

STORIA ECONOMICA

ANNO XIV (2011) - n. 1



Edizioni Scientifiche Italiane

SOMMARIO

ANNO XIV (2011) - n. 1

ARTICOLI E RICERCHE

- FREDIANO BOF, *Impianti e tecnologie degli essiccatoi cooperativi bozzoli del Friuli nel primo dopoguerra* p. 5
- ANDREA CAFARELLI - PAOLO PECORARI, *Il governo Luzzatti e il rinnovo delle convenzioni marittime* » 53
- DIEGO DAVIDE, *Tra norma e pratiche di trasgressione: la questione della qualità dell'oro a Napoli nel XVIII secolo* » 79

NOTE E INTERVENTI

- ANDREA FILOCAMO, *Per una storia della banca. I primi assegni* » 109
- SERENA POTTITO, *Nuovi orizzonti commerciali nella Napoli postunitaria: la nascita dei magazzini generali* » 131

STORIOGRAFIA

- PAOLO PECORARI, *Giuseppe Toniolo e la storia come disciplina ausiliare delle scienze sociali* » 155

RECENSIONI E SCHEDE

- D. MANETTI, *La «civile difesa». Economia, finanza e sistema militare nel Granducato di Toscana (1814-1859)*, Unione Regionale delle Province Toscane-Leo S. Olschki editore, Firenze 2009 (A. Giuntini) » 169
- F. FRANCESCHI, I. TADDEI, *Le città italiane nel Medioevo. XII-XIV secolo*, il Mulino, Bologna 2012 (M.P. Zanoboni) » 171
- Francesco Saverio Nitti*, Atti del Convegno Nazionale di Studi, Napoli 5-7 giugno 2008, a cura di F. Barbagallo e P. Barucci, Istituto Italiano per gli Studi Filosofici, Napoli 2011 (S. Potito) » 175

IL GOVERNO LUZZATTI E IL RINNOVO DELLE CONVENZIONI MARITTIME*

1. Quando nel marzo 1910 Luigi Luzzatti giungeva alla presidenza del Consiglio, aveva al suo attivo una serie di importanti operazioni economiche, a cominciare da quelle avviate e portate a termine tra il 1896 e il '98 in qualità di ministro del Tesoro nel terzo, quarto e quinto governo Rudinì, allorché aveva puntato al risanamento finanziario del Paese, non come a un obiettivo circoscrivibile in se stesso, bensì come a un presupposto per il raggiungimento di più generali finalità, *in primis* la «restaurazione» delle forze economiche nazionali, da lui ritenuta una *condicio sine qua non* per richiamare in Italia il capitale straniero, «stimolare l'attività industriale», innalzare le condizioni di vita e di lavoro delle fasce deboli della popolazione. Come aveva operato? Capovolgendo una linea di fondo della politica di Sonnino, dato che, diversamente da quest'ultimo, aveva affidato il risanamento più al taglio delle spese che all'aumento delle entrate, taglio da effettuare nei bilanci di tutti i ministeri, segnatamente in quelli della Guerra e dei Lavori pubblici. In particolare, bisognava agire sul capitolo africano e attuare conversioni del debito pubblico, per non dire degli interventi sulle pensioni, sulla finanza locale e sulla circolazione cartacea, nonché, d'intesa con il titolare delle Finanze, Ascanio Branca, sull'imposta di ricchezza mobile, il tutto entro un vasto programma di riforma fiscale inteso a riequilibrare il rapporto tra imposizione diretta e imposizione sui consumi. Per quanto riguardava la trasformazione e l'alleggerimento del debito pubblico, il perseguimento dell'obiettivo doveva passare attraverso una politica delle conversioni che avrebbe portato a due conseguenze: una sul valore del debito, l'altra sulla spesa per interessi e, quindi, sul bilancio dello Stato. Il che pun-

* L'articolo è frutto della ricerca comune dei due autori, precisando tuttavia che il paragrafo n. 1 è stato scritto da Paolo Pecorari, mentre di tutti gli altri (nn. 2-4) è estensore Andrea Cafarelli, che anticipa in questa sede i risultati di un più ampio lavoro sul movimento della navigazione nei porti del Regno d'Italia.

tualmente era avvenuto, ad esempio con la conversione in consolidato 4,5% netto delle rendite appartenenti a opere pubbliche di beneficenza, che offrì vantaggi non solo allo Stato ma anche agli investitori.

Ancor maggiori furono i vantaggi ottenuti dallo Stato alcuni anni dopo, nel 1906, quando venne attuata la cosiddetta «grande conversione della rendita», che rappresentò una riforma strutturale della finanza pubblica, consentendo una significativa riduzione dell'incidenza degli interessi sia sul debito fluttuante che su quello consolidato. Dove è da notare che al felice esito dell'operazione concorsero molteplici circostanze favorevoli: dal prolungato attivo della bilancia dei pagamenti alla flessione dei tassi d'interesse in Europa, dall'imponente afflusso di rimesse al massiccio rientro in Italia dei titoli di Stato collocati all'estero.

Un ulteriore successo il Luzzatti aveva ottenuto con la ripresa delle relazioni commerciali italo-francesi, che poneva fine alla guerra doganale apertasi in seguito all'adozione della tariffa protezionistica del 1887. Un primo passo in tale direzione era stato compiuto nell'ottobre 1896, quando si era concordato di applicare gli stessi diritti delle marine nazionali alle navi italiane nei porti franco-algerini e a quelle francesi nei porti italiani, escludendo la navigazione di cabotaggio, ma poi sarebbero occorsi due anni per giungere alla firma del trattato (novembre 1898), assumendo quale criterio ispiratore che, da parte francese, si applicasse alle merci italiane la tariffa minima e, da parte italiana, si riservasse ai prodotti francesi il regime della nazione più favorita. Erano esclusi, *hinc et inde*, i filati e i tessuti serici.

Strettamente interconnesso con il trattato del '98 era il problema della decadenza della marina mercantile nazionale, che, particolarmente grave all'inizio degli anni Ottanta, aveva indotto il governo e il Parlamento ad accelerare la trasformazione del materiale nautico e a garantire migliori possibilità competitive nei confronti della marineria straniera, soprattutto attraverso la concessione di benefici (o premi), cui già avevano fatto ricorso Francia e Inghilterra. Allo scopo era stata nominata una commissione parlamentare d'inchiesta (denominata Boselli dal nome del relatore) «sulle condizioni della marina mercantile italiana e sui mezzi più acconci per assicurarne l'avvenire e promuoverne lo svolgimento», commissione della quale aveva fatto parte anche il Luzzatti. Questi aveva di mira le prospettive di crescita nazionali e internazionali del Paese, con un occhio di riguardo per le esigenze veneziane, come ad esempio dimostrava la sua insistenza sulla necessità di collegare la ferrovia al porto, di costruire con sovvenzioni pubbliche (nella logica dello statalismo sussidiario) piro-

scafi più veloci, di aprire nuove linee di navigazione verso Oriente. Né aveva mutato opinione quando, dopo lunghissime trattative iniziate nel 1877, il Parlamento aveva approvato nel 1886 una nuova convenzione di navigazione con la Francia, al fine di garantire nel commercio diretto come in quello indiretto piena parità a entrambi gli Stati: convenzione non ratificata dall'Assemblea francese, donde la decisione del ministro dei Lavori pubblici, Francesco Genala, di istituire nel 1887 una commissione ministeriale allo scopo di studiare nuovamente le cause della crisi, i miglioramenti da introdurre nelle convenzioni marittime e le linee da sussidiare. Ne era uscito (dopo quasi tredici anni di studi e lavori) un quadro desolante, essendosi accertato che il tonnellaggio complessivo dell'Italia copriva poco più del 4% di quello dei maggiori Paesi europei, laddove la sola Inghilterra raggiungeva il 53%. La perdurante arretratezza italiana dipendeva da molteplici fattori, tra i quali il Luzzatti poneva le deficienze della politica, rese evidenti, a suo dire, dal fatto che la legge sui premi varata nel 1885 aveva rinviato la soluzione dello specifico problema al 1893, ossia al rinnovo delle convenzioni. Inadeguata (e compromissoria, stante la proclamata fede liberistica del suo ideatore) era pure la soluzione prospettata dal Bettolo, che prevedeva la limitazione delle linee sovvenzionate, l'assunzione del maggior numero di queste da parte di una società da «costituirsi appositamente» e da sostenersi con «sovvenzioni fisse», la concessione di contributi di nolo per la marina libera (su un totale di spesa di 30 milioni, più di un terzo; mentre invece la metà della somma sarebbe dovuta andare alle sovvenzioni e meno di un sesto all'industria cantieristica). Non a caso, proprio sul disegno di legge del Bettolo era caduto il secondo ministero Sonnino, la qual cosa aveva spianato la strada al governo Luzzatti, inducendolo a fare del riordinamento dei servizi marittimi un punto qualificante, se non il più qualificante, del suo programma, e ciò nella consapevolezza che i problemi della marina, sia libera che sovvenzionata, si intrecciavano indissolubilmente con quelli dell'industria cantieristica, del credito navale, delle banche miste, della finanza pubblica e privata, dell'import-export e, persino, come si dimostrerà, della pace sociale.

