

TRA LEGITTIME RICHIESTE E APERTI RICATTI. GLI IMPRENDITORI DEL MARE, STRINGHER E BENEDUCE

*Roberto Giulianelli**

Between Legitimate Requests and Open Blackmail. The Entrepreneurs of the Sea, Stringher and Beneduce

This article examines the relationships between the government and some of the major shipping companies during Fascism. To a large extent, these relationships revolved around two credit institutions, Consorzio per sovvenzioni su valori industriali (CSV) and Istituto per il credito navale (ICN). CSV and ICN had to provide subsidized loans to aid the maritime industry, a sector considered economically and politically strategic by fascism. In order to induce them to grant credit, Bonaldo Stringher – Governor of the Bank of Italy, of which CSV was a section – and Alberto Beneduce – creator and President of ICN – were subjected to strong pressure from entrepreneurs, some ministers, and Mussolini.

Keywords: Fascism, Bank of Italy, Credit, Maritime industry, Shipping.

Parole chiave: Fascismo, Banca d'Italia, Credito, Industria navale, Navigazione.

1. *Capitali a buon mercato: il lungo inseguimento.* All’indomani dell’unificazione nazionale, l’importanza del mare era di tutta evidenza per il Regno d’Italia. I suoi oltre ottomila chilometri di spiagge e approdi, infatti, predisponevano il nuovo Stato a intensi scambi mercantili e a una pesca che rappresentava un’indispensabile fonte di reddito per molti centri rivieraschi.

L’attenzione di amministratori e politici del Regno si concentrò su armamento e navalmeccanica. Se è superfluo ribadire lo stretto legame che li connotava – gli armatori ordinavano i natanti ai cantieri, secondo il più lineare dei rapporti fra committente e fornitore –, non sembra inutile soffermarsi sui tre aspetti che rendevano fondamentali questi due settori per lo Stato unitario. In primo luogo, l’aspetto produttivo-occupaziona-

* Università Politecnica delle Marche, Dipartimento di Scienze economiche e sociali, Piazzale Martelli 8, 60121 Ancona; r.giulianelli@univpm.it.

le. Domandare e costruire navi erano azioni capaci di coinvolgere una platea di imprenditori, professionisti e operai, i cui lavoro, capacità di spesa e possibilità di risparmio dipendevano da queste attività. In secondo luogo, l'aspetto commerciale. In un'epoca in cui le transazioni interne e internazionali continuavano ad avvenire in massima parte per mare – affermazione che in Italia trovava piena verifica, complici la singolare conformazione fisica della Penisola e la carente rete viaria terrestre – e i paesi più avanzati si dotavano di navi a vapore e in ferro/acciaio, la disponibilità di una robusta flotta mercantile rappresentava un fattore strategico per l'economia nazionale. In terzo luogo, infine, l'aspetto geopolitico. Possedere naviglio di buona qualità significava essere in grado di inserirsi nelle principali rotte, potenziali teste di ponte per una crescente influenza dell'Italia nel Mediterraneo. Quest'ultima considerazione acquisisce valenza persino maggiore se dalla sponda mercantile ci si sposta su quella militare: disporre di una capace flotta da guerra – la cui mancanza, peraltro, il paese avrebbe drammaticamente sperimentato con la sconfitta di Lissa del luglio 1866 – era condizione necessaria per difendere i confini. Queste note preliminari aiutano a comprendere come mai la questione marittima abbia trovato rapidamente posto sul tavolo del governo italiano. Armatori e costruttori navali la posero con forza, facendo leva sui tre aspetti sopra ricordati per chiedere sostegno a uno Stato che non poteva sottovalutare l'industria del mare. La scelta di campo liberista compiuta dalla Destra storica incontrò nel settore dei trasporti uno dei suoi limiti più rilevanti. Così fu per le ferrovie, rimesse a imprese private, ma al prezzo di onerosi contratti pubblici di appalto, accompagnati da ancora più generose convenzioni statali per la gestione delle tratte. Così fu anche per l'armamento e la navalmeccanica, soccorsi da prebende che si irrobustirono a partire dagli anni Ottanta, sotto gli «interventisti» governi della Sinistra, distribuendosi fra premi di navigazione e di costruzione, convenzioni maritime e commesse ministeriali ai cantieri¹.

Tutti gli interventi appena elencati prefiguravano aiuti diretti. Compagnie armatoriali e società cantieristiche beneficiarono di sostegni pubblici per offrire servizi lungo rotte di interesse nazionale, o assolvere a trasporti specifici, o impiegare acciaio italiano nella fabbricazione delle navi mercantili, o garantire al paese una poderosa flotta da guerra. Gli imprenditori, tuttavia,

¹ Per un quadro riassuntivo sulla gestione dei trasporti ferroviari e di quelli marittimi nell'Italia postunitaria si rinvia a S. Maggi, *Storia dei trasporti italiani*, Bologna, il Mulino, 2005.

chiesero di attingere anche ad aiuti indiretti, che ne agevolassero l'accesso al credito.

Il carattere *bank oriented* dell'industria italiana trovò, nel settore marittimo, una delle sue espressioni più manifeste. Il ricorso al mercato per la raccolta dei capitali da parte delle imprese fu pressoché nullo nell'Ottocento e sarebbe stato molto scarso nella prima parte del secolo successivo. La copertura delle spese, sia quelle correnti, sia soprattutto quelle relative alla dotazione di macchinari e impianti, venne assicurata in larga misura dagli istituti di credito. La tempesta che si scatenò nei primi anni Novanta, conseguenza dell'esplosione della bolla edilizia, ridefinì il quadro delle grandi banche cui gli imprenditori del mare potevano affidarsi. La crescente attenzione rivolta dal rinnovato settore finanziario a un'industria nazionale che, proprio a cavallo del XIX e XX secolo, muoveva i primi significativi passi verso la modernità non fu peraltro accompagnata da condizioni di prestito favorevoli. Armatori e imprenditori navalmecanici pretendevano – quasi fosse un diritto – di avere capitali a basso costo. Legavano questa rivendicazione alla competitività. La loro tesi non era priva di fondamento: in un settore come quello marittimo, per sua natura esposto alla concorrenza internazionale, se gli operatori degli altri paesi godevano di aiuti statali capaci di migliorare le condizioni di offerta dei loro servizi, o ci si adeguava, introducendo misure di impatto almeno pari, oppure si era destinati alla sconfitta. Tra Otto e Novecento, in effetti, il mercato in cui l'industria marittima operava appariva ben lontano dalla concorrenza perfetta. A occupare la scena erano posizioni dominanti, in buona quota figlie di una mano pubblica che tendeva a stendersi su pochi operatori. Neppure l'Inghilterra, patria della rivoluzione industriale e poi del liberismo, poteva dirsi immune da questa prassi.

Ne conseguì la richiesta di introdurre il credito navale, vale a dire un credito speciale sottratto al controllo delle banche ordinarie e volto al solo settore marittimo. Fu l'età giolittiana a ospitare i primi progetti che si mossero concretamente in questa direzione². In tutti venne previsto l'intervento dell'operatore pubblico, immaginato talvolta assumere la gestione diretta di un ipotetico istituto di scopo, talaltra affiancare organismi privati – già esistenti o da costituire – al fine di permettere a questi l'applicazione di un interesse di favore sui prestiti, offrendosi come garante ultimo delle operazioni.

² R. Julianelli, *Armatori, banche e Stato. Il credito navale in Italia dall'Unità alla prima crisi petrolifera*, Bologna, il Mulino, 2017, pp. 35 sgg.

