



Figura 1a Justin Kozlowski, inaugurazione del Canale di Suez, 17 novembre 1869. Universiteit Leiden, KITLV A1124. <https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/886661>

Posta, carbone, emigranti

I trasporti marittimi in Italia fra l'Unità e la Seconda guerra mondiale

Roberto Giulianelli

Università Politecnica delle Marche

1 Una transizione lenta

Ferro e vapore. Intorno a questa endiadi, nell'Ottocento, prende forma la rivoluzione dei trasporti marittimi. La cesura con il passato è icastica, sorprendente, definitiva. In una manciata di decenni vengono stravolte consuetudini plurimillenarie, con i tradizionali velieri in legno che si trovano prima affiancati, poi sostituiti da imbarcazioni in metallo alimentate meccanicamente.

L'avanzamento tecnologico impatta sugli scambi commerciali tanto quanto sul settore militare. I vapori in ferro - materiale che per gli scafi lascerà il posto, a sua volta, all'acciaio a partire dagli anni Ottanta - garantiscono preziosi vantaggi rispetto ai velieri in legno. Sono più robusti, leggeri, capienti, veloci. Soprattutto, sono prevedibili, nella misura in cui si sottraggono all'aleatorietà dei venti, affidando i propri tempi di percorrenza al sicuro supporto delle caldaie. La novità principale introdotta dai piroscafi consiste nel fatto che chi vi sale non sa solo quando parte, ma anche, al netto di imprevisti, quando arriva. Inutile sottolineare come questo agevoli i trasporti, riducendone i costi.

La miccia del progresso non può che accendersi nella patria della rivoluzione industriale. È l'Inghilterra a costruire il primo vapore in ferro, l'*Aaron Manby*, che nel 1821 parte da Londra e approda a Le Havre. Sempre inglese sarà la prima nave in acciaio e a propulsione a elica (la *Great Britain*) che nel 1843 solcherà l'Atlantico per giungere in America (Robb 1965, 359-61). A dare man forte agli armatori d'oltremarica è una cantieristica navale avanzata, con epicentro in Inghilterra, ma più ancora in Scozia, lungo le rive del fiume Clyde.





Figura 1b
Tracciato del Canale di Suez nel progetto Negrelli, s.d.
ASMUST, Raccolta documentaria dei primati scientifici italiani,
Soggetti. 1554. Suez Canale

Nella corsa internazionale che si scatena per imitare il Regno Unito, l'Italia - non ancora Stato unitario - mostra una iniziale reattività. Uno squero di Napoli, proprietà di Stanislao Filosa, si aggiudica nel 1818 la gara per costruire il primo piroscafo che navigherà nel Mediterraneo. Nel *Ferdinando I* - così viene battezzato, in onore del sovrano borbonico - il passaggio risulta ancora incompleto, perché la nave è in legno. Il primo vapore in ferro posseduto da una compagnia di navigazione della Penisola sarà il *Vesuvio* del napoletano Augusto Viollier nel 1839, mentre a organizzare linee transatlantiche coperte con bastimenti in metallo e a propulsione meccanica penseranno Salvatore e Luigi De Pace a Palermo e Raffaele Rubattino a Genova negli anni Cinquanta.

Sia nel caso di Viollier, che in quelli di De Pace e Rubattino, i piroscafi verranno ordinati nel Regno Unito. Nell'Italia della prima parte del XIX secolo mancano, infatti, cantieri in grado di produrre navi in metallo, una carenza che il Paese continuerà a scontare - fatta eccezione per l'arsenale ligure della Foce e per lo stabilimento di Livorno - fino al termine degli anni Settanta. Mancano, allo stesso modo, impianti meccanici capaci di produrre macchine marine di buona qualità. Quando questi vuoti verranno riempiti nell'ultima parte del secolo, a manifestarsi sarà un altro limite della cantieristica nazionale, vale a dire la sua scarsa competitività in termini di prezzo e di tempi di consegna degli ordini.

La lentezza con cui la marineria postunitaria si allinea alla rivoluzione tecnologica è attribuibile solo in parte alle vischiosità denunciate dalla navalmeccanica italiana. Fra le compagnie di navigazione, poche sono quelle che si avvedono della transizione in corso, che l'apertura del Canale di Suez [figg. 1a-b] nel 1869 rende ineluttabile, ridisegnando la mappa dei traffici, attraverso rotte lungo le quali Eolo spira fiacco e incostante. Questo manipolo di armatori si concentra a Genova, dove a Rubattino si sommano Danovaro, Lavarello, Frassinetti e Piaggio, mentre a Palermo è la famiglia Florio a inserirsi nella

nuova geografia dei commerci internazionali dotandosi di una flotta moderna. In larga quota si tratta, tanto per i genovesi, quanto per i Florio, di navi di seconda mano e di costruzione britannica. Per il resto, nell'Italia postunitaria si continua a viaggiare su legni spinti dal vento, lungo una linea di continuità con il passato saltuariamente interrotta da soluzioni ibride, come i clipper a elica o i velieri in metallo.

I motivi della diffusa resistenza al nuovo vengono discussi in varie occasioni. La più nota fra queste è l'*Inchiesta parlamentare sulla marina mercantile*, la cui commissione percorre il Paese nel 1881-82, raccogliendo testimonianze, impressioni e inviti degli operatori del settore. Al netto di qualche voce dissonante, tutti riconoscono la superiorità tecnica e operativa delle navi in metallo e a propulsione meccanica. Il problema sono i costi, sia quelli di avvio, sia quelli di gestione. L'acquisto di un piroscafo richiede capitali importanti. Un impegno non minore è imposto dal mantenimento della nave, appesantito soprattutto dalle spese per il carbone (antracite, litantrace), fonte energetica di cui l'Italia scarseggia e che è quindi costretta ad acquistare all'estero (Inghilterra, in particolare) a prezzi molto elevati.