2. Nei giorni che seguirono la nomina di Luigi Luzzatti alla presidenza del Consiglio regnava una grande incertezza intorno alla soluzione del problema delle convenzioni marittime¹. I quotidiani avan-

¹ Cfr. *Gravissima situazione del ministero. L'ex maggioranza concorde nel votare*

zavano svariate ipotesi: v'era chi sosteneva che, per la parte riguardante i servizi sovvenzionati, si sarebbe presentato un disegno di legge semplice, sulla falsariga del progetto Bettolo²; altri assicuravano che si sarebbe favorita maggiormente la marina libera; altri ancora ritenevano che, in linea con quanto era accaduto per i servizi di Stato fra il continente e le isole³, il governo avrebbe chiesto una temporanea statizzazione dei soli servizi postali, differendo a novembre la presentazione di un disegno di legge a soluzione del complesso problema marittimo⁴.

In realtà, Luzzatti non volle commettere l'errore di Sonnino, scoprendo anzitempo le carte⁵, e preferì lavorare nel massimo riserbo, movendosi personalmente e a tutto campo. Egli sapeva bene che le convenzioni, dopo reiterate proroghe, sarebbero giunte il 30 giugno a ineludibile scadenza⁶; aveva chiaro che la Navigazione generale non avrebbe concesso ulteriori dilazioni, avendo ormai operato una scelta di campo, puntando sulla marina libera⁷ e sulle più redditizie rotte sudamericane; e non ignorava due ulteriori problemi: anzitutto, che la principale compagnia di navigazione del Paese voleva sbarazzarsi del vecchio materiale⁸ e, di conseguenza, del personale di bordo e di

contro le convenzioni. Si dà per certa la crisi e non si sa nulla di ciò che avverrà poi!, «La Stampa», 20 marzo 1910, p. 1.

² Cfr. *Per la marina libera (Progetto dell'on. Bettolo)*, «La Stampa», 10 febbraio 1910, pp. 1-2. Il medesimo quotidiano si soffermò ripetutamente sul clima di tensione nel quale si svolse la discussione del progetto Bettolo: *In quali condizioni d'ambiente sta per essere discusso il progetto Bettolo*, 19 febbraio 1910, p. 1; *Il progetto Bettolo e la Borsa*, 21 febbraio 1910; *Severa critica di Franchetti al meccanismo Bettolo. La questione dei noli*, 28 febbraio 1910, p. 1; *La campagna contro le convenzioni alla vigilia della loro discussione. Le proteste della deputazione e degli enti locali del Veneto*, 14 marzo 1910, p. 1; *La situazione sempre tesa. Bettolo non vuole dilazioni*, 19 marzo 1910, p. 1.

³ E. CORBINO, *Annali dell'economia italiana*, V, 1901-1914, Città di Castello 1938, nell'edizione IPSOA, Milano 1982, pp. 245-249.

⁴ *Il problema della marina mercantile. Il progetto del Gabinetto precedente*, «La Stampa», 4 aprile 1910, p. 1; *Una via di mezzo nella soluzione del problema delle convenzioni marittime*, «La Stampa», 7 aprile 1910, p. 1.

⁵ *Il segreto del presidente del Consiglio sulla soluzione del problema marittimo*, «La Stampa», 11 aprile 1910, p. 1.

⁶ Cfr. *I punti cardinali del programma. Breve proroga delle Convenzioni e riforma elettorale?*, «La Stampa», 16 aprile 1910, p. 1.

⁷ Sul concetto di marina libera, v. D. BIANCARDI, *I servizi pubblici del mare. Marina mercantile, servizi sovvenzionati e porti*, Genova 1922, pp. 6-7.

⁸ *La Navigazione generale respinge la proroga del compromesso col Lloyd italiano ma mette a disposizione dei vincitori delle aste il suo naviglio alle stesse condizioni fino al 31 marzo 1910*, «La Stampa», 1° ottobre 1909, p. 1.

terra⁹; in secondo luogo, che essa era legata a doppio filo con la Comit e che pertanto le principali decisioni sarebbero passate per il sistema bancario¹⁰.

Ciò spiega la fitta corrispondenza (perlopiù telegrammi cifrati e lettere riservate dei mesi di marzo e aprile) del Luzzatti con Bonaldo Stringher, direttore generale della Banca d'Italia, Cesare Mangili, presidente della Comit, Carlo Panizzardi, prefetto di Milano, che fungeva da tramite nei rapporti con Otto Joel, Federico Weil, Joseph Toeplitz, e, soprattutto, con Luigi Della Torre¹¹, gerente della banca privata Zaccaria Pisa, che sarebbe stato *magna pars* nel progetto di riordino dei servizi marittimi. Di quest'ultimo, Anna Kuliscioff nel 1911 così scriveva a Filippo Turati: «Non è un semplice mecenate che aiuta la stampa avanzata, ma è una potenza finanziaria, che con la Commerciale e la Banca d'Italia fra poco diventerà l'uomo immancabile, come lo è già, in imprese dove entra anche lo Stato»¹².

⁹ Che la questione sia delicatissima lo si evince dal seguente telegramma cifrato che il Luzzatti invia al prefetto di Milano Panizzardi: «Decifri solo. Domani appena arrivano Mangili, Joel e Della Torre la prego di vederli lei direttamente e dir loro che il proposito di Weil di modificare l'art. 15 delle convenzioni riguardante il personale faticosamente composto dal Governo e dalla Commissione col pieno consenso del comm. Crespi – allo stato attuale delle discussioni – potrebbe determinare grave dissidio tra Governo e Navigazione generale con conseguenze imprevedibili. La venuta di Weil a Roma domenica sarebbe troppo tardi perché tutto lascia credere che tra sabato e domenica, la Camera impaziente, finisca ogni cosa. Bisogna quindi che appena arrivati ella veda Mangili e Della Torre i quali persuadano Weil, male ispirato da Paratore, a non toccare più l'art. 15 discusso ed esaminato in tutti i suoi aspetti. Trattandosi di argomento vitalissimo io confido nella sua nota abilità per riuscire» (ARCHIVIO LUZZATTI, VENEZIA, d'ora in poi ALV, b. 169, fasc. 3, telegramma cifrato di Luigi Luzzatti a Carlo Panizzardi, Roma, 25 maggio 1910). Cfr. CIRANO, «*Navigazione generale italiana*». *L'ignobile trucco*, «Avvisatore», 15 luglio 1910, p. 1. Sulle implicazioni sindacali dell'operazione, v. P. DI GIROLAMO, *La federazione nazionale dei lavoratori del mare*, in *Il sindacalismo federale nella storia d'Italia*, a cura di F. Della Peruta, S. Misiani e A. Pepe, Milano 2000, pp. 165-167.

¹⁰ Tra la vastissima letteratura ci limitiamo a segnalare: G. MORI, *Banche, industria e imperialismo nell'età giolittiana*, in ID., *Il capitalismo industriale in Italia*, Roma 1977, pp. 83-110; A. CONFALONIERI, *Banche miste e grande industria in Italia, 1914-1933*, I-II, Milano 1994-1997; V. ZAMAGNI, *Alcune riflessioni sul finanziamento dell'industria in età giolittiana*, in *Finanza e debito pubblico in Italia tra '800 e '900*, a cura di P. Pecorari, Venezia 1995, pp. 137-152.

¹¹ Per un profilo biografico F.M. BISCIONE, *Della Torre, Luigi*, in *Dizionario biografico degli italiani*, 37 (1989), Roma 1989, pp. 609-611. Si vedano inoltre L. CONTINI, *Pubblico e privato in età giolittiana. Luigi Della Torre e le convenzioni marittime*, «Archivi e imprese», 11-12 (1995), pp. 41-54; G. MAIFREDA, *Gli ebrei e l'economia milanese. L'Ottocento*, Milano 2000, pp. 139-140.

¹² Carteggio. *Filippo Turati e Anna Kuliscioff*, raccolto da A. Schiavi, a cura di F.

