. Il Mezzogiorno, insomma, avrebbe largamente finanziato il Settentrione. Il nesso keynesiano si sarebbe, in altre parole, stabilito in termini non geograficamente indifferenti.

Questo è probabilmente un dato indiscutibile, indipendentemente dalle amplificazioni e forzature che a scopo polemico il Nitti può aver fatto e che gli furono contestate anche in sede tecnicamente qualificata. Può essere dubbio, infatti, che realmente il prelievo tributario fosse proporzionalmente maggiore nel Sud rispetto al Nord rispetto alla capacità contributiva¹⁴; si può dare una maggiore considerazione al fatto che, come del resto il Nitti stesso rilevava, in alcuni campi, come le strade e le opere di bonifica, la spesa pubblica fosse proporzionalmente assai maggiore nel Sud; e nel valutare la ripartizione della spesa per ferrovie si può guardare la cosa diversamente da come la guardò il Nitti, constatare, cioè, come, nonostante la destinazione più che proporzionale di questa spesa verso il Nord, i grandi dislivelli esistenti in partenza fra le due zone venissero ridotti¹⁵. Nell'insieme, però, una contestazione di questo tipo, se serve a togliere l'impressione che il comportamento dello Stato sia stato preordinatamente anti-meridionale, e se ridimensiona la tesi polemica dell'apporto di capitali dal Sud al Nord nella fase unitaria iniziale, non affronta il punto più importante. E il punto più

¹⁴ Ciò fu contestato, come è noto, dal C. Gini, *L'ammontare e la composizione della ricchezza delle nazioni*, Torino 1914, pp. 241-300.

¹⁵ Si vedano le osservazioni di P. Saraceno, *L'Italia verso la piena occupazione*, Milano 1963, pp. 14 ss. L'A. rileva, tra l'altro, come la rete ferroviaria meridionale che all'atto dell'unificazione aveva un'estensione pari al 7% della rete nazionale, ne costituiva un terzo nel 1886. Cogliamo l'occasione per rilevare come tale A. veda con assoluta nitidezza il problema che abbiamo posto all'inizio di queste pagine. Cfr. *op. cit.*, pp. 11-13.

importante, secondo me, è questo: era più che normale che nella spesa per i porti si spendesse prioritariamente e di più per il porto di Genova, in cui il traffico si andava concentrando e rischiava di strozzarsi. Era altresì normale che in una zona a priori più fitta di contatti come la valle Padana, si richiedesse un maggiore chilometraggio ferroviario, e che i trafori alpini si facessero dove furono fatti. Era altresì normale che si spendesse per l'istruzione prioritariamente dove vi erano attrezzature già funzionanti da alimentare e uno standard già raggiunto da mantenere.

Noi abbiamo oggi, per lo più, una visione in cui è accentuato il momento «anticipativo» delle infrastrutture in una politica con finalità di sviluppo; e questo perché generalmente ne discorriamo nell'ambito di un disegno *ex ante* che configura situazioni stazionarie o vicine alla stazionarietà, le quali si debbano porre in moto. Ma in realtà, una situazione già «in moto» ha una sua domanda normale, anche se discontinua, di infrastrutture addizionali, che diventano condizione non di avvio ma di prosecuzione del processo di sviluppo.

Si devono perciò, comunque, distinguere per lo meno *due tipi di spesa infrastrutturale*. Ce ne è una, quella alla quale siamo oggi maggiormente abituati a pensare, che ne fa il preliminare dello sviluppo, di uno sviluppo che non c'è ancora, o è scarso, e che si vuole avviare o accelerare per questa via. Ma può essercene un altro tipo, che non è il preliminare dello sviluppo, ma che lo segue e lo accompagna, e che è in sostanza un allargamento di strozzature già concretamente manifestantesi nel corso di uno sviluppo in atto; quella spesa, insomma, che rappresenta una forma di intervento *ex post*, posteriore, cioè, alle principali e private decisioni di investimento, non *ex ante*. È evidente, si capisce, che operano nella realtà dei fenomeni di indivisibilità o, comunque, di cumulazione che non permettono di distinguere sempre rigidamente tra due aspetti di questo tipo. La distinzione, tuttavia, mi pare necessaria, e, tenendola presente, si può rilevare come gran parte della spesa pubblica dello Stato italiano per molti decenni sia stata di questo tipo *ex post*. Non certamente la costruzione delle grandi linee ferroviarie trasversali, nella misura in cui lo Stato se ne addossò l'onere, che rispondevano alla esigenza *ex ante* di creare un grande sistema unitario di comunicazioni per la nazione appena costituita, e neppure i grandi programmi stradali, che furono per l'appunto concentrati prioritariamente nel Mezzogiorno in obbedienza ad un chiaro ragionamento