All'alba degli anni Ottanta armatori e costruttori navali lamentano l'inesistenza di un sistema creditizio pensato per favorire gli investimenti in nuovo naviglio. All'unisono, rivendicano la possibilità di accedere a prestiti gravati di interessi ragionevoli, così come sostengono avvenga già da tempo nel Regno Unito e nel resto dell'Europa che conta. Di qui fino al periodo fra le due guerre mondiali, l'attivazione di strumenti di credito speciale costituirà una delle richieste più insistenti avanzate dal comparto marittimo, al pari che dall'intera industria italiana.

Gli osservatori dell'epoca annotano che, a limiti esogeni quali la mancanza di un'efficiente cantieristica nazionale e un accettabile costo del denaro, gli armatori della Penisola abbinano difetti endogeni, come l'avversione al rischio e la diffidenza ad associarsi al fine di aumentare

le proprie dimensioni di scala. Tutti questi fattori concorrono a frenare il processo di adattamento della marina italiana ai tempi moderni. All'indomani dell'Unità, i piroscafi incidevano sul totale del tonnellaggio della flotta mercantile nazionale per meno del 2%. Vent'anni dopo, il peso delle navi del Regno sul tonnellaggio complessivo a propulsione meccanica nel mondo è appena dell'1%. Il confronto con le maggiori potenze europee è mortificante: nello stesso periodo, la flotta a vapore si attesta in Italia poco sotto il 10% del totale nazionale, mentre in Germania raggiunge il 18,5%, in Austria-Ungheria il 25%, in Francia il 34% e nel Regno Unito il 45% (Mitchell 1992, 689-99). Paesi, quelli appena ricordati, che vantano tutti un tonnellaggio complessivo superiore - nel caso inglese, straordinariamente superiore - a quello italiano.

Conseguenza diretta di questo pesante ritardo è la crescente marginalità nella tavola dei traffici internazionali. Dagli anni Settanta, complice proprio la rivoluzione dei trasporti marittimi, la concorrenza si fa spietata e privilegia definitivamente i piroscafi in ferro, che l'adozione di migliorie alla propulsione (motori a duplice e triplice

espansione) rende via via più potenti e meno energivori (Supino 1919, 22). I noli precipitano: a crollare sono specialmente quelli per le merci peso-perdenti, fino ad allora largo appannaggio delle navi italiane, solite approvvigionare di grani russi i porti del Mare del Nord e di carbone gli scali del Mediterraneo (Maggi 2009, 156).

L'arretramento relativo della marineria non proietta riflessi negativi solo sugli scambi commerciali del Paese, ma anche sulla collocazione dell'Italia nello scacchiere politico mondiale. Gli anni fra i Settanta e gli Ottanta sono segnati, infatti, dal manifestarsi di una depressione economica che si trascinerà fin quasi allo scadere del secolo e dall'accendersi di una rinnovata gara coloniale fra le potenze europee, tutte alla ricerca di materie prime a buon mercato in territori fino ad allora ritenuti indegni di attenzione, come il continente africano. È un mondo nuovo, disciplinato da una competizione che si gioca, per una parte decisiva, sulla forza delle rispettive flotte mercantili e militari. L'Italia è in ritardo e paga dazio. Perché nel Regno le navi a propulsione meccanica sorpassino, in termini di tonnellaggio, i velieri occorrerà attendere il 1907 (Doria 2001, 84).

2 Il sistema delle convenzioni

Una delle delicate questioni poste sul tavolo del governo e del parlamento postunitari riguarda la gestione dei collegamenti marittimi, costola del più generale tema dei trasporti nel neonato Regno d'Italia.

Al pari che per le ferrovie, due sono le alternative in discussione. La prima prevede la messa a punto di una grande compagnia di navigazione italiana, a capitale interamente o parzialmente pubblico, che assolva alcuni servizi fondamentali per il Paese. L'ipotesi evapora presto, così come si dissolve quella di dar vita a un'unica società statale per il completamento e l'amministrazione delle strade ferrate: non ve ne sono le condizioni, sia tecniche, sia finanziarie.

A essere scelta, allora, è la seconda alternativa, che affida la cura di un certo numero di linee interne, in qualche caso con prolungamento verso porti esteri, a compagnie armatoriali private, cui lo Stato si impegna a riconoscere contributi in base a contratti a medio-lungo termine (convenzioni). L'operazione rientra nel processo di *nation building* cui il Regno d'Italia viene sottoposto subito dopo la sua nascita, non solo allo scopo di garantirgli la necessaria funzionalità e un pieno inserimento nella comunità internazionale, ma anche per porre un freno alle spinte centrifughe che, conseguenza del tribolato processo di unificazione politico-istituzionale, lo scuotono. La strada dei contratti con società private, peraltro,

è la stessa percorsa già da alcuni anni in Inghilterra e Francia, che dunque sembrano offrirsi come 'buone pratiche' da imitare.