A Luzzatti non sfuggì poi un fatto. La questione del rinnovo delle convenzioni andava sì risolta trattando con la Comit e con la Navigazione generale, ma non era disgiunta dalla soluzione di problemi di più ampio respiro. Si doveva, ad esempio, affrontare la grave crisi produttiva e occupazionale che stava investendo l'industria cantieristica. I costruttori, non sapendo quale sarebbe stato il futuro della marina sovvenzionata, cui si collegava il meccanismo dei premi di costruzione e degli altri incentivi¹³, lamentavano un crollo degli ordinativi e minacciavano la serrata dei cantieri¹⁴. Il 22 aprile, prima che il governo presentasse al Parlamento il suo programma, si riunì a Genova il *gotha* della cantieristica e della meccanica navale italiana, votando un ordine del giorno col quale si chiedevano aiuti diretti e tangibili, che consentissero ai comparti nazionali di riprendere l'attività e alla marina mercantile italiana di porsi in concorrenza con quelle estere¹⁵. Che la questione fosse estremamente grave emergeva da più parti. Mario e Pio Perrone, alla guida di una delle più grandi industrie del Paese, l'Ansaldo, scrissero a Luzzatti una lettera che si chiudeva con un impegno: «Pur di lavorare, pur di tenere viva la maestranza, la nostra ditta accetterebbe pagamenti a lunga scadenza e darebbe ogni prova di ubbidienza al governo»¹⁶. Lo stesso Giolitti informò in via confi-

Pedone, III/1, 1910-1914. *Dalla guerra di Libia al conflitto mondiale*, Torino 1977, p. 359.

¹³ Cfr. R. MEEKER, *History of shipping subsidies*, New York 1905, in particolare pp. 96-110. Si veda pure E. CORBINO, *Economia dei trasporti marittimi*, Città di Castello 1926, pp. 312-356.

¹⁴ Cfr. *Il problema marittimo e la crisi dei cantieri. Una soluzione provvisoria. Minaccia di una serrata*, «La Stampa», 22 aprile 1910, p. 1.

¹⁵ L'Associazione generale di commercio di Genova chiese: «1) la immediata soluzione del problema marittimo sotto il triplice aspetto delle costruzioni, dei servizi sovvenzionati e della marina libera; 2) che fossero accordati efficaci compensi di costruzione; 3) che [fossero] aboliti o ridotti i diritti fiscali per la marina mercantile e che [fosse] organizzato il credito navale e stabiliti premi di armamenti ed assicurata alla marina nazionale la preferenza dei trasporti per conto dello Stato; 4) che per i servizi sovvenzionati la sovvenzione [fosse] ridotta al puro necessario per le linee interne; 5) che [fossero assunti] altri provvedimenti utili ad attivare nuove linee di penetrazione commerciale col Pacifico, l'estremo oriente, l'Australia, il Golfo del Messico ed il nord e il sud Brasile» (CAMERA DEI DEPUTATI, ARCHIVI, d'ora in poi ACD, Legislatura XXIII, 1909-13, incarti delle commissioni incaricate dello studio dei disegni di legge e delle proposte di iniziative parlamentari, incarti dei documenti, 461-481, disegno di legge n. 461, Ufficio di presidenza, Roma, 19 maggio 1910, nota del presidente al ministro della Marina).

¹⁶ ALV, b. 169, fasc. 5, lettera riservata di Mario e Pio Perrone a Luigi Luzzatti, Roma, 30 dicembre 1910, f. 2.

denziale il nuovo presidente del Consiglio del rischio di una «grave disoccupazione operaia»¹⁷, della necessità di dar corso a nuove costruzioni e dell'opportunità di perfezionare le pratiche per la fornitura di un piroscafo, che il precedente governo, senza assumere impegni formali, aveva proposto al cantiere ligure della famiglia Odèro per impedirne il fallimento.

Non meno preoccupanti erano i segnali che giungevano dagli altri comparti, cominciando dalla siderurgia, la cui crisi, determinata secondo Stringher dalla mancanza di indirizzo e di disciplina nella produzione, era costantemente monitorata dalla Banca d'Italia per i molteplici aspetti a essa correlati, sia industriali che finanziari¹⁸. L'Istituto di emissione, consolidando il proprio ruolo di prestatore di ultima istanza, sarebbe stato di lì a poco costretto a intervenire nel salvataggio del *trust* siderurgico e delle banche miste a esso legate, ponendosi alla guida di un consorzio costituito dalla Commerciale, dal Credito italiano e dalle principali casse di risparmio del Paese. Furono questi a ben vedere i prodromi del processo di ulteriore rafforzamento della banca guidata da Stringher, che, tra il 1913 e il '14, avrebbe portato alla legge sulla regolamentazione delle attività di borsa e alla nascita del Consorzio sovvenzioni su valori industriali¹⁹.

Gioverà inoltre ricordare che il 5 maggio 1910, mentre in Parlamento si discuteva il rinnovo delle convenzioni, a Torino nasceva la Confederazione generale dell'industria, che rappresentava per certi

¹⁷ Ivi, fasc. 3, lettera confidenziale di Giovanni Giolitti a Luigi Luzzatti, Bardonecchia, 3 settembre 1910.

¹⁸ Sull'argomento così si espresse Ippolito Musso: «Il mercato si è mantenuto sostenuto sulle Rendite, sugli altri valori di Stato e sui titoli a reddito fisso, invece è stato molto oscillante e debole sui valori industriali e specialmente sui titoli siderurgici e saccariferi. La causa di questa dissonanza è semplicissima. Lo stacco dei *coupons* e la stagnazione degli affari, specialmente agricoli, determina sempre nei primi mesi dell'anno, una grande abbondanza di disponibilità, che per la massima parte si impiega nell'acquisto di titoli di stato e di obbligazioni. L'oscillazione dei valori industriali è dovuta all'incertezza in cui finora è il pubblico sullo scioglimento di diversi problemi politici e finanziari che rimasero insoluti sotto i precedenti ministeri; e specialmente quello delle sovvenzioni che porta con sé, come conseguenza diretta l'assettamento più o meno favorevole dell'industria siderurgica italiana» (ALV, b. 169, fasc. 5, lettera confidenziale di Ippolito Musso al direttore generale del Tesoro, 9 aprile 1910).

¹⁹ Sul rafforzamento della Banca d'Italia in età giolittiana, v. P. PECORARI, *La fabbrica dei soldi. Istituti di emissione e questione bancaria in Italia (1861-1913)*, Bologna 1994, pp. 157-178. Dello stesso autore si veda pure *Sul contributo di Bonaldo Stringher allo sviluppo economico in età giolittiana*, in Id., *Luzzattiana. Nuove ricerche storiche su Luigi Luzzatti e il suo tempo*, Udine 2010, pp. 155-169.

aspetti l'esito finale della politica di espansione dei legami associativi e di centralizzazione dei processi decisionali promossa da Gino Olivetti. Qualche mese dopo, sulla scia della rapida espansione delle società anonime avvenuta in età giolittiana, veniva costituita anche l'Assonime, le cui pressioni nei confronti del governo, soprattutto in materia di sgravi fiscali e di riorganizzazione del credito industriale, non sarebbero state prive di efficacia.

Come se non bastasse, Luzzatti sapeva che la soluzione del problema si sarebbe inevitabilmente scontrata con i sempre più stringenti vincoli di bilancio: l'esercizio 1909-10, tenendo conto delle costruzioni ferroviarie, presentava, dopo un lungo periodo di saldi positivi, un deficit di 11 milioni, mentre nuove e urgenti voci di spesa incombevano, cominciando dal capitolo militare²⁰ e dagli interventi a sostegno della produzione agricola e della silvicoltura (è del mese di giugno la legge sul riordino del patrimonio forestale). E ciò in un quadro economico caratterizzato da una contrazione del PIL, da una caduta degli investimenti e della produzione industriale, come pure da tensioni monetarie, che avevano indotto la Banca d'Italia ad aumentare il tasso di sconto per arginare l'aumento della circolazione cartacea²¹.

Naturalmente i problemi congiunturali si sovrapponevano a una serie di questioni strettamente legate al rinnovo delle convenzioni: dalla distribuzione dei servizi all'ammodernamento della flotta mercantile, dalla politica portuale alla concorrenza estera, dalle nuove direttrici di traffico alla questione dell'Adriatico e, segnatamente, del porto di Venezia. Né andavano sottovalutati i problemi connessi alla gestione dei flussi migratori nei principali porti italiani e alle opportunità offerte alle grandi compagnie estere di navigazione, che traevano consistenti profitti, sfruttando la miseria e la disperazione di decine di migliaia di italiani. Un dato per tutti, relativo al porto di Napoli, scalo di riferimento nazionale per il movimento passeggeri²²: nel

²⁰ Utili indicazioni vengono dallo *Schema di stato di previsione della spesa del Ministero della Marina per l'esercizio finanziario 1911-12* (ARCHIVIO CENTRALE DELLO STATO, d'ora in poi ACS, *Carte Luzzatti*, fasc. 16, *Difesa nazionale*). Cfr. *La seconda giornata di discussione sulle maggiori spese per l'esercito. Le diverse ragioni e il fine unico degli oratori socialisti*, «La Stampa», 10 giugno 1909, p. 1.