Fu proprio sul tema delle garanzie che questi progetti incontrarono un ostacolo insormontabile. I proponenti tendevano ad assimilare il credito navale al credito fondiario, unico esempio concreto di credito speciale nell'Italia del tempo. Il credito fondiario, però, faceva perno sulla possibilità di accendere un'ipoteca di primo grado sugli immobili posseduti dal richiedente il prestito. Non così il credito navale. I natanti avevano prospettive di impiego e di vita ben diverse da un terreno o da un edificio. Iscrivere un'ipoteca su di essi avrebbe fornito al creditore una tutela incerta: non è un caso che l'ipoteca navale, assente dal codice di commercio del 1865, sia stata ignorata anche dal codice del 1882.

Nessun istituto finanziario – privato, pubblico o semipubblico che fosse – avrebbe assunto il rischio di concedere prestiti privi di una solida garanzia. Fino allo scoppio della Grande guerra questa mancanza, abbinata all'azione sotterranea svolta dalle banche miste (Banca commerciale italiana, Credito italiano, Banco di Roma, Banca italiana di sconto), interessate a mantenere il controllo di un comparto redditizio come quello marittimo, consegnò al fallimento i propositi di introdurre il credito navale in Italia.

2. Lo stiletto della competitività, la clava della disoccupazione. Il quadro mutò con il primo conflitto mondiale. La guerra spinse la Banca d'Italia – in accordo con il governo e gli altri due istituti di emissione monetaria (Banco di Napoli, Banco di Sicilia) – a prevedere un inedito organismo per il finanziamento del settore secondario. Il Consorzio per sovvenzioni su valori industriali (Csvi) nacque nel 1914. Tratteggiato da Bonaldo Stringher, direttore generale della Banca d'Italia, aveva l'intento di fornire credito a basso costo alle imprese, affiancandosi così alle banche miste, di cui nei fatti ambiva a erodere il monopolio. Di entità limitata e perciò a breve termine, i prestiti del Consorzio erano volti alla copertura delle spese relative al solo capitale circolante³.

Il Csvi segnò una tappa decisiva nel percorso di formazione del credito industriale in Italia. Nel novembre 1916 le sue competenze vennero espansamente estese al ramo armatoriale. Di scala modesta, i finanziamenti offerti dal Consorzio non necessitavano della garanzia regina dell'ipoteca navale, accontentandosi di tutele tradizionali e di rango inferiore, come il pegno.

³ A.M. Biscaini, P. Gnes, A. Roselli, *Origini e sviluppo del Consorzio per sovvenzioni su valori industriali durante il governatorato Stringher*, in «Bancaria», XLI, 1985, 2, pp. 154-173: 155-156.

L'allargamento della sfera di azione del Csvi all'industria marittima, per un verso, confermò la centralità rivestita da questo settore per il paese, ancor più in una fase di forzata compressione dei traffici mercantili come fu quella bellica. Per un altro verso, costituí la risposta a un'iniziativa assunta, due mesi prima, dalla Navigazione generale italiana (Ngi).

Sorta nel 1881 dalla fusione delle flotte Rubattino (Genova) e Florio (Palermo), la Ngi aveva presto assunto il dominio del settore armatoriale in Italia⁴. A premiarla erano state due scelte strategiche. La prima, prolungamento della politica aziendale praticata da Raffaele Rubattino e dalla famiglia Florio nella fase preunitaria, aveva fatto leva sulla cura di servizi postali e commerciali di particolare rilievo pubblico e perciò finanziati dallo Stato attraverso le convenzioni marittime. La seconda scelta era passata, invece, tramite l'ingresso nel munifico mercato della grande emigrazione transoceânica, asset che dall'alba del XX secolo aveva assorbito quasi per intero l'attività della Ngi. Questa, nel settembre 1916, si era dotata di una *house bank*, l'Istituto italiano di credito marittimo (Credimare), fra i cui scopi statutari spiccava l'attività di prestito alle società di navigazione⁵.

Il pericolo che il Credimare completasse la trasformazione della Ngi in una sorta di *zaibatsu* italiano⁶ – capace non solo di fagocitare le dirette concorrenti nazionali, ma anche di offrire un ulteriore strumento di lobbying alla Comit, cui la grande compagnia armatoriale era affidata – indusse governo e Banca d'Italia a intervenire attraverso il Csvi⁷. Durante la grande guerra l'impatto del Consorzio sovvenzioni sull'industria marittima, così come sull'intero settore secondario, fu però nullo. L'istituto di via Nazionale non erogò, infatti, alcun finanziamento. Non andò meglio peraltro al Credimare, anch'esso inattivo in questa fase.

La vera svolta nel comparto del credito navale giunse al termine del conflitto. Se l'istituto della Ngi continuò a rimanere al palo, concludendo la sua ingloriosa parabola a metà degli anni Trenta con una sofferta liquidazione,

⁴ S. Candela, *I Florio*, Sellerio, 1986, pp. 246 sgg.; O. Cancila, *I Florio. Storia di una dinastia imprenditoriale*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2019, pp. 148 sgg.

⁵ R. Julianelli, *Navires et banques entre les deux guerres mondiales. Le cas de l'Istituto di credito marittimo*, in «Revue d'histoire maritime», XIV, 2019, 26, pp. 103-123.

⁶ Nati sul finire dell'Ottocento, gli *zaibatsu* operarono in Giappone fino al termine della Seconda guerra mondiale. Si trattava di grandi gruppi industriali, a proprietà familiare, composti da imprese attive in diversi settori e dotati, ciascuno, di una banca interna.

⁷ L. De Courten, *Marina mercantile e finanza. Il credito navale dall'Unità alla seconda guerra mondiale*, in «Clio», XX, 1984, 2, pp. 233-260: 244.

il Csvi si produsse in un imprevisto colpo di coda. La necessità di prestare assistenza a un'industria afflitta dal venir meno delle commesse legate alla mobilitazione bellica e da una faticosa ripresa della domanda di mercato sollecitò Banca d'Italia e governo a prolungare la vita del Consorzio. Nel 1919 il Csvi concesse i suoi primi finanziamenti, il cui volume salì verticalmente nel triennio successivo, grazie anche a un doppio aumento di capitale in cui intervenne Cassa depositi e prestiti⁸.

Per favorire il riavvio sia dei traffici mercantili, sia delle costruzioni navali, Stringher ottenne la cancellazione di alcuni vincoli formali che avevano contribuito a inibire l'attività del Consorzio durante il conflitto. La combinazione fra l'elevato bisogno di capitali da parte di armatori e cantieristi e le maggiori disponibilità finanziarie del Csvi condusse a una rapida ascesa dei prestiti al settore marittimo, prestiti che dal 1919 al 1926 passarono da 0,7 a 194,7 milioni di lire, pari a poco meno di un terzo del totale degli impieghi dell'istituto.

Negli anni Venti, il credito navale somministrato dal Csvi assolse a due compiti. In prima battuta, supportò la ricostituzione della flotta nazionale, largamente distrutta durante la guerra. Si inserí, in questo modo, in un processo composito, che transitò anche per l'adozione di naviglio sottratto alla Germania sconfitta e, soprattutto, per l'acquisizione della marina mercantile giuliana, ex asburgica. In seconda battuta, sostenne il potenziamento della stessa flotta nazionale, secondo il disegno che il governo fascista definí a metà del decennio, revisionando il sistema delle convenzioni marittime e (re)introducendo robusti aiuti al settore.

Sezione della Banca d'Italia, il Csvi non era uno strumento di regime. Come l'istituto di via Nazionale tentava di mantenere salda la propria autonomia dal governo mussoliniano, così il Consorzio sovvenzioni s'impegnava a rispettare gli obiettivi che ne presiedevano l'esistenza e le procedure che la disciplinavano. Obiettivi e procedure marcarono confini che gli armatori provarono non di rado a oltrepassare, usando tutte le armi a loro disposizione. Fra queste, spicca la minaccia di indirizzare all'estero la propria domanda di naviglio.