Le convenzioni marittime costituiscono, al contempo, una concessione al passato e un'anteprima del futuro che attende il Paese. Questa natura ancipite si lega, in prima istanza, ai trascorsi preunitari di cui le convenzioni sono eredi: la prassi di siglare accordi con compagnie di navigazione era stata adottata, infatti, già nel Regno di Sardegna e in quello delle Due Sicilie. In seconda istanza, esse rappresentano uno dei primi esempi di quello stretto rapporto fra Stato e mercato che scandirà la storia dell'economia italiana lungo l'intera età contemporanea.

Le convenzioni marittime vengono firmate nel 1862. Ad aggiudicarsi i contratti sono tre società italiane: Rubattino (linee da Genova alla Sardegna, all'Arcipelago toscano, a Marsiglia, a Tunisi), Florio (Palermo-Livorno-Genova e periplo siciliano fino a Tunisi) e Accossato-Peirano (Genova-Livorno-Napoli, Genova-Palermo e la linea settimanale Napoli-Ancona) (Flore 1970, 357). A completare il quadro è una compagnia straniera, la Adriatico-Orientale, fondata dall'inglese Charles Mark Palmer, cui viene attribuita la linea internazionale Ancona-Corfù-Alessandria d'Egitto.

Delle quattro società coinvolte, due beneficiano di un evidente privilegio. Sono la compagnia di Raffaele Rubattino e quella di Vincenzo Florio. Sono loro, prima ancora che il sistema delle convenzioni, a garantire la continuità con la fase preunitaria. All'inizio degli anni Cinquanta, l'armatore ligure aveva sottoscritto con il governo sabauda un contratto per l'esercizio della linea Genova-Sardegna, con prolungamento fino a Tunisi. Nello stesso periodo l'imprenditore di origini calabre aveva stretto un patto analogo con i Borbone per i collegamenti fra la Sicilia e le sue isole minori. Più tardi, entrambi avevano irrobustito il

loro legame con i rispettivi Stati, aggiungendo accordi per l'avvio di servizi regolari con le Americhe (Rubattino) e la linea Sicilia-Napoli (Florio) (Piccione 2010; 2018, 26-7).

Le convenzioni del 1862 sono denominate 'postali'. La distribuzione della corrispondenza - in un'Italia dalla forma continentale allungata e con due grandi isole cui provvedere, strade discontinue e in dissesto, ferrovie in stato embrionale - costituisce una complessa necessità da assolvere. Per farlo, all'indomani dell'Unità, non si può che passare via mare. Sarà il completamento della rete ferroviaria, per lo meno nei suoi assi principali, a modificare questo quadro, rendendo la via terrestre più rapida e meno costosa. Nel 1872 vengono siglati accordi per l'avvio di nuove linee da parte di Rubattino, Florio, la società Trinacria e la Peninsular & Oriental, quest'ultima investita del compito di condurre la *Valigia delle Indie* (treno che collegava Londra a Bombay) dal porto di Brindisi a Suez e ritorno. Cinque anni più tardi le convenzioni saranno rinnovate nella loro interezza, perdendo l'originaria prerogativa 'postale' per dirsi 'commerciali'.

I nuovi accordi consolidano la posizione dominante delle compagnie Rubattino e Florio, destinatarie della quasi totalità dei contratti e chiamate a estendere ulteriormente il raggio delle proprie attività. L'armatore genovese già nel luglio 1868 aveva inaugurato una linea quindicinale fra il capoluogo ligure e Port Said, linea per la quale, all'indomani dell'apertura del Canale di Suez, aveva ricevuto un sussidio statale (Doria 1990, 119-21). Nel 1877 lo stesso Rubattino si vede assegnate varie altre rotte, fra cui quelle per l'Egitto e le Indie. La famiglia Florio, da parte sua, non solo mantiene il controllo sull'intera costa siciliana, con la facoltà di condurre la propria flotta fino a Malta e Tunisi, ma si vede attribuiti anche nuovi servizi per il Levante e il Mar Nero (Candela 2010, 92-4).

3 Il sogno di una compagnia nazionale

Si è accennato a come, all'indomani dell'Unità, fosse stata accarezzata l'ipotesi di dare vita a una grande società armatoriale, in grado di assolvere, da sola, tutti i compiti relativi alla distribuzione della posta, agli allacci con le isole e alle relazioni mercantili nel Mediterraneo e, in prospettiva, oltre Gibilterra. Al pari che nel caso delle ferrovie, l'ipotesi era stata infine riposta nel cassetto.

L'idea riaffiora nel 1877, al rinnovo degli accordi per le linee sovvenzionate. È il governo che la rilancia, suggerendo ai due maggiori operatori del settore, Rubattino e Florio, di congiungere le rispettive flotte. Il processo di concentrazione industriale da cui, quattro anni dopo, prenderà forma la Navigazione generale italiana (NGI) è ben diverso da quello che nel 1905 darà luogo, nel campo dei trasporti terrestri, a Ferrovie dello Stato. Se alla radice di queste ultime, infatti, ci sarà la volontà dell'operatore pubblico di assumere la diretta gestione del servizio, escludendovi le imprese che lo avevano fin lì amministrato, nel caso della NGI ci troviamo di fronte a una fusione che resta nell'ambito dell'iniziativa privata.

La Navigazione generale nasce nel settembre 1881, forte di oltre ottanta navi, tante quante ne conferiscono Rubattino e Florio [fig. 2]. Alla sua comparsa contribuisce in misura determinante l'intensificarsi della depressione economica mondiale, che sbriciola rapporti mercantili e alleanze politiche, ne tiene a battesimo di nuove, accende tensioni commerciali e militari. Alla NGI sono assegnate funzioni strategiche, che comprendono il consolidamento della posizione del Paese nel Mediterraneo e in Oriente e l'appoggio alle spedizioni coloniali promosse dai governi della Sinistra storica (Webster 1974, 299).