ex ante: ma interventi come quelli relativi al porto di Genova, o alla sistemazione del Po, o ai molti tronchi ferroviari più brevi o di raccordo, e direi gli stessi trafori alpini, seguono di fatto movimenti già avviati nel mondo della produzione e dei traffici. E quando si dice che essi prevalevano perché più forti erano le pressioni esercitate per richiederli, si dice, mi pare, la stessa cosa, almeno in larga misura. In linea generale si può quindi osservare che la gran parte della spesa pubblica per infrastrutture di cui beneficiò il Nord era del tipo che abbiamo chiamato *ex post*; in qualche caso, come quello della strozzatura del porto di Genova e dei trasporti ferroviari al principio del nuovo secolo, risultò addirittura che la formazione delle infrastrutture era in grave ritardo rispetto al ritmo dello sviluppo industriale e dei traffici. Ritardo che non mancò di limitare la stessa portata del pur ampio sviluppo dell'età giolittiana¹⁶.

Si deve del resto anche ricordare come la necessità del concorso degli enti locali vincolasse in ogni caso notevolmente la ripartizione regionale della spesa. La logica cui si ispirò la condotta dello Stato italiano in questo campo fu dunque, tutto sommato, una logica di neutralità rispetto alle direttrici geografiche dello sviluppo, come ha osservato il Saraceno¹⁷. E anche altri tipi di localizzazione della spesa pubblica, che furono lamentati per i loro aspetti sperequativi, obbedivano ad un criterio di neutralità. Una neutralità peraltro non priva nemmeno di qualche accenno preferenziale verso il Mezzogiorno, benché inadeguato. Era, insomma, la neutralità stessa, o persino una preferenzialità, ma troppo sporadica e blanda, che risultavano svantaggiose al Mezzogiorno. Al Mezzogiorno sarebbe occorsa una condotta statuale non neutrale, o appena sensibile allo stato di maggior bisogno delle provincie meridionali, ma espressamente e vigorosamente partigiana in suo favore.

Perché si avesse una localizzazione vantaggiosa al Mezzogiorno nell'orientamento della spesa pubblica, occorreva si fosse assegnata priorità a quel tipo di spesa largamente anticipatrice che era appunto il tipo di spesa richiesto in prevalenza dal Mezzogiorno. Ora, in effetti, si può osservare come questo tipo di spesa, di cui si sono indicate le manifestazioni più salienti nella grande rete ferroviaria

¹⁶ Si vedano al riguardo gli articoli di L. Einaudi nel primo decennio del secolo ora raccolti in *Cronache economiche e politiche di un trentennio* (1893-1925), vol. II, Torino 1959, pp. 285-307; pp. 462-468; pp. 568-619.

¹⁷ Saraceno, *L'Italia ...*, cit., p. 21.