Nell'estate del 1924 la Ngi accarezzò l'idea di imitare quanto fatto dal Lloyd Sabaudo, altra grande impresa di navigazione nazionale, che aveva commissionato alcuni piroscavi a un cantiere di Glasgow. La convenienza di rivolgersi oltre Manica si spiega alla luce del Trade Facilities Act. Promul-

⁸ E. Cianci, *Nascita dello Stato imprenditore in Italia*, Milano, Mursia, 1977, p. 15.

gata nel 1921 per sostenere l'occupazione, questa legge sollecitava infatti il Tesoro del Regno Unito a garantire prestiti agevolati di durata decennale a imprenditori, non importa di quale paese, che avessero ordinato navi a cantieri britannici.

Nel settembre 1924 gli imprenditori navalmeccanici italiani – da poco riuniti in consorzio (Ucni)⁹ al fine di accrescere la propria competitività internazionale e, non secondariamente, la capacità di pressione su governo e parlamento – si rivolsero a Costanzo Ciano. Il ministro delle Comunicazioni fu invitato a spingere il Csvi, o qualche altro istituto finanziario, a riprodurre le condizioni di credito assicurate nel Regno Unito, rendendosi disponibile a sostenere, se del caso, anche armatori stranieri che intendessero commissionare navi in Italia¹⁰. In realtà, informato dell'ordine scozzese effettuato dal Lloyd Sabaudo e di quello della Ngi alle porte, Ciano aveva già provveduto a coinvolgere, per lettera, il ministro delle Finanze De Stefanii. A giudizio del titolare del dicastero delle Comunicazioni, qualunque sanzione verso le compagnie nazionali «infedeli» sarebbe risultata inefficace in un settore marittimo per sua natura aperto al mercato internazionale. Dunque, «due sole vie rimangono allo Stato [...]: o consentire che esse ricorrono all'estero quando vi trovino condizioni più favorevoli di rifornimento; od offrire il mezzo di rifornirsi in Patria a condizioni non inferiori a quelle che sono possibili all'estero»¹¹.

La lettera di Ciano si concludeva con alcune proposte, che per lo piú chiamavano in causa il Csvi, di cui erano auspicate maggiori disponibilità finanziarie e la diluizione dei tempi di ammortamento dei prestiti. Il ministro suggeriva, inoltre, un massiccio intervento governativo in termini di sgravi fiscali e di contributi di interesse.

Nell'ottobre 1924 il contrasto fra le favorevoli condizioni offerte dal *Trade Facilities Act* e la lamentata impermeabilità del governo fascista alle richieste degli industriali della Penisola trovò ampio spazio anche in un «appuntino»

⁹ Dell'Ucni (Unione dei costruttori navali italiani) facevano parte il Cantiere navale triestino, l'Ansaldo, l'Ansaldo S. Giorgio, la N. Odero & Co., la Società esercizio bacini, i Cantieri navali riuniti, la Flli Orlando, lo Stabilimento tecnico triestino, il Cantiere navale S. Rocco, il Cantiere Scoglio Olivi, i Cantieri navali del Quarnero, il Cantiere navale Tosi e i Cantieri Pattison (A.F. Saba, *Fascismo e mito dell'efficienza. Consorzi e produzione navale per l'estero*, in «Italia contemporanea», 1994, 197, p. 777).

¹⁰ Archivio storico Banca d'Italia (ASBI), CSVI, Sede principale, Pratiche, n. 564, fasc. 5, Arrigo Gullini (presidente dell'Ucni) a Costanzo Ciano, Genova, 23 settembre 1924.

¹¹ Ivi, Pratiche, n. 565, fasc. 10, Il ministro delle Comunicazioni ad Alberto De Stefanii, Roma, 20 agosto 1924.

che la famiglia Cosulich, proprietaria di uno dei più potenti gruppi cantieristico-armatoriali del paese¹², spedì a Mussolini. Al pari dei responsabili della Ngi, i Cosulich insistettero anzitutto sulla nazionalità delle costruzioni. Non pareggiare, almeno, le condizioni offerte nel Regno Unito in termini di accesso al credito avrebbe comportato un'emorragia di ordini e, con essa, un sensibile aumento della quota di naviglio straniero nella flotta italiana. Certo, non la migliore delle prospettive per un regime che in quegli anni faceva dell'autarchia, se non ancora un concreto progetto politico, uno dei suoi slogan più martellanti. Tanto per i Cosulich, quanto per la Ngi, la minaccia di indirizzare all'estero le proprie commesse includeva, inoltre, un sottotesto per nulla velato: perdere ordini avrebbe costretto i cantieri nazionali a dismettere forza lavoro.

Proprio il pericolo di una montante disoccupazione, in un periodo delicato sui versanti economico e sociale come il primo dopoguerra, costituí una seconda leva cui armatori e costruttori si affidarono largamente negli anni Venti per reclamare la concessione di agevolazioni creditizie. Nel 1923 sempre i Cosulich presentarono domanda al Csvi per un finanziamento a favore del Cantiere navale triestino, vale a dire il loro impianto di Monfalcone. Alla risposta negativa del Consorzio, la famiglia giuliana replicò ricordando che «il Cantiere, sebbene abbia consegnata l'ultima nave ancora nel Marzo a.c., impiega stabilmente circa 1800 operai e 250 impiegati e paga direttamente Lit. 1.800.000 mensili di mercedi». La finalità del prestito, venne precisato a scanso di equivoci, era «evitare la disoccupazione e le conseguenti ripercussioni economiche»¹³.

Nel 1926 fu il Lloyd Triestino a porre il Csvi davanti all'*aut aut* credito/licenziamenti, annunciando che la mancata concessione di un finanziamento di 50 milioni di lire avrebbe provocato l'interruzione di alcune costruzioni in corso nei cantieri di Pola e Trieste, con conseguente perdita di settemila posti di lavoro. D'altro canto, del fatto che l'industria del mare fosse uno straordinario contenitore di manodopera e che le sue difficoltà generasse-ro profonde conseguenze politico-sociali aveva piena consapevolezza anche

¹² Sui Cosulich si rinvia, in particolare, al profilo di Mario Barsali, *Cosulich, famiglia*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. XXX, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 1984, ad vocem e G. Mellinato, *Crescita senza sviluppo. L'economia marittima della Venezia Giulia tra Impero asburgico e autarchia (1914-1936)*, San Canzian d'Isonzo, Consorzio culturale del Monfalconese, 2001, *passim*.

¹³ ASBI, CSVI, Sede principale, Pratiche, n. 696, fasc. 15, Cosulich-Società triestina di navigazione a Csvi-Rappresentanza di Trieste, Trieste, 29 agosto 1923.

Mussolini. Questi nel settembre 1924, mentre era alle viste il riordino delle convenzioni marittime, scrisse a Stringher:

Il continuo e preoccupante aggravarsi della crisi di disoccupazione nella classe marinara richiede l'urgente finanziamento delle nuove costruzioni di navi, occorrenti per i servizi sovvenzionati dalla Marina Mercantile. Trattasi di provvedimento che riveste carattere di importanza nazionale e, pertanto, La prego di volersi cortesemente interessare affinché siano abbreviate le relative pratiche¹⁴.

3. Credito speciale e integrazione nazionale. Alla minaccia di ricorrere ai cantieri esteri per soddisfare la domanda di nuove navi, lasciando disoccupati gli operai degli stabilimenti della Penisola, negli anni Venti gli armatori italiani aggiunsero la leva dell'integrazione nazionale.

Governo e parlamento sottoposero i territori dell'ex Impero austro-ungarico acquisiti al termine del conflitto a un attento controllo. Rispetto all'Alto Adige, anch'esso strappato a Vienna, le province giuliane presentavano per la verità problemi di assimilazione inferiori. Molti aspetti della tradizione asburgica avrebbero continuato a trovare largo seguito a Trieste e nelle zone vicine, senza però produrre gravi spinte centrifughe. Tuttavia, il passaggio dall'amministrazione viennese a quella romana non poteva non essere avvertito.