È un'operazione non banale e soprattutto costosa. A garantire alla nuova società l'indispensabile sostegno finanziario pensa il Credito mobiliare, banca torinese presieduta da Domenico Balduino. Sin dall'immediata fase postunitaria, le banche d'affari si erano prodigate nel

prestare capitali alle imprese coinvolte in settori nevralgici per il Paese come le ferrovie, l'edilizia e la stessa navigazione. Il Credito mobiliare era la banca di riferimento di Rubattino, la cui società armatoriale, alla vigilia della fusione con la flotta di Florio, risultava pesantemente indebitata. L'istituto torinese aveva spinto perché il connubio si realizzasse: era la sola possibilità per salvare l'imprenditore ligure dal fallimento. Questo è lo scenario che nel 1881 conduce Domenico Balduino alla presidenza della NGI.

Negli anni Novanta il Credito mobiliare viene travolto dalla tempesta che si abbatte sul sistema bancario nazionale. La Navigazione generale diventa allora cliente della neocostituita Banca commerciale italiana (Comit). Istituto 'alla tedesca', la Comit non si limiterà a fornire alla NGI capitali di investimento, ma entrerà nel suo consiglio di amministrazione con propri fiduciari, che ne influenzeranno scelte e indirizzi in misura crescente fino alla crisi del 1929 (Giulianelli 2020, 33-4).

La Navigazione generale punta a conseguire economie di scala e un'alta efficienza organizzativa, indispensabili in un settore dove la competizione si gioca sempre più intorno al contenimento dei costi e alla capacità di raggiungere i mercati più lontani. Nei fatti, il suo primo obiettivo è reggere la concorrenza di compagnie straniere come la Messageries Maritimes e l'Österreichischer Lloyd, spercie sulle rotte aperte grazie al taglio dell'istmo di Suez.

Alla nuova compagnia, Rubattino e Florio non conferiscono solo le proprie navi, ma anche le rispettive esperienze. In particolare, conferiscono una qualità di cui l'armamento italiano non aveva mostrato fin lì di abbondare: l'attitudine a proiettarsi oltre i confini nazionali e dotarsi - meglio se con il concorso delle risorse pubbliche - di navi a propulsione meccanica. Già nel 1852, per esempio, Rubattino aveva promosso la Transatlantica, impresa che aveva acquistato piroscafi di costruzione inglese per



Figura 2 Manifesto pubblicitario Navigazione generale italiana. Inizio Novecento. Museo nazionale Collezione Salce, Treviso, inv. 10301

LA VELOCE
 NAVIGAZIONE ITALIANA
 Società Anonima
 CAPITALE EMESSO, VERSATO L. 13.000.000
 Sede in Genova
 Piazza Nuzziata
 Numero 18

PER MONTEVIDEO e BUENOS-AIRES
 3 LUGLIO 1893

DUCHESSA DI GENOVA
 TOCCANDO BARCELONA - LAS PALMAS

18 LUGLIO

NORD-AMERICA
 TOCCANDO BARCELONA - LAS PALMAS - RIO JANERIO

22 LUGLIO

ROSARIO
 TOCCANDO NAPOLI - SAN VINCENZO - SANTOS

PER RIO JANEIRO E SANTOS

10 LUGLIO **RIO JANERIO** Toccando GIULTERIA - SAN VINCENZO - PENAMBUCO - BAHIA

20 LUGLIO **CITTÀ DI GENOVA** Toccando GIULTERIA - SAN VINCENZO - VITTORIA

PER INFORMAZIONI E PASSAGGI RIVOLGERSI

Figura 3 Cartolina/manifesto de La Veloce per Montevideo e Buenos-Aires [lit. Doyen] (Torino). Litografia a colori. Bibliothèque nationale de France, ENTIC-1-FT6

N.G.I. LINE

S.S. DUILIO 22.000 TONS
 S.S. GIULIO CESARE " " " "

LARGEST, FASTEST & FINEST LINERS CROSSING THE SOUTH ATLANTIC

LONDON TO RIO DE JANEIRO 12 DAYS
 "" "" "" BUENOS AIRES 14 1/2 "" ""

For Information & Bookings
 Apply to this Agency

BOZZO & COCCARELLO - GENOVA

Figura 4 Manifesto pubblicitario Navigazione generale italiana per il Duilio e il Giulio Cesare. Anni Venti. Fotocromolitografia su carta. Museo nazionale Collezione Salce, Treviso, inv. 16020

il trasporto di merci e passeggeri nelle Americhe (rotte Genova-Montevidео e Genova-New York). Prima di allora, nessuna società italiana o straniera aveva mai impiegato vapori su linee transoceaniche regolari. La rovinosa fine accusata dalla Transatlantica, appena cinque anni dopo la sua nascita, non cancella l'originalità dell'esperimento. Nel giugno 1877 Ignazio Florio aveva invece aperto una linea Palermo-New York, da curare con i piroscafi appena rilevati dalla Trinacria, compagnia fallita dopo

avere a sua volta tentato di dare avvio a un servizio per le Americhe. Neanche l'iniziativa di Florio, per la verità, aveva conseguito un successo pieno: dopo il viaggio inaugurale, le navi dell'imprenditore siciliano non solo avevano coperto la rotta oceanica con periodicità irregolare, ma erano anche andate incontro a qualche disavventura tecnica, che aveva infine spinto lo stesso Florio a ordinarne di nuove, più moderne e attrezzate, ai cantieri scozzesi.