²¹ Cfr. F. BONELLI, *Luigi Luzzatti e la Banca d'Italia (1893-1914)*, in *Luigi Luzzatti e il suo tempo. Atti del convegno internazionale di studio (Venezia, 7-9 novembre 1991)*, raccolti da P.L. Ballini e P. Pecorari, Venezia 1994, pp. 277-296.

²² Sull'argomento, v. L. DE ROSA, *Sull'emigrazione italiana*, in *Scritti di Luigi De Rosa*, III, a cura di M. Barbato, Soveria Mannelli 2011.

giugno 1910 dei 32 piroscafi che salparono alla volta degli Stati Uniti solo 4 battevano bandiera italiana²³.

3. Il 28 aprile Luzzatti presentò al Parlamento il suo programma di governo: «un programma meno vasto di quello di Sonnino e politicamente più qualificato»²⁴. Tra i temi centrali v'era la riforma della legge elettorale e del Senato; la ripresa del progetto Daneo, emendato da Credaro, sull'istruzione elementare; la riforma fiscale, le ferrovie complementari, la giustizia amministrativa²⁵. Alle convenzioni era riservato l'ultimo passaggio del suo discorso: «Non possiamo nasconderci che tutti questi apparecchi di studi e di proposte si arrestano di fronte alle difficoltà costituite dal problema marittimo, che non ammette più alcuna dilazione. [...] Il 30 giugno si approssima e né il Governo né il Parlamento possono assumere la responsabilità di non provvedere al normale andamento dei servizi marittimi, alla continuazione del lavoro nei cantieri nazionali»²⁶.

Tenuto conto che in soli due mesi sarebbe stato impossibile²⁷ sciogliere un tale intricatissimo nodo²⁸, il Luzzatti propose di istituire una

²³ A. MOLINARI, *Porti, trasporti, compagnie*, in *Storia dell'emigrazione italiana*, II, *Partenze*, a cura di P. Bevilacqua, A. De Clementi e E. Franzina, Roma 2001, p. 249.

²⁴ G. CANDELORO, *Storia dell'Italia moderna*, VII, *La crisi di fine secolo e l'età giolittiana, 1896-1914*, Milano 1981, p. 297.

²⁵ Sulla composizione del governo e sui commenti della stampa nazionale e internazionale, v. L. LUZZATTI, *Memorie*, III (1901-1927), a cura di E. De Carli, F. De Carli e A. de' Stefani, Milano 1966, pp. 389-433.

²⁶ *Sul programma del governo. Discorsi di sua eccellenza il presidente del Consiglio, ministro dell'Interno, Luigi Luzzatti pronunziati alla Camera dei Deputati nelle tornate del 28 e 30 aprile 1910*, Roma 1910. Si vedano altresì *Le dichiarazioni del Presidente del Consiglio on. Luzzatti al Parlamento*, «La Stampa», 29 aprile 1910, p. 1.

²⁷ Sono parole usate anche dal relatore Pantano, il quale in commissione così argomentò: «La soluzione del problema dei servizi marittimi si presentava con caratteristiche impossibili. Ammesso qualsiasi ordinamento di governo, data l'imminenza del 1° luglio, sarebbe stato impossibile dare una soluzione definitiva. Bisognava adattare un temperamento provvisorio. Il concetto della marina libera si rompeva praticamente sullo scoglio degli interessi del commercio e dell'industria: non si poteva abbandonare al fato l'industria marittima» (ACD, Legislatura XXIII, 1909-13, incarti delle commissioni incaricate dello studio dei disegni di legge e delle proposte di iniziative parlamentari, incarti dei documenti, 461-481, disegno di legge n. 461, verbali degli uffici, adunanza del 7 maggio 1910, ufficio IX).

²⁸ Sulle vicende pregresse, v. E. PIAGGIO, *Lo Stato e le convenzioni marittime. Quattro anni dopo! (1906-1910)*, Genova 1910; MINISTERO DELLA MARINA, ISPETTORATO GENERALE DEI SERVIZI MARITTIMI, *Notizie sulla marina mercantile dei principali paesi marittimi: Italia, Austria-Ungheria, Francia, Germania, Giappone, Inghilterra*, Roma 1911, pp. 9-43.

commissione parlamentare, la quale, riprendendo gli *Atti* dell'inchiesta avviata nel 1902²⁹, riesaminasse tutta la materia, partendo dalle convenzioni marittime stipulate e non approvate, e, nel contempo, elaborasse proposte a favore della marina libera e del credito navale³⁰, giungendo non più tardi del 1° dicembre 1910 a un provvedimento per il riordino definitivo dei servizi postali e commerciali³¹. Alla guida di tale organo fu designato Edoardo Pantano, già relatore nella Commissione reale per i servizi marittimi del 1902 e tra i più determinati oppositori del progetto Bettolo³².

In attesa dei risultati della nuova inchiesta, Luzzatti dichiarò che, «per non perturbare l'attività marittima del Paese, per non assumere la responsabilità di danni gravi, di ciurme licenziate, di cantieri deserti e chiusi, di traffici disturbati», avrebbe presentato un accordo provvisorio³³. Il 28 maggio la Camera approvò quasi all'unanimità³⁴ le convenzioni e, con un tempismo non comune, la sera stessa Edoardo Pantano illustrò il disegno provvisorio per il riordino dei servizi ma-

²⁹ *Atti della Commissione Reale pei servizi marittimi*, I, *Relazione generale (relatore: deputato Pantano)*, Imola 1906, d'ora in poi *Relazione Pantano*.

³⁰ ALV, b. 169, fasc. 3, lettera di Augusto Mortara a Luigi Luzzatti, Firenze, 10 settembre 1910.

³¹ Atti parlamentari, legislatura XXIII, sessione 1909-10, disegno di legge presentato dal ministro della Marina Leonardi-Cattolica, *Convenzioni provvisorie e definitive pei servizi postali e commerciali marittimi ed altri provvedimenti a favore delle industrie marittime*, seduta del 28 aprile 1910, Roma 1910, pp. 3-12.

³² Durissimo fu lo scontro in aula tra Edoardo Pantano e Giovanni Bettolo in occasione della presentazione del disegno di legge recante *Provvedimenti per le industrie marittime in rapporto con l'economia nazionale* (CAMERA DEI DEPUTATI, *Per le industrie marittime, Discorso di sua eccellenza Giovanni Bettolo, ministro della Marina, pronunciato nella seduta del 20 marzo 1910*, Roma 1910, in particolare pp. 20-25, 33-34, 50).

³³ Sul carattere provvisorio del provvedimento si espresse chiaramente anche il Senato (Atti parlamentari, 1ª sessione 1909-10, documenti, disegni di legge e relazioni, Senato del Regno, *Relazione dell'Ufficio centrale sulle convenzioni provvisorie e definitive pei servizi postali e commerciali ed altri provvedimenti a favore delle industrie marittime*, 11 giugno 1910).

³⁴ Si disse «unanimità pericolosa», «troppi amici, troppi applausi». Il quotidiano «La Stampa» scrisse che «la gravità del momento aveva fatto scaturire un Luzzatti nuovo, diverso, padrone di tutti i suoi mezzi»; anche il sonniniano «Giornale d'Italia» così commentò la fiducia: «L'on. Luzzatti è stato abilissimo, specialmente nelle questioni relative alla politica ecclesiastica: ha solleticato elegantemente l'estrema sinistra, senza per questo allarmare la schiera liberale-temperata, né tampoco la pattuglia cattolica. Ha confuso tutti i partiti in un unico spirito di conciliazione» (*La Camera approva le convenzioni alla quasi unanimità. L'appello nominale dà 317 sì e 35 no. Permane l'equivoco nella situazione*, «La Stampa», 29 maggio 1910, p. 1).

rittimi, che si sarebbe tradotto in legge il 13 giugno 1910³⁵. Anche tale provvedimento fu approvato quasi all'unanimità, nonostante alcune autorevoli voci di dissenso, come quelle di Francesco Saverio Nitti e Luigi Einaudi. Per inciso, sia Giovanni Bettolo che Carlo Schanzer votarono a favore.