La marineria giuliana, intesa come somma di armamento e cantieristica, si collocò un gradino sotto le maggiori concorrenti europee. Eppure, nel dopoguerra appariva sensibilmente superiore a quella del resto d'Italia, fatta eccezione per Genova. In particolare, i suoi stabilimenti navalmeccanici – massimo esempio ne era il cantiere di Monfalcone, realizzato nel 1908 ricorrendo a ingegneri e operai inglesi¹⁵ – vantavano un'avanzata organizzazione produttiva, che strideva con il layout di fabbrica e le modalità d'impiego della forza lavoro in uso negli altri impianti del Regno. Potevano, le «austriacizzate»¹⁶ imprese giuliane, inserirsi senza traumi in un contesto tanto differente da quello asburgico? È la scommessa che lo Stato italiano, nella sua espressione liberale e più ancora nella versione fascista, si impose di vincere negli anni Venti.

¹⁴ Ivi, Pratiche, n. 564, fasc. 5, Benito Mussolini a Bonaldo Stringher, Roma, 12 settembre 1924.

¹⁵ P. Fragiacomo, *La grande fabbrica, la piccola città. Monfalcone e il cantiere navale: la nascita di una company town (1860-1940)*, Milano, FrancoAngeli, 1997, pp. 132 sgg.

¹⁶ G. Sapelli, *Trieste italiana. Mito e destino economico*, Milano, FrancoAngeli, 1990, p. 20.

TABELLA I

Csvi: operazioni di finanziamento a società armatoriali, 1921-1928 (> 2,5 milioni di lire)

<i>Anno</i>	<i>Società</i>	<i>Importo (milioni di lire)</i>
1921	Navigazione libera triestina	30,0
	Lloyd Sabaudo	5,0
	Lloyd Adriatico	5,0
	Navigazione Alta Italia	4,0
1922	Lloyd Sabaudo	8,0
	Lloyd Sabaudo	3,0
	Transatlantica italiana	40,0
	Navigazione libera triestina	10,0
1923	Navigazione libera triestina	5,0
	Società triestina di navigazione	25,0
	Navigazione libera triestina	8,0
	Parodi & Corrado	6,0
	Navigazione Alta Italia	3,0
1924	Transatlantica italiana	21,25
	Roma di navigazione	12,0
1925	Società triestina di navigazione	25,0
1926	Lloyd Triestino	15,0
	Società Lussino	7,0
	Navigazione Premuda	3,0
	Gerolimich e C.	3,5
	Società triestina di navigazione	4,0
	Società triestina di navigazione	15,0
	Società triestina di navigazione	10,0
	Lloyd Triestino	8,0
	Transatlantica italiana	5,0
	Transatlantica italiana	
1927	Lloyd Sabaudo	10,0
	Società triestina di navigazione	15,0
	Società triestina di navigazione	15,0
1928	Adria di navigazione marittima	8,0
	Navigazione libera triestina	15,0
	Petrolifera esercizi marittimi	3,5

Fonte: A. Confalonieri, *Banche miste e grande industria in Italia, 1914-1933*, vol. II. *I rapporti banca-industria*, Milano, Banca commerciale italiana, 1997, pp. 369-372; ASBI, CSVI, Sede principale, Pratiche, fascicoli vari.

Il decreto n. 1687 del 7 novembre 1920 autorizzò il Csvi a estendere l'esercizio del credito navale alle imprese armatoriali e cantieristiche della Venezia Giulia. Solo in apparenza si trattava di un nullaosta: in realtà, era un'esortazione a concentrare l'attività nelle terre redente. Due furono i motivi che mossero in questa direzione. Da un lato, la necessità di irrobustire, attraverso la piena integrazione della marineria giuliana, la flotta nazionale e assicurare i traffici che dall'Adriatico settentrionale si protendevano verso i Balcani, il Levante e l'Europa centrale. Dall'altro, agevolare l'inserimento di quelle popolazioni nel Regno d'Italia, di cui occorreva mettere in sicurezza i confini orientali. Ne derivò una distribuzione del credito navale erogato dal Consorzio fra il 1921 e il 1928 fortemente sbilanciata verso la Venezia Giulia (TAB. 1).

«Tutto ciò che avviene a Trieste è enorme»¹⁷, rilevava Stringher l'8 aprile 1929¹⁸. La consapevolezza di recitare un ruolo nevralgico per il paese attribuiva particolare forza all'industria marittima triestina, così come a quelle dell'Istria e della Dalmazia italiana. Queste non esitarono a sfruttare il processo di nazionalizzazione e il freno che un eventuale rifiuto di credito agevolato avrebbe loro imposto. Fu il tasto su cui batté, fra le altre, la Società Lussino.

Fondata nell'omonima isola all'alba del secolo, sulle ceneri della Eredi Candido cav. Gerolimich, nell'autunno del 1925 la Lussino chiese al Consorzio un finanziamento di dieci milioni di lire. Lo fece tirando in ballo il proprio radicamento istriano e, sottotraccia, l'esigenza per lo Stato di integrare i territori nazionali dell'Adriatico orientale:

Al tempo della redenzione di queste Province, le sue [della Lussino] azioni vennero a trovarsi pressoché esclusivamente in mano ai cittadini redenti. Ma anche dopo la redenzione, la società, residente a Lussinpiccolo, nell'isola che è quasi l'estremo confine della Patria, pur nell'auspicata fusione di interessi coi cittadini delle vecchie Province, rimase sempre una società prevalentemente istriana. In Istria è la sua sede. Istriani sono quasi esclusivamente i suoi direttori o consiglieri d'amministrazione, in mano d'Istriani sono per la massima parte le sue azioni, dall'Istria vengono reclutati i suoi ufficiali ed i suoi equipaggi. [...] il promuoverne con adeguati mezzi lo sviluppo rientra in quel programma d'assanamento dell'Istria che il Governo nazionale ha felicemente annunciato¹⁹.

¹⁷ ASBI, CSVI, Sede principale, Pratiche, n. 319, fasc. 3, Copia di telegrammi scambiati fra S.E. il Governatore e la Sede di Trieste, 8 aprile 1929.

¹⁸ Per la transizione di Trieste dall'Impero asburgico al Regno d'Italia e il rapporto della città giuliana con il fascismo si veda, fra gli altri, E. Apih, *Trieste*, Roma-Bari, Laterza, 1988, pp. 8-143.

¹⁹ ASBI, CSVI, Sede principale, Pratiche, n. 318, fasc. 5, Società anonima di navigazione a vapore «Lussino» a Csvi-Rappresentanza di Trieste, Lussinpiccolo, 18 novembre 1925.

Nell'estate del 1926 a temi analoghi – e con tutta la forza consentita dalla singolare, tanto quanto tribolata questione fiumana – si richiamarono i Cantieri navali del Quarnaro per ottenere dal Csvi 7,5 milioni di lire, destinati al completamento di un piroscafo per conto della Società Bulgara di navigazione a vapore:

Non ha bisogno la sottoscritta di sottoporre a codesto On. Consorzio tutte le considerazioni di indole particolare per Fiume e di indole generale per il n/ Paese, che hanno spinta la sottoscritta a trattare per l'assunzione del lavoro, tendendo a dimostrare come la industria italiana possa gareggiare con quella straniera e vincere nella lotta²⁰.

Utili esempi del diffuso impiego della integrazione delle terre redente come strumento di pressione per attingere al credito navale, Lussino e Cantieri del Quarnaro erano imprese, tuttavia, di medio-piccole dimensioni. Ben diversa era la scala del gruppo Cosulich, vero dominatore della scena industriale giuliana.