4 La svolta del 1893-1901

Gli Ottanta sono anni difficili per l'intera economia occidentale. In Italia la crisi morde con forza, colpendo tutti i settori produttivi, in particolare l'agricoltura e l'industria marittima.

I cantieri, in affanno già nel decennio precedente, per non affondare si aggrappano alle commesse militari, veicolate da una rinnovata politica navale che intende munire il Paese di una poderosa flotta da guerra. Questo programma, ideato e promosso dal ministro della marina Benedetto Brin, comporta il coinvolgimento di alcuni impianti privati, che si affiancano agli arsenali di Stato per rispondere alla domanda di nuovi mezzi. In questa fase, i cantieri possono contare anche sui premi messi a disposizione dalla legge Boselli del 1885, la quale prevede contributi per gli stabilimenti che realizzino navi in acciaio, utilizzando metallo italiano. La legge contempla anche premi di navigazione a vantaggio delle società armatoriali impegnate in trasporti particolari, uno strumento che sarà reiterato fino allo scoppio del primo conflitto mondiale.

Fonte di furibonda polemica fra quanti ritengono plausibile, se non addirittura necessario, l'intervento statale a beneficio dell'industria e quanti, al contrario, chiedono all'operatore pubblico di restare fuori dal mercato, la legge Boselli mancherà tanto il suo obiettivo esplicito (sostenere la cantieristica e sollecitare l'ammodernamento della flotta

mercantile nazionale), quanto la sua finalità più vera, benché taciuta (nutrire la nascente siderurgia italiana).

Nello stesso periodo, il settore dell'armamento soffre non meno della cantieristica. Il basso livello dei noli e il quasi-monopolio delle sovvenzioni pubbliche garantito alla Navigazione generale lo costringono in uno stato di inerzia. Ne deriva l'insistito impiego di naviglio vecchio e scadente, che allontana l'Italia dalla frontiera tecnologica e, soprattutto, dal circolo delle maggiori potenze navali.

A sottrarre i trasporti marittimi dal torpore è l'inversione della congiuntura economica. Il tramonto del XIX secolo coincide con quello della depressione mondiale, originando per via esogena effetti positivi, che si manifestano in primo luogo nei commerci internazionali. Al migliorato scenario esterno si accompagnano, in Italia, tre provvedimenti che contribuiranno al rilancio del comparto della navigazione.

Il primo provvedimento cade nel 1893 ed è il rinnovo delle convenzioni. La NGI trova piena conferma della propria posizione dominante, vedendosi assegnata gran parte delle linee protette, in particolare quelle per il Levante, l'Estremo Oriente, il Mediterraneo meridionale, oltre a vari servizi che interessano l'Adriatico, il Tirreno e il Mar di Sicilia. Da questo paniere restano fuori alcune rotte minori, distribuite fra le compagnie Puglia,



Figura 5 Manifesto pubblicitario Navigazione generale italiana. 1910-20. Museo nazionale Collezione Salce, Treviso, inv. 10301



Figura 6 Il *Dullio* presso il molo della 57esima Strada a New York, 4 febbraio 1926. Negativo fotografico su lastra di vetro. Bain News Service, publisher. Library of Congress, George Grantham Bain Collection, LC-B2- 6513-9 [P&P]

Siciliana, Napoletana e Neederland. Alla Navigazione generale viene però imposto un vincolo: l'ammodernamento della propria flotta con navi di nuova costruzione, da ordinare a cantieri nazionali (*Atti della Commissione reale per i servizi marittimi* 1906, 26; Ogliari, Radogna 1977, 820).

Il secondo provvedimento è del 1896 e prevede contributi statali per gli stabilimenti navalmeccanici. Aggiornamento della legge Boselli, avrà un'efficacia molto superiore a quest'ultima, almeno a giudizio dei sostenitori dell'intervento statale in economia, che le intersteranno la ripida ascesa registrata dalle costruzioni navali negli anni seguenti. Ascesa che i liberisti, invece, attribuiranno per intero alla favorevole curva del mercato internazionale (Fragiacomo 2012, 43).

Con il terzo e ultimo provvedimento si apre il nuovo secolo. Nel 1901 viene promulgata la prima legge organica sull'emigrazione. Sorto a cavallo dell'Unità, quello migratorio è un fenomeno che aveva subito una secca accelerazione negli ultimi vent'anni dell'Ottocento, anche in virtù dei progressi realizzati nel campo dei trasporti marittimi. Gran parte di chi aveva lasciato l'Italia, in quella fase, si era dato le Americhe quale meta. Il viaggio, dunque, non poteva che avvenire per nave. Si era definito, così, un ricco segmento di mercato su cui la Navigazione generale era stata pronta a posizionarsi. La NGI aveva sfruttato il vuoto legislativo per impiegare in questo particolare tipo di trasporto navi consunte e promiscuamente stipate di merci e di persone alla disperata ricerca di un futuro (Molinari 1988). La legge del 1901, più ancora delle convenzioni rinnovate otto anni prima, la costringe

a ringiovanire la flotta. Il trasporto passeggeri viene definitivamente separato da quello delle merci, così da rendere meno insopportabile per gli emigranti il periodo da trascorrere a bordo. Le 'carrette del mare', quelle usate dalla NGI al pari delle altre compagnie italiane coinvolte in questo traffico, devono lasciare il posto a piroscafi più attrezzati e, relativamente, confortevoli.