Veniamo al contenuto del disegno di legge, soffermandoci in particolare su due aspetti. In buona sostanza, se si eccettuano i servizi fra il continente e le isole svolti dal Servizio navigazione di Stato, esso contemplava il passaggio delle convenzioni in essere con la Navigazione generale italiana alla costituenda Società anonima nazionale di servizi marittimi, cui andavano i servizi con la Sardegna, Sicilia, Tunisia, Tripolitania, Cirenaica, Egitto, Levante, Mar Rosso, Zanzibar, India e Cina. Modificazioni non significative riguardavano gli accordi con la Società veneziana di navigazione per la tratta Venezia-Calcutta; con La Veloce per il servizio Genova-Centro America; con la Puglia³⁶ per i servizi dell'Adriatico e alcune linee di concentramento; con la Società siciliana di navigazione per i collegamenti con le isole Eolie; con alcune società minori per l'arcipelago toscano, le isole Egadi e Pelagie, le partenopee e pontine. Il Banco di Roma, infine, si assicurava una sovvenzione di 195.000 lire sulla linea Tripoli-Alessandria d'Egitto³⁷. Nel complesso, i servizi previsti nella legge si sviluppavano per 3.224.000 miglia, richiedendo l'impiego di 100 piroscafi, per una stazza complessiva di oltre 170.000 tonnellate e una spesa di 13.605.000. Rispetto alle convenzioni vigenti, il nuovo progetto implicava una maggiore percorrenza di 482.000 miglia e un maggiore esborso di circa 3 milioni.

L'elemento di novità era dato dalla nascita di un nuovo operatore: la Società anonima nazionale di servizi marittimi. L'idea era già presente nel progetto Bettolo³⁸, ma Luzzatti ebbe il merito di tradurla in

³⁵ ACS, *Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti*, parte ordinaria, anno 1910, legge 13 giugno 1910, n. 306. Le fonti legislative citate sono state consultate nella versione manoscritta.

³⁶ Cfr. M. OTTOLINO, *Commercio e iniziativa marittima in Puglia (1876-1914). La società di navigazione a vapore Puglia*, Napoli 1979.

³⁷ La funzione strategica del servizio di cabotaggio esercitato dal Banco di Roma lungo le coste della Tripolitania e della Cirenaica è ben illustrata in un rapporto del sottosegretario per la Marina, Eugenio Bergamasco, al ministro degli Affari esteri Antonino di San Giuliano, come pure in una lettera «riservatissima» inviata da Eugenio Bergamasco a Luigi Luzzatti (ACS, *Carte Luzzatti*, fasc. 7, *Tripoli, 1911*, lettera di Eugenio Bergamasco ad Antonino di San Giuliano, Roma, 2 gennaio 1911; lettera di Eugenio Bergamasco a Luigi Luzzatti, Roma, 3 gennaio 1911).

³⁸ Cfr. Bettolo *risolve il problema marittimo costituendo una grande società di na-*

atto, impegnandosi in prima persona nel reperimento dei capitali e nella ricerca di un non facile compromesso tra la Navigazione generale, la Comit, le società minori e le forti pressioni regionali. Il 22 aprile, ancor prima che il progetto fosse reso pubblico, Luzzatti scrisse a Luigi Della Torre, incaricato di raccogliere le sottoscrizioni: «Desidererei che fra i nomi dei partecipanti vi fossero i seguenti: Giulio Coen, Pirelli, Giovanni Silvestri, Pio Finzi, Colombo. La prego di darmi notizie sullo stato delle cose e di telegrafarmi ogni giorno»³⁹. E così il Della Torre fece: «Ho già Pirelli e Silvestri. Procurerò gli altri»⁴⁰. Fitta fu anche la corrispondenza con Filippo Grimani, sindaco di Venezia, il quale, dopo aver aspramente criticato il progetto Bettolo, che non teneva conto in adeguata misura delle aspettative del porto lagunare e, più in generale, del ruolo dell'Adriatico nei commerci internazionali, aveva raccolto generose adesioni tra gli imprenditori e i notabili veneti, da Giuseppe Volpi a Gian Carlo Stucky, da Nicolò Papadopoli a Ruggero Revedin⁴¹. Il Luzzatti ringraziò il Grimani, tranquillizzandolo: «Sono lieto di dirle che quella persona che ella non voleva non ci sarà. Io faccio sempre quello che lei desidera»⁴².

La Società anonima nazionale di servizi marittimi venne formalmente costituita a Roma il 16 giugno 1910. Valenza simbolica ebbe il luogo scelto per la firma dell'atto: Palazzo Koch, sede della Banca d'Italia. Con decorrenza 1° luglio la Società avrebbe rilevato dalla Navigazione generale italiana 62 piroscafi, per un totale di circa 145.000 tonnellate, e assunto l'esercizio delle linee sovvenzionate previste dalla convenzione siglata il 27 aprile 1910.

È importante soffermarsi sulla composizione del consiglio di amministrazione, che risulta costituito da alcuni dei massimi esponenti della finanza e dell'industria italiana, la qual cosa dà la misura del-

vigazione nella quale entrano gli aggiudicatari delle aste, «La Stampa», 7 febbraio 1910, p. 1; *Il lavoro legislativo preparato e la firma del compromesso a Palazzo Braschi per la costituenda nuova società di navigazione*, «La Stampa», 9 febbraio 1910.

³⁹ ALV, b. 169, fasc. 3, telegramma urgente di Luigi Luzzatti a Luigi Della Torre, 22 aprile 1910.

⁴⁰ Ivi, telegramma urgente di Luigi Della Torre a Luigi Luzzatti, 22 aprile 1910.

⁴¹ Il 6 giugno 1910 il Grimani comunicò al Luzzatti di aver raccolto adesioni alla costituenda Società nazionale per i servizi marittimi per un ammontare di 910.000 lire. Tra i sottoscrittori figuravano: Angelo Toso, Giuseppe Volpi, Amedeo Corinaldi, Gian Carlo Stucky, Ruggero Revedin, Nicolò Papadopoli, Massimo Rietti, Augusto Marzinotto, Benedetto Sullam, Giacomo Levi, Leone Franco, Adolfo Dolcetti e Ugo Trevisanato (ivi, fasc. 2).

⁴² Ivi, dispaccio telegrafico di Luigi Luzzatti a Filippo Grimani, Roma, 11 giugno 1910.

l'ampiezza degli interessi e delle forze in campo. La presidenza fu assunta da Ernesto Breda, la cui società aveva ampiamente beneficiato delle commesse militari e degli ordinativi conseguenti alla nazionalizzazione delle ferrovie⁴³; alla vicepresidenza andarono il banchiere Giuseppe Sullam, zio di Luigi Della Torre, e Romolo Tittoni, vicepresidente del Banco di Roma e fratello di Tommaso, già ministro degli Affari esteri. In consiglio di amministrazione spiccavano i nomi di Guido Donegani, a capo della Montecatini, degli armatori Armando Raggio e Guglielmo Peirce, dell'industriale Giovanni Silvestri, fondatore e presidente delle Officine meccaniche Miani e Silvestri, di Carlo Vanzetti, membro del comitato direttivo di Confindustria e amministratore delegato della Fonderia milanese di acciaio, di Giuseppe Menada, presidente delle Officine meccaniche reggiane, di Nicola Pavoncelli, futuro presidente del consiglio superiore della Banca d'Italia⁴⁴.

Oltre alla *governance* paiono interessanti i criteri che ispirarono la composizione del capitale della nuova società. Tali criteri, condivisi da Della Torre e da Stringher, vennero così sintetizzati da Cesare Mangili, in una lettera al Luzzatti: «Come dissi [a Della Torre], dovrebbero concorrere alla formazione del nuovo ente le società di navigazione minori, e cioè la Veneziana, il Lloyd Sabaudò, la Puglia e l'Alta Italia, nonché i Peirce e Parodi ed un buon numero di capitalisti e industriali, esclusi gli istituti di credito. Potrebbero, a mio avviso, partecipare persone appartenenti agli istituti di credito, ma non questi direttamente»⁴⁵.

Sul piano organizzativo si acquisì la rete di uffici e agenzie della Navigazione generale, creando due compartimenti marittimi (Genova e Palermo), supportati dalle sedi operative di Venezia e Napoli, affidate alla direzione generale di Umberto Brocca e Arturo D'Amico⁴⁶.

La nascita della Società non fu accompagnata da lusinghieri commenti. Si parlò di «80.000 tonnellate di ferro vecchio da smaltire»⁴⁷:

⁴³ S. LA FRANCESCA, *La nazionalizzazione delle ferrovie*, in *Finanza e debito pubblico*, pp. 153-182.

⁴⁴ Cfr. *La Società nazionale di servizi marittimi*, «Almanacco italiano», XVI (1911), p. 414.

⁴⁵ ALV, b. 169, fasc. 3, lettera di Carlo Mangili a Luigi Luzzatti, Milano, 22 aprile 1910.

⁴⁶ *La Società nazionale di servizi marittimi*, p. 414.