4. *Mussolini, Stringher e i Cosulich.* I Cosulich avevano fatto ingresso nel settore dei trasporti marittimi nel primo Ottocento, per compiere un balzo deciso all'inizio del secolo seguente, sfruttando le opportunità offerte dall'emigrazione transoceanica. «Ardenti patrioti austriaci»²¹, al termine della grande guerra la loro compagnia armatoriale, l'Austro-Americanica di navigazione, si era trasformata in Cosulich-Società triestina di navigazione (Stn). Non era però mutato il *core business*, che aveva continuato a gravitare intorno ai servizi passeggeri e merci per le Americhe. Alla Stn si affiancava il Cantiere navale triestino (Cnt), fondato a Monfalcone. Da Stn e Cnt – stretti in un rapporto di integrazione verticale, con la prima che commissionava al secondo il rinnovo della propria flotta – aveva preso vita il «sistema Cosulich»²², che lungo gli anni Venti si sarebbe sostanziato nell'intreccio, infine poco virtuoso, di imprese armatoriali, cantieristiche e bancarie.

A partire dal dopoguerra, la centralità acquisita nell'economia delle terre redente permise ai Cosulich di avere largo accesso al credito erogato dal Csvi. Sulle società che facevano loro capo si concentrò, infatti, il maggior numero delle operazioni effettuate dal Consorzio nel decennio che anticipò

²⁰ Ivi, Pratiche, n. 776, fasc. 6, Il direttore generale dei Cantieri del Quarnaro alla Banca d'Italia-Sede di Trieste, Fiume, 10 luglio 1926.

²¹ Sapelli, *Trieste italiana*, cit., p. 42.

²² Mellinato, *Crescita senza sviluppo*, cit., p. 91.

la grande crisi. Per lo piú, l'iter di questi prestiti non incontrò ostacoli. Nei rari episodi in cui la domanda di finanziamento ricevette, invece, fredda accoglienza in via Nazionale, i Cosulich ricorsero alle tre leve osservate nei paragrafi precedenti: ipotesi di ordinare all'estero la costruzione di nuove navi; sospensione delle paghe e minaccia di perdita di posti di lavoro; sottolineatura della giunzione fra credito agevolato, benessere economico e processo di integrazione della Venezia Giulia. Questioni che sottoposero direttamente a Stringher e, prima ancora, a membri dell'esecutivo, violando cosí procedure codificate e *bon ton* istituzionale.

Ciano, Volpi e Mosconi furono i ministri ai quali i Cosulich recapitarono le loro richieste, che assunsero sempre i contorni della lamentela, talvolta piegando verso il ricatto. In qualche caso, alla via del ministro competente i Cosulich preferirono la strada – va da sé, piú immediata – del capo del governo.

Mussolini si trovò coinvolto, a piú riprese, nelle questioni creditizie relative alla famiglia giuliana. Cosí accadde, per esempio, nel 1923, quando i Cosulich avanzarono domanda di un doppio prestito, che avrebbe consentito al cantiere di Monfalcone di ultimare la costruzione di alcuni piroscavi commissionati dalla Stn. Di fronte ai dubbi manifestati dal Csvi, i Cosulich chiamarono in causa il duce, al quale inviarono un memoriale, che questi girò a sua volta a Stringher:

Pareva quindi che proponendosi due operazioni atte ad assestarsi e sanare i due maggiori gruppi industriali della Regione [...], non si dovessero incontrare difficoltà, tanto piú consistendo le operazioni di un mutuo garantito esuberantemente e risolvendo le stesse, quanto piú monta, una situazione che, se non risolta, avrebbe potuto determinare l'obbligo del Governo ad un intervento sotto altra forma²³.

«Sempre ricatti!!», si trova annotato a penna sul memoriale custodito nell'Archivio storico della Banca d'Italia. Lo sfogo, con ogni probabilità, è dello stesso Stringher. Il direttore generale dell'istituto di via Nazionale replicò a Mussolini con una lunga lettera, dove sottolineò l'inopportunità di un'operazione che non solo avrebbe impegnato gran parte delle risorse del Csvi, ma avrebbe anche avuto come vero beneficiario la Banca commerciale triestina (Bct). Principale finanziatrice del gruppo industriale giuliano, che nel dopoguerra ne costituiva il maggiore azionista²⁴, la Bct intendeva infatti

²³ ASBI, CSVI, Sede principale, Pratiche, n. 319, fasc. 1, Benito Mussolini a Bonaldo Stringher, Roma, 18 maggio 1923.

²⁴ Sapelli, *Trieste italiana*, cit., p. 41.

alleggerire la propria esposizione verso i Cosulich e il capitale eventualmente prestato dal Consorzio sarebbe servito a questo scopo.

Avendo presente la natura riservata di questa lettera – scrisse Stringher –, mi permetto di essere esplicito. Si può comprendere che la Banca medesima non voglia, o non possa consentire *nuovi* crediti per finanziare le nuove costruzioni che il Cantiere vorrebbe fare e che manterrebbero occupate quelle maestranze dalle quali si temono agitazioni, ma non si comprende perché sia proprio necessario oggi emettere nuovi biglietti per farli entrare in gran parte nella cassa di essa Banca, quando si pensi che, se è innegabilmente vero che non conferisce prestigio e non fa dormire sonni tranquilli ai dirigenti della Banca il fatto che essa è esposta verso un solo gruppo industriale per una cifra che forse non dovrà essere inferiore ai 100 milioni, non è men vero che ove la posizione della Banca sia realmente sana (benché non liquida), nei momenti di bisogno essa potrà sempre trovare il necessario aiuto presso gli istituti di emissione, come cospicuo lo trovò nell'aprile del 1922, quando, a seguito di non chiare manovre, si manifestò un intenso *run* di depositanti. In quell'occasione i tre istituti di emissione e il Consorzio si spinsero, fra il Gruppo Cosulich e la Banca, a una esposizione complessiva di circa 170 milioni. Lodevole è senza dubbio il desiderio che si dice manifesti la Banca di alleggerire la propria posizione, ma ciò si fa in modo schietto e giovevole agli interessi generali non riversandola senz'altro sul Consorzio e, perciò, sulla circolazione dei biglietti di banca, ma cercando di liquidare – anche a prezzo di qualche sacrificio – parte delle attività che ora costituiscono l'immobilizzazione²⁵.

La chiosa di Stringher non lascia spazio a dubbi circa la risposta del Csvi:

In conclusione e poiché V.E. si è degnata di richiedere il mio personale parere, io mi permetto di dire che a me pare che – nell'interesse generale – non sia da incoraggiare un sistema consistente nel rimandare la liquidazione di attività che non trovano adeguata contropartita in larghezza di capitali azionari di riposo, ma si appoggiano esclusivamente sul credito. Quanto alle decisioni che potrà prendere in proposito il Comitato centrale amministrativo del Consorzio, devo naturalmente ritemettermi alla prossima seduta del Comitato medesimo, il quale non potrà essere favorevolmente disposto a un'operazione che, sotto le parvenze di rendere più liquida la posizione di una Banca, mira a procrastinare la liquidazione e a risparmiare quel margine di interessi e provvigioni che alla banca si paga in più del saggio ufficiale dello sconto al quale il Consorzio concede le sovvenzioni²⁶.

I Cosulich, però, non si dettero per vinti e, poco più tardi, rinnovarono la domanda, ribadendo come la forza lavoro impiegata nel cantiere di Mon-

²⁵ ASBI, CSVI, Sede principale, Pratiche, n. 319, fasc. 1, Bonaldo Stringher a Benito Mussolini, Roma, 22 maggio 1923.

²⁶ *Ibidem*.

falcone, pur da tempo in calo per colpa del prolungarsi della crisi postbellica, si attestasse sopra le duemila unità²⁷. Messo alle strette, il Consorzio accordò infine il finanziamento, anche se per una somma pari a un terzo di quella richiesta.