All'inizio del XX secolo, mentre una serie di acquisizioni aziendali (La Veloce, Società Italia di navigazione a vapore, Lloyd italiano) [fig. 3] la trasformano in un gruppo di dimensioni considerevoli, la NGI non si limita a comprare nuove navi, ma opera anche una drastica scelta di campo, uscendo dal comparto dei servizi sovvenzionati. È una rivoluzione copernicana, attraverso la quale la maggiore delle compagnie di navigazione del Paese rinuncia alle sovvenzioni statali per riservare tutte, o quasi, le sue risorse al trasporto degli emigranti. Un trasporto che in età giolittiana si fa straordinariamente remunerativo, al punto da attirare l'interesse anche di altre società armatoriali italiane. Fra queste c'è il Lloyd sabauda, fondato a Torino nel 1906 con il concorso determinante della Banca italiana di sconto, del Banco di Roma e del Credito italiano [fig. 5].

Così come la Navigazione generale, negli anni che precedono il primo conflitto mondiale il Lloyd sabauda provvede al potenziamento della sua flotta, commissionando piroscafi moderni e di notevole portata. Si apre, così, l'era dei grandi transatlantici italiani: il *Giulio Cesare* e il *Duilio* [figg. 4, 6], per la NGI; il *Conte Rosso* e il *Conte Verde*, per il Lloyd sabauda (cf. Eliseo, *infra*; Eliseo, Piccione 2001, 60-71).

5 La cesura della Grande guerra

Allo scoppio del primo conflitto mondiale la marina mercantile italiana mostra di avere ultimato, finalmente, il passaggio alla propulsione meccanica: il tonnellaggio complessivo dei piroscafi in attività è tre volte superiore a quello dei velieri. Delle navi a motore, tuttavia, oltre i sei decimi ha una stazza che non raggiunge le mille tonnellate e solo una su tre ha un'età inferiore a quindici anni.

Il saldo del comparto al termine delle ostilità è di difficile calcolo. La guerra, se per un verso aveva provocato l'arresto degli scambi marittimi in alcune aree (Adriatico) e la requisizione statale di una parte della flotta mercantile, per un altro verso aveva indotto un forte rialzo dei noli e sollecitato una serie di provvedimenti a protezione del settore. Inoltre, la partecipazione allo sforzo bellico veicolata dalla macchina governativa della Mobilitazione industriale aveva spinto alcune grandi imprese ad ampliare il proprio perimetro di attività, invadendo il comparto marittimo. L'Ansaldo, per esempio, aveva rilevato due società armatoriali, la Transatlantica italiana e la Società nazionale di navigazione, così da gestire autonomamente il trasporto delle materie prime necessarie ai propri impianti meccanici e siderurgici (De Courten 1996, 85). L'Ilva si era invece attrezzata con una flotta propria, che aveva poi ceduto al Lloyd mediterraneo, da essa stessa fondato. La famiglia Piaggio, sin dal XIX secolo punto di riferimento della marineria genovese, nel 1917 aveva ulteriormente approfondito la sua presenza nel comparto acquisendo la Navigazione Alta Italia e dando vita alla Società ligure d'armamento.

Quello dipinto nel corso della guerra, dunque, è un quadro in movimento, che la 'nazionalizzazione' della

Venezia-Giulia contribuirà a modificare ulteriormente. Al termine del conflitto, nel settore della navigazione confluiranno nuove e importanti compagnie ex asburgiche, a cominciare dall'Österreichischer Lloyd, grande gruppo privato che sin dalla sua nascita, nel 1833, aveva rivestito un ruolo pubblico, in stretta collaborazione con il governo di Vienna. Per decenni ostico avversario con cui avevano dovuto confrontarsi tutte le maggiori compagnie armatoriali europee, nel 1919 si italianizza e cambia nome in Lloyd triestino. C'è poi la Navigazione libera triestina (Nlt). Compagnia sorta nel 1906 per iniziativa di alcuni imprenditori giuliani, la Nlt aveva beneficiato anch'essa, come l'Österreichischer Lloyd, della vicinanza con l'Impero asburgico: nel 1914 la sua flotta contava undici mercantili, quattro dei quali affondati durante il conflitto, mentre i restanti erano stati requisiti dalle forze dell'Intesa. Ci sono infine, ultimi ma non per importanza, i Cosulich.

Originaria di Lussinpiccolo, la famiglia Cosulich aveva mosso i primi passi nel settore dei trasporti marittimi all'inizio dell'Ottocento. Il decisivo salto di qualità, lo aveva compiuto un secolo dopo dando vita all'Austro-Americana di navigazione, specializzata nel trasporto degli emigranti, e avviando a Monfalcone quello che sarebbe diventato, a partire dal dopoguerra, il maggiore cantiere navale italiano. Nel 1915 l'Austro-Americana disponeva di 29 navi, ridotte a dieci al termine del conflitto, quando la compagnia cambia ragione sociale e diventa Cosulich-Società triestina di navigazione, continuando a curare i servizi passeggeri e merci con le Americhe (Confalonieri 1997, 598; Mellinato 2001, 111) [figg. 7-8].



Figura 7 Italo Cenni, manifesto pubblicitario Italian Lines. 1932-39. Cromolitografia su carta. Museo nazionale Collezione Salce, Treviso, inv. 18421



Figura 8 Giuseppe Riccobaldi Del Bava, manifesto pubblicitario Cosulich per la *Neptunia*. 1932. Cromolitografia su carta. Museo nazionale Collezione Salce, Treviso, inv. 01585.