⁴⁷ In seguito alle cessioni effettuate alla nuova Società dalla Navigazione generale italiana, la flotta di quest'ultima scese in un solo anno da 102 a 17 unità (A. CONFALONIERI, *Banca e industria in Italia dalla crisi del 1907 all'agosto 1914*, I, *Il sistema bancario in un'economia di transizione*, Milano 1982, p. 488).

degli 82 piroscafi rilevati⁴⁸, 43 avevano alle spalle più di 30 anni d'esercizio⁴⁹; erano – si disse – dei «veterani del mare»: piroscafi vecchi, costruiti per passeggeri e merci, destinati a servizi speciali, e, quindi, difficilmente utilizzabili per la navigazione libera. Una sommaria ricognizione del problema potrebbe indurre a pensare a un primo caso di *bad company*. Ciò non solo in considerazione dell'«età ultravenerabile dei piroscafi»⁵⁰, ma anche degli impegni finanziari che la nuova società si sarebbe apprestata ad assumere. Con un capitale di 15 milioni essa avrebbe dovuto far fronte all'acquisto di piroscafi per un corrispettivo di 21 milioni, ai quali ne andavano aggiunti almeno altri 10 per nuove navi, scorte di bordo e personale. Il tutto sulla base di un contratto triennale, rescindibile di anno in anno. Certamente non fu un ottimo affare e gli eventi che ne avrebbero caratterizzato il corso nei due anni successivi lo confermano⁵¹. Luzzatti lo sapeva, ma era anche avvertito del fatto che solo percorrendo questa via si sarebbero affrontate con sollecitudine questioni da troppo tempo irrisolte.

Basti in proposito tener conto dell'impulso che tale soluzione diede all'industria cantieristica. Stando alla convenzione del 27 aprile 1910, la costituenda Società per i servizi marittimi era obbligata a ordinare piroscafi per un totale di 12.000 tonnellate, preferendo, secondo una logica protezionistica, i cantieri italiani⁵², «sempreché il prezzo offerto non superasse del 7 per cento il valore risultante dalla media dei prezzi di sei cantieri inglesi di prim'ordine»⁵³. Che si potesse agire diversamente

⁴⁸ NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA, *Assemblea Generale ordinaria del 14 gennaio 1911. Relazione sul rendiconto e bilancio dell'esercizio 1909-1910*, Roma 1911, p. 23.

⁴⁹ La situazione non cambiò nel 1912. Dei 66 vapori in esercizio ben 47 avevano un'età che variava dai 26 ai 51 anni (ACS, *Carte Bergamasco*, scat. 1, fasc. 17, lettera del presidente del sindacato marittimo siciliano, Michele Lauria, a Giovanni Giolitti, Roma, 5 luglio 1912).

⁵⁰ *Un primo attacco alle convenzioni. Discorsi degli onorevoli Di Palma, Ancona, e Salvatore Orlando. I 'veterani del mare'. Per la marina libera e contro il capitale straniero*, «La Stampa», 26 maggio 1910, p. 1.

⁵¹ Cfr. MINISTERO DEI TRASPORTI MARITTIMI E FERROVIARI. ISPettorato GENERALE DEI SERVIZI MARITTIMI, *Relazione sui servizi marittimi sovvenzionati. Esercizio 1913-14*, Roma 1915.

⁵² Il capo di gabinetto del sottosegretario di Stato per la Marina, Brocca D'amico, scrisse il 9 luglio 1910 a Luzzatti: «Con riferimento colloquio domenica scorsa comunicammo S.E. presidente del Consiglio Società nazionale servizi marittimi riunitosi ieri deliberò la costruzione di 6 piroscafi per la linea Sardegna Zanzibar. Piani specifici già pronti saranno sottoposti al ministero marina» (ALV, b. 169, fasc. 2).

⁵³ Art. 3 della Convenzione.

mente lo dimostrano le parole di Stringher, il quale il 16 aprile, prima quindi della firma della convenzione con la Società nazionale, confidava a Luzzatti: «Oggi è venuto da me il cav. Coppi. Mi ha affermato in modo preciso di aver avuto una lista di 35 piroscafi da case inglesi e che delle offerte pervengono ancora, perché vi è materiale disponibile. Mi preme darle questa notizia»⁵⁴.

A ciò va aggiunto che la legge del 13 giugno, varata in tempi record grazie all'individuazione di un nuovo assuntore, portò alla proroga dei provvedimenti a sostegno della marina mercantile in attesa che il progetto definitivo di riordino dei servizi gettasse le basi per una revisione sostanziale degli aiuti all'industria marittima, alla cantieristica e alla siderurgia⁵⁵.

Si comprendono così le ragioni per cui la Società nazionale si mosse immediatamente per il rinnovo del materiale, in particolar modo, quello da destinare alla Sardegna e alla nuova linea dell'Africa orientale, Genova-Zanzibar. Senza contare che allo svecchiamento della flotta si accompagnava l'esigenza di strutturare secondo logiche più moderne gli itinerari, agendo sull'aumento contrattuale della velocità e del tonnellaggio per non poche linee di interesse politico e commerciale.

Non va poi dimenticato che il governo, dando seguito alle indicazioni già emerse nel 1906 nella *Relazione finale* Pantano, si era impegnato a presentare un disegno di legge per l'istituzione del credito navale, che avrebbe dato nuova linfa a un comparto nel quale la commistione di interessi tra compagnie di navigazione e banche miste era così stringente da rendere ormai perspicua quella «mostruosa fratellanza siamese» di cui avrebbe parlato Raffaele Mattioli⁵⁶.

La nuova società e l'istituto del credito navale non avrebbero potuto infrangere *sic et simpliciter* il monopolio della Navigazione generale italiana, lo strapotere della Comit e dei capitali tedeschi, ma avrebbero rappresentato un elemento perturbatore in un sistema che si connotava per «una molteplicità di compagnie, variamente strette fra loro da intrecci di partecipazioni e di parziale reciproca comu-

⁵⁴ ALV, b. 169, fasc. 3, telegramma di Bonaldo Stringher a Luigi Luzzatti, Roma, 16 aprile 1910.

⁵⁵ In base all'articolo 5 della legge 13 giugno, i provvedimenti a favore della marina mercantile, già prorogati con legge 28 giugno 1906, n. 260, fino al 30 giugno 1908, e successivamente con legge 16 giugno 1907, n. 355, fino al 30 giugno 1910, vennero nuovamente prorogati fino al 31 dicembre 1911.

⁵⁶ Sul catoblepismo rinvio al saggio di F. BOF, *La crisi delle banche miste e l'avvento dello «Stato banchiere e imprenditore»*, in *Crisi e scandali bancari nella storia d'Italia*, a cura di P. Pecorari, Venezia 2006, pp. 156-157.

nanza di amministrazione»⁵⁷. E, se vogliamo, avrebbero consentito di sbloccare una situazione di stallo, che rischiava non solo di mettere in ginocchio una parte consistente del sistema industriale, alimentando il grave fenomeno della disoccupazione e dell'emigrazione permanente, ma anche di consegnare, in un clima di espansione economica e di tensioni nelle relazioni diplomatiche, un'ulteriore significativa parte del commercio italiano alle marinerie estere⁵⁸.

Agendo attraverso la Società nazionale di servizi marittimi, Luzzatti pensava a una flotta affidata ad armatori, non a banchieri, a operatori del settore, non a società finanziarie. È da ricordare che, a partire dal 1905, la Navigazione generale italiana, con il sostegno determinante della Comit, aveva iniziato un processo di ammodernamento del naviglio ed era andata assumendo i tratti di una vera e propria società finanziaria: larghe disponibilità presso le banche, un cospicuo portafoglio titoli in cui spiccavano partecipazioni di notevole risalto. Controllava, ad esempio, La Veloce e la Società Italia, il Lloyd Italiano (che a sua volta aveva in portafoglio azioni della Generale), la Società napoletana di navigazione a vapore, la Savinem (Società anonima veneziana industrie navali e meccaniche), la Società italiana per la navigazione marittima e fluviale, i Cantieri navali riuniti⁵⁹.

4. Veniamo al secondo aspetto, che si lega peraltro a doppio filo con il primo. La soluzione del problema marittimo, definito da Luzzatti l'«incubo nazionale»⁶⁰, era mirata sia a ridare ossigeno ad alcuni comparti industriali, contenendo le pressioni dei lavoratori, sia ad «arginare l'invadenza della bandiera estera nel traffico marittimo dei nostri porti». Nel discorso tenuto alla Camera in occasione dell'approvazione della legge del 13 giugno egli precisò: «Non si deve dimenticare che i trattati di commercio e di navigazione sono legati a condizioni di politica internazionale e se quindi le condizioni di questa

⁵⁷ R. BACHI, *L'Italia economica nel 1912: annuario della vita commerciale, industriale, agraria, bancaria, finanziaria e della politica economica*, Città di Castello 1913, p. 250.

⁵⁸ La questione forma oggetto del saggio di A. CAFARELLI, *Il movimento della navigazione nei porti del Regno d'Italia (1861-1914)*, in *L'Italia, la Francia e il Mediterraneo nella seconda metà dell'800*, a cura di P.L. Ballini e P. Pecorari, Venezia 2009, pp. 87-121.