Nel 1924 il gruppo giuliano presentò una nuova domanda di prestito, stavolta per realizzare presso il Cnt due grandi motonavi. Il 14 ottobre Stringher ricevette copia del già ricordato «appuntino» inviato dai Cosulich a Mussolini. Vi erano confrontati i notevoli vantaggi assicurati dal *Trade Facilities Act* e i mediocri aiuti garantiti in Italia all'industria marittima nazionale. Il duce, a detta degli stessi Cosulich, era molto interessato alla questione e pronto, se necessario, a coinvolgere Ciano e De Stefani²⁸.

Il capo del governo venne coinvolto ancora dai Cosulich nel 1926, quando sul tavolo c'era un finanziamento per la messa in opera a Monfalcone di cinque navi per il Lloyd Nacional de Rio de Janeiro. La scena si ripeté nel 1928, per un prestito diretto alla fabbricazione di quattro navi richieste dall'Inghilterra. «Data l'evidente utilità di tale assegnazione per i nostri cantieri e per la nostra bandiera, occorre facilitare la cosa in ogni modo»²⁹, scrisse Mussolini a Volpi, che anche Ciano invitò ad attivarsi³⁰. Volpi si rivolse allora a Stringher. Ministro delle Finanze e, prima ancora, imprenditore con interessi ampi e variegati che comprendevano anche l'armamento navale nella Venezia-Giulia³¹, Volpi richiamò i consueti tre argomenti: la necessità di porre l'industria italiana sullo stesso piano di quella estera in termini di aiuti pubblici, la difesa dell'occupazione e la cura per le terre redente.

Ci troviamo di fronte alla situazione del tutto particolare di un'industria – sottolineò Volpi – che pur essendo tecnicamente organizzata in modo da poter concorrere con qualunque altra industria similare all'estero, viene a trovarsi, per mancanza di una corrispondente organizzazione del credito, in una condizione di inferiorità così grave da dover rinunciare ad assumere dei lavori con evidente danno dell'economia.

²⁷ Ivi, Pratiche, n. 696, fasc. 15, Oscar Cosulich a Csvi-Rappresentanza di Trieste, Trieste, 29 agosto 1923.

²⁸ Ivi, Pratiche, n. 564, fasc. 5, Guido Cosulich a Bonaldo Stringher, Roma, 14 ottobre 1924.

²⁹ Ivi, Pratiche, n. 319, fasc. 1, Benito Mussolini a Giuseppe Volpi, Roma, 22 aprile 1928.

³⁰ Ivi, Pratiche, n. 319, fasc. 1, Costanzo Ciano a Giuseppe Volpi, Roma, 23 aprile 1928.

³¹ All'inizio del Novecento, in particolare, il gruppo Volpi aveva acquisito il controllo della Società veneziana di navigazione a vapore, impegnata nel traffico commerciale con le Americhe e l'India (R.A. Webster, *L'imperialismo industriale italiano 1908-1915*, Torino, Einaudi, 1974, pp. 288-289).

nomia nazionale: i cantieri della Venezia Giulia hanno già licenziato circa 6.000 operai ed altri 4.000, se non vengono nuovi lavori, dovranno essere licenziati nei prossimi mesi³².

Nella primavera del 1929 i Cosulich tornarono alla carica, chiedendo un mutuo decennale di 160 milioni di lire, in larga parte destinato all'estinzione di un finanziamento contratto nel 1927 negli Stati Uniti. Sollecitato a intervenire dalla stessa famiglia giuliana, il ministro delle Finanze Mosconi cercò di convincere Stringher adducendo i soliti motivi di ordine economico-occupazionale. Il neo-governatore della Banca d'Italia rilevò tuttavia nell'operazione la presenza di tre ostacoli, a suo parere insormontabili: l'importo (esorbitante i mezzi del Consorzio); la finalità (il finanziamento era destinato al saldo di un debito pregresso, peraltro acceso all'estero); l'esposizione del gruppo giuliano (già considerevole verso via Nazionale). Infine, notò Stringher, non si sarebbe potuto consentire che

sul denaro della Cassa depositi e prestiti, la quale, com'è noto alla E.V., possiede metà del capitale del Consorzio, e delle numerose Casse e Istituti di risparmio, che partecipano largamente all'altra metà del capitale consortile, pesino soverchiamente le vicende alterne di un complesso industriale che, forse, si è rivelato alquanto pletorico³³.

Stringher, stavolta, non cedette. Peraltro, la sua opposizione fu aggirata dai Cosulich, che qualche mese più tardi approfittarono della comparsa di un nuovo soggetto, verso il quale alcune fra le maggiori compagnie armatoriali italiane avrebbero diretto le proprie domande di finanziamento fino allo scoppio della seconda guerra mondiale: l'Istituto per il credito navale (Icn).

5. Nuovo istituto, vecchie pratiche? L'Icn vide la luce con il decreto-legge n. 1817 del 5 luglio 1928. Insieme a Crediop e Icipu, fondati rispettivamente nel 1919 e nel 1924, diede sostanza al modello Beneduce che, trasformando in investimenti industriali il risparmio nazionale tesaurizzato dalle famiglie, puntò a spezzare il controverso legame tra settore secondario e banche miste³⁴.

³² ASBI, CSVI, Sede principale, Pratiche, n. 319, fasc. 1, Giuseppe Volpi a Bonaldo Stringher, Roma, 2 maggio 1928.

³³ Ivi, Pratiche, n. 696, fasc. 15, Bonaldo Stringher ad Anconio Mosconi, 28 maggio 1929.

³⁴ La letteratura su Beneduce e il suo modello è molto vasta. In merito, mi limito a rinviare a: F. Bonelli, *Beneduce, Alberto*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. VIII, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 1966, *ad vocem*; *Alberto Beneduce e i problemi dell'economia italiana del suo tempo. Atti della giornata di studi per la celebrazione del 50° anniversario dell'istituzione dell'Iri*. Caserta, 11 novembre 1983, Roma, Edindustria, 1985; L. De Rosa, *Banche*

Così come già il Crediop e l'Icipu, l'Icn aveva il compito di somministrare mutui a medio-lungo termine, concessi a condizioni di favore alle imprese del comparto che si intendeva sostenere. Se i primi due «enti Beneduce» avevano puntellato i settori delle opere pubbliche e delle *public utilities*, stavolta il ramo da assistere era quello della navigazione, il cui ruolo nell'economia nazionale e nelle relazioni dell'Italia con il resto del mondo veniva esaltato dalla retorica fascista del *Mare Nostrum*³⁵.

Ai prestiti dell'Icn potevano accedere le compagnie armatoriali. Ne erano escluse, invece, le società cantieristiche. Com'è ovvio, peraltro, queste ultime traevano vantaggio dai finanziamenti erogati alle imprese di navigazione per commissionare la costruzione di nuovi vettori. La raccolta dei capitali mutuabili avveniva attraverso il collocamento sul mercato di cartelle obbligazionarie, emesse dall'Icn. Le società richiedenti dovevano sottoscrivere adeguate garanzie, in particolare l'ipoteca di primo grado sulle navi da realizzare e, talvolta, anche sulla flotta già di loro proprietà. Non era un caso che l'Istituto avesse visto la luce all'indomani dell'introduzione nell'ordinamento giuridico italiano dell'ipoteca navale, la cui assenza aveva costituito, sin dall'Unità, uno dei principali ostacoli al varo di un organico sistema di prestiti agevolati al settore.

Per sostenersi, l'Icn si avvaleva di due stampelle. Una era assicurata dal governo, la cui autorizzazione ai benefici del credito navale rappresentava condizione necessaria per istruire le pratiche. L'esecutivo si offriva, inoltre, come garante dei bond dell'Istituto, equiparati così ai titoli del Tesoro, e metteva a disposizione contributi di interessi che riducevano il peso debitorio gravante sulle società mutuate. La seconda stampella veniva dalla Banca d'Italia, che attraverso il Csvi forniva anticipazioni sui finanziamenti accessi dall'Icn.