6 Il riordino del settore armatoriale durante il fascismo

Il 1925 è un anno importante per la marineria italiana. Viene varato infatti il *Conte Biancamano*, ultimo fra i grandi transatlantici del Regno a essere costruito all'estero (Scozia). Posto dal Lloyd sabauda sulla linea per New York, si rivolge a una clientela di turisti, non di emigranti. D'altra parte, i provvedimenti restrittivi presi in materia migratoria dall'amministrazione statunitense nel 1921 e nel 1924 non lasciano alternative alle compagnie di navigazione. Quella che viene allora presentata come una libera scelta di mercato, in realtà è il tentativo di adattarsi a uno scenario in transizione.

Il 1925 è anche l'anno in cui il fascismo, accantonate le bardature liberali, si trasforma definitivamente in regime autocratico e interventista in economia. Il mare diventa oggetto di una delle 'battaglie' che punteggeranno la retorica mussoliniana. Inneggando alla conquista del Mediterraneo (*Mare nostrum*), il governo si propone, fra le altre cose, di accrescere il peso della bandiera italiana nei traffici internazionali, migliorando così il saldo dei noli e, di qui, la bilancia dei pagamenti.

È con questa prospettiva che nel gennaio 1926 viene effettuato il riordino delle linee marittime sovvenzionate. Il comparto è diviso in 'servizi utili' e 'servizi indispensabili': varie sono le società armatoriali coinvolte, cui lo Stato per un verso garantisce consistenti contributi e, per un altro, impone il rinnovamento delle flotte. Si provvede anche al ripristino dei premi di costruzione, sospesi durante il conflitto: gli aiuti vengono rapportati alla stazza delle navi realizzate, alla potenza dei loro apparati motore (a combustione interna: il vapore è ormai tramontato) e al consumo di carburante. Nel luglio 1929 il governo aggiungerà un compenso di armamento per il naviglio che, fabbricato in Italia, raggiunga una velocità compresa fra i 14 e i 24 nodi.

Sono misure, tutte, che puntano a obiettivi comuni: sostenere la cantieristica nazionale e, insieme, predisporre

una flotta mercantile imponente e moderna. Sul piano quantitativo, gli effetti sono ambivalenti: il tonnellaggio varato cresce in maniera rapida e decisa; scarse, invece, si rivelano le ricadute sulla presenza della bandiera italiana nei traffici che fanno capo ai porti nazionali. Sul piano qualitativo, questi provvedimenti scatenano una nuova corsa ai grandi transatlantici. Tra la fine degli anni Venti e l'inizio dei Trenta la marineria italiana acquisisce l'*Augustus*, il *Saturnia*, il *Vulcania*, il *Conte Grande*, il *Conte di Savoia* e il *Rex* [fig. 9]. Il fascismo li elegge esempi della competenza tecnica dell'industria italiana e della supposta centralità del Paese nello scacchiere internazionale [fig. 10]. Sono navi splendide, che entrano però in azione quando sui trasporti oceanici sta per abbattersi la Grande crisi.

Il crollo di Wall Street dell'ottobre 1929 innesca un effetto a catena che dagli Stati Uniti si propaga nell'intero Occidente. I traffici marittimi flettono pesantemente e così pure i noli. Ne consegue un eccesso di offerta di vettori che in Italia produce un doppio effetto: da un lato, larga parte della flotta esistente viene dismessa o addirittura demolita; dall'altro, frenano sia gli acquisti all'estero, sia la produzione di navi all'interno dei confini nazionali. Nel dicembre 1931, dopo oltre quindici anni di assenza, vengono ripristinati i premi di navigazione, benché circoscritti ai piroscafi da carico. Nel 1934, un ulteriore provvedimento assicurerà contributi ai transatlantici disposti a installare apparati motore più potenti.

Gli aiuti diretti al settore non bastano, tuttavia, per sottrarre la navigazione alle secche della crisi. Si fa ricorso, allora, alla politica degli accordi e delle fusioni. L'obiettivo è conseguire economie di scala, eliminare la duplicazione dei servizi e contenere le spese di esercizio. Nel 1931-32 dall'accorpamento delle maggiori compagnie armatoriali prendono forma quattro gruppi: l'Italia flotte riunite, il 'nuovo' Lloyd triestino, la Tirrenia





[sopra]

Figura 9

Estratto da brochure promozionale del Rex per i viaggi in prima classe. Anni Trenta. ASMUST, Raccolta documentaria dei primati scientifici italiani, Soggetti. 1389. Rex

**Figura 10**

Giovanni Patrone, manifesto promozionale per il Rex. 1932. ASMUST, Raccolta documentaria dei primati scientifici italiani, Soggetti. 1389. Rex

e l'Adriatica di navigazione. L'Italia flotte riunite nasce come evoluzione di un accordo di cartello, siglato nel 1928 dalla NGL, dal Lloyd sabauda e dalla Cosulich per disciplinare i servizi transoceanici. Il 'nuovo' Lloyd triestino raccoglie invece la Sitmar, la Marittima italiana (sorte entrambe alla vigilia della Grande guerra) e l'omonima società giuliana, dal 1928 proprietà della famiglia Cosulich. Nella Tirrenia confluiscono la Florio e la Citra, entrambe fondate nell'ambito del riordino dei servizi convenzionati operato nel 1925. Completa il quadro

l'Adriatica di navigazione, che raduna le flotte di Puglia, Costiera, Nautica, San Marco, Zaratina e Società anonima imprese marittime.