⁵⁹ CONFALONIERI, *Banca e industria in Italia*, p. 494.

⁶⁰ *Il Senato critica ed approva le convenzioni marittime provvisorie. Luzzatti definisce il problema "incubo nazionale". Un categorico impegno*, «La Stampa», 14 giugno 1910, p. 2.

politica impedissero il rinnovarsi dei trattati, sarebbe necessario altresì ridursi ai trattati di navigazione, che oggi per supreme ragioni di solidarietà nazionali sono più favorevoli alla marina estera che alla nostra»⁶¹.

Tali considerazioni acquistano specifico rilievo alla luce dell'incremento dei traffici e delle macroscopiche trasformazioni economiche e tecniche⁶² avvenute nel movimento della navigazione in età giolittiana. In un quinquennio, dal 1905 al 1910, la navigazione internazionale nei porti del Regno (arrivi e partenze) era cresciuta del 28% in termini di tonnellaggio e del 37% con riferimento alla quantità di merce trasportata, segnando un aumento relativamente maggiore per le merci provenienti dall'estero. Questo incremento era stato assorbito in grandissima parte dalla marina a vapore e, segnatamente, da piroscafi battenti bandiera straniera che, nei porti italiani, coprivano nel 1910 l'80% del traffico internazionale, contro il 67% del 1905. Ancora più rilevanti erano state le trasformazioni avvenute in riferimento alla nazionalità delle navi che solcavano i nostri mari. Posto a base 100 il 1886, nel 1912 la merce movimentata nei porti del Regno da navi austriache crebbe di 9,5 volte, quella trasportata da navi tedesche di 9,3; a notevole distanza si ponevano l'Italia, con un incremento di due volte e mezzo, e l'Inghilterra, con una crescita di una volta e mezzo⁶³. La posizione della Francia, nostro tradizionale *partner* commerciale, risultava invece sensibilmente diminuita rispetto agli anni '80: nel 1912 la merce scambiata da navi francesi, dopo aver toccato nel 1895 il valore minimo (17 su base 100), si attestò su un volume di scambi che era all'incirca la metà di quello registrato nel 1886⁶⁴.

⁶¹ Si vedano anche le considerazioni in proposito fatte in aula il 28 maggio 1910 (*Sulle convenzioni provvisorie marittime. Discorso del presidente del Consiglio, ministro dell'Interno, Luigi Luzzatti, pronunciato alla Camera dei deputati nella tornata del 28 maggio 1910*, Roma 1910, pp. 8-9).

⁶² Sull'importanza di queste trasformazioni insistono molto A.V. VECCHI (JACK LA BOLINA)-L. D'ADDA, *La marina contemporanea*, Torino 1899, pp. 194-223. Di contro, non si può neppure sottovalutare il peso, in termini di stazza e di unità operative, della marina mercantile velica alla fine dell'800. Sull'argomento, v. M. DORIA, *La marina mercantile a vela in Liguria dalla metà dell'Ottocento alla prima guerra mondiale*, in *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, a cura di P. Frascani, Roma 2001, pp. 83-107.

⁶³ CAFARELLI, *Il movimento della navigazione nei porti del Regno d'Italia*, p. 117.

⁶⁴ I dati proposti sono il risultato della rielaborazione delle statistiche sul movimento della navigazione nei porti del Regno d'Italia. Tali dati sono stati integrati con quelli desunti dall'«Annuario statistico italiano», pubblicato dal ministero dell'Interno, Direzione generale di statistica, e dalle «Statistiche annuali del commercio speciale di

I cambiamenti riguardavano principalmente l'Adriatico e, *in primis*, i suoi scali più importanti, Ancona e, soprattutto, Venezia⁶⁵, che ne divenne il «centro tradizionale e naturale in rapporto ai traffici nazionali e di transito»⁶⁶, rappresentando, assieme a Genova, un punto di riferimento nella navigazione internazionale⁶⁷. Confrontando i dati sul movimento complessivo nei singoli litorali tra il 1905 e il 1910, si osserva che, mentre il traffico marittimo nel Mar Ligure era cresciuto del 31%, nell'Adriatico era salito di oltre il 50%. Tra il 1901 e il 1910 le merci movimentate nel porto di Ancona e di Venezia erano aumentate rispettivamente del 126 e del 79%, contro il 34% di Genova⁶⁸.

Il porto di Venezia era stato pienamente coinvolto nel tentativo di far fronte all'incremento dei traffici nell'Adriatico e di arginare la concorrenza estera; forse fu quello sul quale si concentrarono maggiormente gli sforzi, per ragioni non solo economiche⁶⁹. Ma con quali risultati? Forniamo un dato. Si riferisce al movimento complessivo per tonnellate di stazza. Nel 1910 solo il 28% del movimento in partenza e in arrivo alla Stazione marittima era attribuibile a navi italiane, mentre il 35% si riferiva a navi austriache. Di qui lo sfogo di Sebastiano Tecchio qualche giorno prima che il progetto Bettolo fosse demolito dalle osservazioni di Schanzer⁷⁰ e dalla stessa maggioranza di governo: «Caro Luzzatti, vedi che sono stato un buon profeta? Il male è che oggi la tradita non è Venezia, è l'Italia. Nessun vero italiano può in-

importazione e di esportazione», pubblicate dal ministero delle Finanze, Direzione generale delle gabelle.

⁶⁵ Cfr. M. COSTANTINI, *Dal porto franco al porto industriale*, in *Storia di Venezia. Il mare*, a cura di A. Tenenti e U. Tucci, Roma 1991, p. 904.

⁶⁶ *Relazione Pantano*, p. 71.

⁶⁷ In riferimento al porto di Venezia si riprendono (in alcuni punti, *ad verbum*) e si sviluppano i temi già trattati nel recente saggio di A. CAFARELLI, *Alla 'riscoperta' delle Indie orientali. Il rinnovo delle convenzioni marittime e l'istituzione della linea commerciale Venezia-Calcutta (1893-1905)*, «Storia economica», XIII (2010), pp. 51-80.

⁶⁸ Si vedano in proposito SOCIETÀ COOPERATIVA DI MIGLIORAMENTO FRA STIVATORI E SCARICATORI DEL PORTO DI VENEZIA, *Relazione morale e finanziaria per il 1910. Statistica del traffico del porto di Venezia e degli infortuni sul lavoro*, Venezia [1911]; A. TESO, *La navigazione nei porti italiani nel 1909*, Roma 1911.

⁶⁹ CAFARELLI, *Alla 'riscoperta' delle Indie orientali*, p. 68.

⁷⁰ Cfr. *Come il progetto Bettolo deve eliminare il progetto Schanzer. Le riserve del ministro. Intervista con un membro del Governo*, «La Stampa», 4 febbraio 1910, p. 1; *Una giornata pericolosa per le sorti del Ministero. Le convenzioni Bettolo attaccate a fondo da tre oratori. Un brillante discorso di Nitti e il successo politico di Schanzer*, «La Stampa», 18 marzo 1910.

fatti vedere senza umiliazione il mare Adriatico nelle mani dell'Austria come è oggi. Frutto questo delle ingordigie e della semiscolare e sempre vittoriosa ostilità ligure contro ogni sviluppo dei traffici nel porto di Venezia»⁷¹.

Luzzatti non aveva certo bisogno delle sollecitazioni di Tecchio, di Treves o di Fradeletto per perorare la causa veneziana⁷². Non ne aveva bisogno perché già dagli anni '70 andava sostenendo la centralità commerciale dell'Adriatico e l'importanza dell'interconnessione fra trasporti marittimi e ferroviari⁷³, soprattutto dopo la soluzione del problema della linea della Valsugana, che, rappresentando una sorta di ponte verso il Brennero, avrebbe reso la città lagunare capolinea di una ferrovia internazionale, con proiezioni verso Amburgo e Londra⁷⁴. Non è questa la sede per ricordare l'impegno di Luzzatti per la costruzione della Stazione marittima⁷⁵, che rappresentò l'emblematica espressione di un nuovo modo di intendere la portualità veneziana⁷⁶, o per favorire la nascita della Veneziana di navigazione, la quale, strappando alla potente compagnia inglese P&O il servizio sussidiato Venezia-Bombay, aveva ottenuto l'affidamento della nuova linea sovvenzionata Venezia-Calcutta⁷⁷: linea che, gestita da una società veneta, «libera da interessi prioritari in altri mari»⁷⁸, avrebbe dovuto ravvivare una corrente di traffici ricca di gloriose tradizioni⁷⁹. Ciò, quando nella stessa *Relazione Pantano* si sollevavano dubbi sull'opportunità di sviluppare le linee per l'Estremo oriente e l'Africa orientale, evidenziando il «forte sacrificio che tali linee avrebbero arrecato

⁷¹ ALV, b. 169, fasc. 5, lettera confidenziale di Sebastiano Tecchio a Luigi Luzzatti, Venezia, 14 marzo 1910.