L'Istituto per il credito navale operò fino alla primavera del 1940, quando – unico fra gli «enti Beneduce» – fu liquidato e infine assorbito dall'Isti-

e lavori pubblici in Italia fra le due guerre (1919-1939). Il Consorzio di credito per le opere pubbliche, Milano, Giuffrè, 1979; P.F. Asso, M. De Cecco, *Storia del Crediop. Tra credito speciale e finanza pubblica, 1920-1960*, Roma-Bari, Laterza, 1994; M. De Cecco, *Splendore e crisi del sistema Beneduce: note sulla struttura finanziaria e industriale dell'Italia dagli anni Venti agli anni Sessanta*, in *Storia del capitalismo italiano dal dopoguerra a oggi*, a cura di F. Barca, Roma, Donzelli, 1997, pp. 389-404; M. Franzinelli, M. Magnani, *Beneduce. Il finanziere di Mussolini*, Milano, Mondadori, 2009; Il «sistema Beneduce» e il finanziamento dell'Economia nell'Italia del Novecento, a cura di R. Giulianelli, G. Piluso, sezione monografica di «Imprese e storia», XXII, 2011, 41-42.

³⁵ P. Frascani, *Il mare*, Bologna, il Mulino, 2008, pp. 125 sgg.

tuto mobiliare italiano. Nei suoi dodici anni di vita concesse una decina di mutui ipotecari. Un'attività modesta, in massima parte perché frenata dalle ricadute negative della grande crisi sulla domanda di nuove navi e sulla possibilità di collocare nel mercato le obbligazioni emesse a copertura dei finanziamenti. A ogni modo, l'Icn mancò di svolgere l'attesa funzione anticiclica a vantaggio del settore marittimo, finendo per essere a sua volta schiacciato dalla congiuntura negativa³⁶.

Non andò meglio neppure sul versante dei rapporti con gli imprenditori. Le pratiche lobbistiche e ricattatorie che avevano scandito le relazioni fra gli armatori e il Csvi nel dopoguerra segnarono anche i contatti fra i primi e l'Icn. Campioni di queste pratiche si confermarono i Cosulich.

Il primo abboccamento fra il gruppo giuliano e Beneduce risaliva, probabilmente, al 1925. I Cosulich si erano rivolti al presidente dell'Icipu per ottenere un prestito agevolato di 150 milioni di lire, con ammortamento a venticinque anni³⁷. Sebbene non ne sia rimasta traccia documentale, è da ritenere che la risposta di Beneduce fosse stata negativa: l'accoglimento della richiesta dei Cosulich era ostacolato anzitutto dall'incoerenza fra il ramo di attività del gruppo giuliano e il settore industriale preso in cura dall'Icipu.

All'atto di nascita dell'Istituto per il credito navale, ai Cosulich risultava intestato un quinto dell'intero ammontare dei finanziamenti in essere del Csvi. Lungi dal suggerire loro condotte prudenti, questa notevole posizione debitoria, cui si abbinava quella sofferta verso la Banca commerciale italiana, che nel frattempo aveva assorbito la Bct, li spinse a bussare con insistenza alla porta di Beneduce per ottenere ulteriore credito. Così, nell'aprile 1929 Guido Cosulich scrisse al presidente dell'Icn per rinnovargli la domanda di mutuo avanzata qualche tempo prima a vantaggio di tre navi, destinate alle linee per l'Egitto. Ad avvalersene sarebbe stato il Lloyd Triestino, da poco entrato a far parte dal sempre più esteso gruppo giuliano, proprietario anche dello Stabilimento tecnico triestino, dove le navi erano già in costruzione. A sostegno della causa, Guido Cosulich esibì i consueti appoggi governativi, cui associò un ammonimento sull'equilibrio territoriale che, a suo parere, avrebbe dovuto presiedere alla concessione delle prebende statali:

³⁶ Giulianelli, *Armatori, banche e Stato*, cit., pp. 115-189.

³⁷ Archivio storico Intesa Sanpaolo, Patrimonio Istituto mobiliare italiano, *Fondo Istituto per il credito navale*, cart. 17, fasc. 2, Oscar Cosulich ad Alberto Beneduce, Trieste, 3 novembre 1925.

Il Ministero delle Comunicazioni e piú specialmente S.E. Ciano mi diedero ripetute formali assicurazioni, senza riserva alcuna, che avrebbero dichiarato l'ammissibilità delle 3 navi ai benefici del credito navale. Piú particolarmente avverti ancora che nel caso del Lloyd triestino la chiesta ammissione corrisponde anche ad un criterio di giustizia distributiva, ove si consideri che la Sitmar la quale gestisce pure un servizio celere per Alessandria (da Genova) ottenne per tale servizio e per la nave Ausonia una sovvenzione speciale annua³⁸.

Nella questione entrò anche Giuseppe Toeplitz, amministratore delegato della Comit³⁹, esortando Beneduce a erogare il finanziamento, che in effetti venne somministrato nel 1930, ma solo per una delle tre navi.

Nello stesso anno i Cosulich presentarono un'ulteriore domanda di mutuo, stavolta per 108 milioni di lire, destinati alla messa in opera a Monfalcone di due transatlantici misti per la linea con Buenos Aires, il «Neptunia» e l'«Eridania» (ribattezzato poi «Oceania»). Anche in questo caso il gruppo giuliano lamentò di essere discriminato, perciò chiese un trattamento pari a quello che l'Icn stava riservando ai genovesi Ngi e al Lloyd Sabaudo per la realizzazione del «Rex» e del «Conte di Savoia». Prima di concedere il finanziamento e mettere in vendita le obbligazioni necessarie alla sua somministrazione, Beneduce intendeva attendere che il mercato finanziario si riprendesse dalla depressione in cui era precipitato dopo il crollo di Wall Street. I Cosulich, invece, avevano fretta e diedero inizio ai lavori. L'avvio dell'opera, indipendentemente dall'esistenza o meno delle opportune condizioni finanziarie, fu un'altra arma che il gruppo giuliano impiegò con l'Icn, così come aveva fatto negli anni precedenti con il Csvi. Era la tattica della fuga in avanti: la disoccupazione che l'arresto dei lavori avrebbe causato veniva usata come minaccia per spuntare agevolazioni creditizie.

Il bisogno di capitali si fece disperato quando la crisi in cui precipitò la Comit durante la grande depressione sottrasse al gruppo giuliano il suo principale polmone finanziario. I Cosulich, ancora una volta, si rivolsero direttamente all'esecutivo, ai suoi massimi livelli. Nell'aprile 1933 a Guido Jung, ministro delle Finanze, comunicarono di avere

interessato, in un'udienza cortesemente concessa al nostro Amministratore Delegato Gr. Uff. Antonio Cosulich, S.E. il Capo del Governo. Gli affidamenti datici sono stati tali da incoraggiarci a costruire le due motonavi «Neptunia» ed «Oceania». La prima naviga già dall'ottobre 1932, la seconda entrerà in servizio nel luglio

³⁸ Ivi, cart. 14, fasc. 6, Antonio Cosulich ad Alberto Beneduce, Trieste, 1º aprile 1929.

³⁹ Ivi, Giuseppe Toeplitz ad Alberto Beneduce, Milano, 17 dicembre 1929.

dell'anno corrente. La Banca Commerciale Italiana che fino a poco tempo fa, in attesa del finanziamento dell'operazione da parte del Credito Navale, ci anticipava i fondi necessari alla costruzione delle due motonavi, come V.E. sa, ci ha rifiutato ulteriori crediti⁴⁰.

Il contratto di mutuo fu infine siglato il 27 ottobre 1933, a beneficio della Società triestina di navigazione, che ottenne cento milioni di lire a parziale copertura dei debiti contratti per la fabbricazione delle due navi.