longitudinale e nelle strade del Mezzogiorno, sia stato particolarmente concentrato proprio nel primo periodo di vita dello Stato unitario, quello in cui era evidente dovessero prevalere le grandi spese di edificazione della unità nazionale, alle quali quelle voci in definitiva appartenevano. Ma quello è anche il periodo in cui lo Stato realizza l'asse ecclesiastico ed i beni demaniali, compie l'operazione, cioè, in cui, secondo il Nitti, si sarebbe effettuato il maggiore trasferimento di ricchezza dal Sud al Nord. Benché quindi ci possa essere stata, valutando un consuntivo di lungo periodo, una ineguale ripartizione della spesa regionale degli apporti fiscali o di altro titolo, non sembra si possa dire che in questa ineguale ripartizione assai frazionata nel tempo, vi siano stati improvvisi e massicci trasferimenti di ricchezza tali da poter essere considerati forma prevalente o decisiva del finanziamento di un capitale fisso sociale nel Nord. In ogni caso, la formazione di questo capitale non aveva nelle regioni settentrionali, come ho detto, quei caratteri di preliminarità che gli si potevano attribuire nel Mezzogiorno, non aveva, cioè, valore precondizionale in senso assoluto di uno sviluppo economico generale. Se ne deve concludere che questo discorso ha un suo valore come critica ad una politica «meridionalista», insufficiente, ma non serve a spiegare le origini del dualismo italiano, né il suo primo consolidamento post-unitario.

Come è noto, inoltre, la costruzione della rete ferroviaria italiana non fu neanche, in un primo tempo, cioè in quello che qui consideriamo, creatrice se non in misura limitatissima di domanda rivolta alle industrie siderurgiche e meccaniche nazionali, fu tale da non indurre, cioè, investimenti di rilievo in questi settori, e per quel poco che se ne ebbe essi avvennero comunque, con una divisione tra Pietrarsa, stabilimento localizzato a Napoli, l'Ansaldo di Genova, e qualche officina milanese. Non si localizzarono, insomma, precipuamente al Nord neanche effetti secondari dell'investimento ferroviario compiuto nel Sud. Se ne può concludere che, probabilmente, neanche al livello della formazione del capitale vi siano state in tutta la prima fase della vita unitaria interferenze realmente sostanziali tra il Nord ed il Sud. Non vi furono massicci apporti meridionali mediati dall'accumulazione fiscale alla formazione del capitale del Nord, né vi furono, come del resto rileva lo stesso Nitti, spostamenti di capitale privato dal Sud al Nord per l'acquisto di valori mobiliari: non ve ne era ancora un mercato degno di considerazione in tutta Italia, in primo luogo, e la diffidenza meridionale, che colpiva ancora

gli stessi titoli pubblici, ostava in ogni caso a travasi del genere.

Nel Nord, d'altro canto, il capitale privato cominciava appena a concentrarsi ed organizzarsi in modo tale da potersi spostare lungo grandi distanze. Il primo vero esempio in grande sarà quello del Bastogi, che assumerà le *Ferrovie meridionali*, e sarà un caso di investimento nel Mezzogiorno operato con capitali aventi centro di raccolta fuori del Mezzogiorno. Ma per trovare nuovi casi significativi di interessamento verso il Mezzogiorno di capitali a raccolta settentrionale, bisognerà attendere i tempi della speculazione edilizia nelle grandi città, cioè il terzo decennio dopo l'unificazione.

La voce «capitale» è comunque, nell'inventario che stiamo tracciando, la più mobile, sia per sua natura, sia perché su di essa agisce immediatamente, in qualche misura, l'intermediazione dello Stato unitario. Abbiamo detto come, in ogni caso, questo movimento abbia un carattere *sui generis* e non incida significativamente nel determinare un rapporto fra le due aree nella prima fase dello sviluppo post-unitario. Giova però sottolineare come, in una seconda fase, nel nuovo secolo, questo rapporto sarà il primo a stabilirsi in una maniera e in una misura che possiamo senz'altro definire essenziale nel quadro del meccanismo di sviluppo – ormai implacabilmente dualistico – che va a configurarsi con ritmi più accelerati dopo il 1896. Il Mezzogiorno contribuì a questa accelerazione assicurando – attraverso le rimesse degli emigrati – l'equilibrio dei conti con l'estero, cioè – ora veramente sì – una condizione basilare per la prosecuzione della crescita dell'Italia industriale. Ma siamo già fuori del problema delle «origini del dualismo». E, una volta fuori, i rapporti che abbiamo visto irrilevanti in questo primo periodo, si moltiplicheranno fino ai nostri giorni e si stabiliranno una buona parte di quelle complementarietà (fino a quella della forza lavoro) che abbiamo registrato inesistenti all'origine.