Poco più tardi il settore sarà sottoposto a una nuova riorganizzazione, a opera dell'Istituto per la ricostruzione industriale (IRI). Fondato nel gennaio 1933 per salvare le banche, messe in ginocchio dalla crisi economica, l'IRI rileva dal portafoglio dei principali istituti di credito italiani oltre la metà del capitale nominale delle società armatoriali del Paese. Diventa proprietario, così, di nove decimi

del naviglio mercantile nazionale (D'Antone 2012, 184).

Nel dicembre 1936 lo stesso Istituto darà vita a Finmare, holding cui affiderà il controllo delle sue partecipazioni azionarie nel settore della navigazione. Alla comparsa di Finmare seguirà la revisione delle convenzioni, che distribuirà fra le quattro compagnie maggiori altrettante aree di traffico. L'Italia flotte riunite si vedrà così assegnate le linee per le Americhe; la Società orientale

di navigazione (ex Lloyd triestino) curerà i collegamenti con Africa, Asia e Australia; la Tirrenia si indirizzerà verso il Mediterraneo occidentale, il Tirreno, la Libia e il nord Europa; l'Adriatica, infine, sarà chiamata a operare nel Mediterraneo orientale e in Adriatico.

È sulla scorta di questa razionalizzazione che la marina mercantile italiana si presenterà al secondo conflitto mondiale.

Bibliografia

- Atti della Commissione reale pei servizi marittimi. Vol. 1, Relazione generale (Relatore: deputato Pantano).* (1906). Imola: Cooperativa tip. edit. Paolo Galeati.
- Candela, S. (2010). «Rubattino, i Florio e la nascita della Navigazione generale italiana». *Raffaele Rubattino. Un armatore genovese e l'Unità d'Italia* 2010, 91-101.
- Confalonieri, A. (1997). *Banche miste e grande industria in Italia, 1914-1933. Vol. 2, I rapporti banca-industria.* Milano: Banca commerciale italiana.
- D'Antone, L. (2012). «Da ente transitorio a ente permanente». Castronovo, V. (a cura di). *Storia dell'Iri. Vol. 1, Dalle origini al dopoguerra 1933-1948.* Roma-Bari: Laterza, 167-228.
- De Courten, L. (1996). «L'Ansaldo e la politica navale durante l'età giolittiana». Hertner, P. (a cura di). *Storia dell'Ansaldo. Vol. 3, Dai Bombrini ai Perrone.* Roma-Bari: Laterza, 67-92.
- Doria, G. (1990). *Debiti e navi. La compagnia di Rubattino 1839-1881.* Genova: Marietti.
- Doria, M. (2001). «La marina mercantile a vela in Liguria dalla metà dell'Ottocento alla prima guerra mondiale». Frascani, P. (a cura di), *A vela e a vapore. Economia, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento.* Roma: Donzelli, 83-107.
- Eliseo, M.; Piccione, P. (2001). *Transatlantici. Storia delle grandi navi passeggeri italiane.* Genova: Tormena.
- Flore, V.D. (1970). *L'industria dei trasporti marittimi in Italia. Parte II. L'azione dello Stato dal 1860 e il 1965.* Roma: Bollettino di informazioni marittime.
- Fragiacomo, P. (2012). *L'industria come continuazione della politica. La cantieristica italiana 1861-2011.* Milano: FrancoAngeli.
- Giulianelli, R. (2020). «Emigranti e turisti. La Navigazione generale italiana, 1881-1936». *Storia e problemi contemporanei*, 84, 32-56.
- Maggi, S. (2009). *Storia dei trasporti in Italia.* Bologna: il Mulino.
- Mellinato, G. (2001). *Crescita senza sviluppo. L'economia marittima della Venezia Giulia tra Impero asburgico e autarchia (1914-1936).* San Canzian d'Isonzo: Consorzio culturale del Monfalconese.
- Mitchell, B.R. (1992). *International Historical Statistics. Europe 1750-1988.* London; New York: Stockton Press.
- Molinari, A. (1988). *Le navi di Lazzaro. Aspetti sanitari dell'emigrazione transoceanica italiana: il viaggio per mare.* Milano: FrancoAngeli.
- Ogliari, F.; Radogna, L. (1977). *La Navigazione generale italiana. Le sue eredi - Le minori.* Milano: Cavallotti.
- Piccione, P. (2010). «Raffaele Rubattino e la Compagnia Transatlantica 1852-1858». *Raffaele Rubattino. Un armatore genovese e l'Unità d'Italia* 2010, 59-65.
- Piccione, P. (2018). *Le navi dei Florio. Storia delle attività armatoriali 1840-1931.* Palermo: Nuova Ipsa editore.
- Raffaele Rubattino. Un armatore genovese e l'Unità d'Italia = Catalogo della mostra* (2010) (Genova, Palazzo San Giorgio, 13 novembre 2010-30 aprile 2011). Cinisello Balsamo: Silvana Editoriale.
- Robb, A.M. (1965). «Costruzioni navali». Singer, C. et al. (a cura di), *Storia della tecnologia. Vol. 5, L'età dell'acciaio, circa 1850-1900.* Torino: Paolo Boringhieri, 359-401.
- Supino, C. (1919). *La marina mercantile italiana.* Bologna: Zanichelli.
- Webster, R.A. (1974). *L'imperialismo industriale italiano 1908-1915. Studio sul prefascismo.* Torino: Einaudi.