6. Tirando le somme. Negli anni fra le due guerre la Banca d'Italia e gli «enti Beneduce» mirarono a garantire capitali di investimento all'industria nazionale, soprattutto in settori considerati strategici o particolarmente esposti alla congiuntura postbellica e alla grande crisi. Al contempo, ambirono a depotenziare le banche universali, minandone la posizione dominante.

Quello marittimo fu uno dei principali comparti industriali coinvolti in questo disegno. Csvi e Icn vennero incaricati di fornirgli prestiti a buon mercato, il primo a sostegno delle spese per il capitale circolante, il secondo a copertura dei costi relativi al capitale fisso. A ben vedere, il loro compito oltrepassava l'ambito economico-finanziario, coinvolgendo la sfera morale. Non si trattava, infatti, solo di irrobustire l'industria armatoriale e cantieristica grazie a nuovi e più convenienti canali di accesso al credito. Si trattava anche di rendere più limpidi i rapporti fra creditore e debitore, rapporti che nel sistema costruito dalla fine dell'Ottocento intorno alle banche miste si erano dimostrati oltremodo opachi.

Questo intento sembrerebbe coerente con il programma di un governo come quello fascista, che intendeva introdurre una profonda soluzione di continuità con la tradizione liberale anche sul versante etico. Tuttavia, l'adozione del credito industriale per mezzo del Consorzio sovvenzioni, poi degli «enti Beneduce», non condusse agli esiti sperati. In queste pagine si è osservato come la sintassi che avrebbe dovuto presiedere alle domande di finanziamento indirizzate al Csvi e all'Icn venne spesso violata. A farlo non furono soltanto gli imprenditori, ma anche esponenti di primo piano dell'esecutivo.

La convergenza degli interessi fra industriali del mare e uomini di governo come Volpi, Ciano, Mosconi e lo stesso Mussolini si realizzò intorno a temi di particolare delicatezza. Competitività internazionale, difesa dell'occupazione e integrazione delle terre ex asburgiche costituirono questioni cui il

⁴⁰ Ivi, cart. 17, fasc. 2, «Cosulich»-Società triestina di navigazione a Guido Jung, Trieste, 8 aprile 1933.

regime fascista era molto sensibile. Non stupisce che nel dicembre 1932 Francesco Giunta, presidente dei Cantieri riuniti dell'Adriatico – gruppo sorto due anni prima per dare vita a una sorta di grande distretto integrato della navalmeccanica giuliana –, scrivesse al duce: «Posso assicurarti che il disagio in cui versa la città, per la scarsità di lavoro che colpisce oggi tutte le aziende da me dipendenti, è assai grave. [...] Ti sarei veramente grato se volessi intervenire ancora una volta a favore di Trieste»⁴¹. Armatori e costruttori navali si servirono di questi temi come strumenti diretti di lobbying su Stringher e Beneduce, oppure per richiamare su di essi l'attenzione dei ministri competenti e dello stesso capo dell'esecutivo. Il primato in questo esercizio spettò, senza alcun dubbio, alla famiglia Cosulich.

È interessante notare come, alle pressioni industriali e governative, Stringher non di rado oppose una vigorosa resistenza. Peraltro, alla schiettezza con la quale era solito illustrare le ragioni della sua contrarietà, il primo governatore della Banca d'Italia non sempre riuscì a far seguire il rigetto delle domande di finanziamento.

Meno netta è la posizione di Beneduce, di cui gli archivi conservano tracce rarefatte, in linea con la proverbiale cautela dell'«architetto» dell'economia italiana fra le due guerre. Questa scarna documentazione restituisce una certa ritrosia a prestare ascolto ad alcune insistenti richieste di mutuo. Ritrosia attribuibile, più che alla volontà di non cedere ai ricatti e derogare al modello da lui stesso definito, alle gravi difficoltà cui andò incontro l'Icn durante gli anni Trenta. La grande crisi, deprimendo i redditi e la capacità di risparmio delle famiglie, minò infatti il sistema di raccolta che presiedeva all'attività di finanziamento dell'Istituto. Allo stesso tempo, la depressione economica gettò nello scompiglio il settore secondario, infine ricondotto per larga parte nell'Iri. Armamento e navalmeccanica si contarono, peraltro, fra i comparti maggiormente coinvolti nel passaggio che fece dell'Italia il paese occidentale più simile al sistema sovietico quanto ad ampiezza del controllo dello Stato sull'industria nazionale⁴².

⁴¹ Archivio centrale dello Stato, *Segreteria particolare del duce – Carteggio ordinario*, fasc. 509.684, Trieste-Cantieri riuniti dell'Adriatico, Francesco Giunta a Benito Mussolini, Roma, 27 dicembre XI [1932].

⁴² In merito si rinvia a R. Galisi, *Dai salvataggi alla competizione globale. La Fincantieri dal 1959 al 2009*, Milano, FrancoAngeli, 2009; P. Fragiacomo, *L'industria come continuazione della politica. La cantieristica italiana 1861-1911*, Milano, FrancoAngeli, 2012, pp. 223 sgg.; M. Doria, *I trasporti marittimi, la siderurgia*, in *Storia dell'Iri*, vol. I, *Dalle origini al dopoguerra*, a cura di V. Castronovo, Roma-Bari, Laterza, 2011, pp. 330-358; R. Giulianelli,

Le differenze rinvenibili nell'atteggiamento di Stringher e in quello di Beneduce nei riguardi degli imprenditori del mare possono essere spiegate adducendo varie cause, a partire dai contesti temporali di pertinenza: ricostruzione e poi sviluppo postbellico per il primo; crisi e infine salvataggio di larga quota del settore armatoriale per il secondo. Diversi, inoltre, furono i ruoli rispettivamente interpretati: timoniere della banca centrale, quindi garante ultimo del sistema finanziario italiano, nel caso di Stringher; *grand commis* del regime, nel caso di Beneduce.

Piú significativo, tuttavia, appare il rapporto che negli anni fra le due guerre una robusta quota dell'industria della navigazione strinse con il governo. Questioni generali (la funzione strategica del settore marittimo nell'economia e nella politica fasciste) si saldarono con nevralgie territoriali (i problemi connessi alla nazionalizzazione delle terre redente) e sofferenze sulla sponda occupazionale, sagomando un canale diretto fra Mussolini e alcuni suoi ministri, da una parte, e, dall'altra, industriali importanti tanto quanto spregiudicati, come i Cosulich. All'ombra di una ragion di Stato dalle sfumature cangianti, gli armatori premettero con insistita convinzione sull'esecutivo, dispiegando il loro intero catalogo delle *doléances* e dei ricatti. Da parte sua, il governo si appropriò delle argomentazioni che gli furono recapitate e le trasferí – per lo piú senza apporre alcun vero filtro, ma anzi rafforzandole con il proprio sigillo – alla Banca d'Italia e all'Icn. Istituti, questi ultimi, autorizzati a erogare credito agevolato alle imprese del settore, sí, ma sulla scorta di un vaglio attento e prudenziiale delle domande. Dalle carte consultate non affiorano palesi intrecci fra interessi pubblici e interessi privati. Emerge, però, con chiarezza l'immagine di un regime disposto a disattendere, aprendosi a prassi informali e velate, quel progetto di moralizzazione dei costumi, specie di quelli finanziari e industriali, su cui aveva costruito una parte consistente del suo consenso antemarcia.

La navalmeccanica: dalla protezione alla competizione (1945-2002), in *Storia dell'Iri*, vol. V, *Un gruppo singolare. Settori, bilanci, presenza nell'economia italiana*, a cura di F. Russolillo, Roma-Bari, Laterza, 2014, pp. 387-427; G. Mellinato, *Lo Stato navigatore. Finmare tra servizio pubblico e business (1944-1999)*, ivi, pp. 429-460.