⁷² CAMERA DI COMMERCIO E DI INDUSTRIA, *Memoriale sui progetti ministeriali pei servizi marittimi presentato al R. Governo dalla Camera di commercio e industria di Venezia, di concerto col Municipio, colla Deputazione provinciale e coll'Unione commerciale industriale*, Venezia 1911.

⁷³ Sul tema v. pure G. LUZZATTO, *Le vicende del porto dal primo medio evo allo scoppio della guerra mondiale, 1914-18*, in L. CANDIDA, *Il porto di Venezia*, II, Napoli 1950, p. 39.

⁷⁴ L. LUZZATTI, *Memorie*, I (1841-1876), Bologna 1931, p. 272. Cfr. P. PECORARI, *Luigi Luzzatti e Venezia*, in ID., *Luzzattiana*, pp. 26-37.

⁷⁵ PECORARI, *Luigi Luzzatti e Venezia*, pp. 26-27.

⁷⁶ Cfr. G.L. FONTANA, *L'economia*, in *Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento*, II, a cura di M. Isnenghi e J.S. Woolf, Roma 2002, p. 1439.

⁷⁷ ACS, *Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti*, parte ordinaria, anno 1903, legge 24 dicembre 1903, n. 519, allegato 1, *Convenzione per la istituzione di una linea di navigazione fra Venezia e Calcutta*.

⁷⁸ PECORARI, *Luigi Luzzatti e Venezia*, pp. 26-27.

⁷⁹ CAFARELLI, *Alla 'riscoperta' delle Indie orientali*, p. 56.

all'Erario»⁸⁰. Ma è altrettanto vero che non si poteva rimanere «titubanti» di fronte a mercati, ove il consumo aumentava costantemente, lasciandoli in mano alle compagnie estere, generosamente sovvenzionate dai rispettivi governi e sulle quali non sempre era possibile fare «sicuro affidamento»⁸¹.

Con la costituzione della Società anonima nazionale di servizi marittimi Luzzatti pensò di concorrere efficacemente alla ridefinizione delle linee del Levante e delle comunicazioni oltre Suez, facendo sì che esse potessero rispondere, oltre ai loro naturali fini economici, alla necessità politica di rafforzare la presenza italiana nel Mediterraneo orientale e nei mercati dell'Estremo oriente⁸². Era, per intenderci, anche una questione di prestigio nazionale⁸³.

La legge del 13 giugno non favorì la Società veneziana di navigazione, la quale vide sì confermata la linea Venezia-Calcutta, seppur con una sovvenzione ridotta, ma non ottenne altri servizi interni che invece andarono alla Società di navigazione Puglia⁸⁴. Né Luzzatti si adoperò in tal senso come era avvenuto negli anni precedenti. Come mai? Il problema non stava certo nella meta che costituiva «non solo una legittima aspirazione, ma anche una sentita necessità»⁸⁵. Sia per

⁸⁰ *Relazione Pantano*, p. 69.

⁸¹ *Ivi*, p. 101.

⁸² Si consideri in proposito che l'ordinamento provvisorio aumentava da 6 a 9 il numero delle linee sovvenzionate per il Levante per una percorrenza complessiva di oltre 780.000 miglia annue.

⁸³ La Commissione Pantano, chiamata a esprimere un parere sul disegno di legge presentato il 28 aprile dal ministro Leonardi-Cattolica, così introdusse la questione: «L'organizzazione dei futuri servizi dell'Adriatico in modo degno e rispondente ai grandi interessi dell'Italia costituisce un alto e indeclinabile dovere pel Governo e pel Parlamento» (Atti parlamentari, Legislatura XXIII, Sessione 1909-10, Camera dei Deputati, *Relazione della Commissione sul disegno di legge presentato dal ministro della Marina Leonardi-Cattolica, Convenzioni provvisorie e definitive pei servizi postali e commerciali marittimi ed altri provvedimenti a favore delle industrie marittime*, seduta del 21 maggio 1910, Roma 1910, p. 5).

⁸⁴ «Mentre i servizi attualmente esercitati dalla Puglia hanno uno sviluppo di 215.000 miglia con l'impiego di 8 piroscafi con un tonnello medio complessivo 3.150 tonnellate e la sovvenzione di lire 654.000 all'anno, i nuovi servizi hanno una percorrenza complessiva di miglia 367.723, richiedono l'impiego di 14 piroscafi di 8.300 tonnellate almeno ed hanno una sovvenzione totale di lire 1.250.000 con l'obbligo contrattuale di rinnovare in parte la flotta» (Atti parlamentari, legislatura XXIII, sessione 1909-10, disegno di legge presentato dal ministro della Marina Leonardi-Cattolica, *Convenzioni provvisorie e definitive pei servizi postali e commerciali marittimi ed altri provvedimenti a favore delle industrie marittime*, seduta del 28 aprile 1910, Roma 1910, p. 7).

⁸⁵ G. FRADELETTO, *Per le nuove convenzioni marittime e le comunicazioni oltre Suez, Note e proposte*, Venezia 1908, p. 137.

Venezia che per l'intero Paese, l'India rappresentava un interessante mercato di approvvigionamento di materie prime e un florido sbocco per molti prodotti italiani⁸⁶. Lo provano la natura «eminentemente commerciale»⁸⁷ della Venezia-Calcutta e i relativi dati del primo biennio d'esercizio (1903-05)⁸⁸.

Luzzatti non pose neppure in discussione la necessità di difendere i traffici da e per l'Adriatico. Lo avrebbe dimostrato con i fatti di lì a poco, quando, presentando il progetto definitivo per il riordino dei servizi marittimi, propose l'istituzione di due linee da Venezia (giornaliere come quella del Lloyd austriaco) e da Ancona per Trieste; sostenne la Venezia-Costantinopoli, innalzando la velocità da 11 a 13 miglia; diede a Venezia anche una linea per la Dalmazia, il Montenegro e l'Albania, allacciata a Brindisi, dove i piroscafi avrebbero trovato altre comunicazioni celeri per l'Egitto e il Levante⁸⁹. La linea da Brindisi per l'Egitto, con una velocità contrattuale di 20 nodi, sarebbe stata la più veloce in Adriatico, tenendo conto che le linee austriache non superavano i 18 nodi e non arrivano a 20 neppure i piroscafi della Valigia delle Indie da Brindisi a Porto Said⁹⁰.

⁸⁶ Sono interessanti in proposito le note di viaggio di Gualtiero Fries e Primo Lanzoni (SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI. ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA, *Relazione sul commercio dell'Italia con l'India. 6 febbraio 1896 - 10 maggio 1896*, Bologna 1896), come pure gli appunti raccolti da Luigi Zuanelli e ben noti allo stesso Luzzatti, che li ricevette nel novembre 1910 (*Dall'India alla California attraverso i Paesi gialli. Impressioni di viaggio illustrate*, Milano 1910). Dallo stesso Zuanelli il Luzzatti ebbe «alcune osservazioni d'indole e d'interesse generale, desunte in un recente viaggio nell'India, a Ceylon, nell'arcipelago di Malacca, nella Cina, nel Giappone, nelle isole Hawaj e in California» (ALV, b. 169, fasc. 5, relazione dattiloscritta di Luigi Zuanelli a Luigi Luzzatti, Milano, 10 agosto 1910). Si vedano inoltre i dati proposti da E. TABASSO VOLTERRA, *L'India e la penetrazione economica italiana*, Roma 1915, estratto da «Rivista coloniale», 11-12, X (1915).

⁸⁷ COMITATO NAZIONALE DEGLI ARMATORI LIBERI - GENOVA, *La marina libera di fronte al problema marittimo. Proposte e voti*, Genova 1910, p. 20.

⁸⁸ Il movimento complessivo era cresciuto del 72%, quando nello stesso torno di tempo la linea Genova-Bombay-Singapore-Hong Kong aveva registrato una flessione del 15%. Cfr. CAFARELLI, *Alla 'riscoperta' delle Indie orientali*, p. 65.

⁸⁹ L'impegno di Luzzatti in questa direzione è ampiamente documentato. In particolare, lo statista veneziano invita il sottosegretario Bergamasco a trovare un accordo «perché si costituisca nell'Adriatico un forte nucleo marittimo che riassuma le due società assicurandoli che in questo caso il governo affiderebbe ad esso a trattativa privata, quelle linee di navigazione che interessano l'Adriatico, stralciandole dal gruppo principale» (ALV, b. 169, fasc. 2, lettera di Eugenio Bergamasco a Luigi Luzzatti, 23 settembre 1910).

⁹⁰ È lo stesso Pinzauti a informare il Luzzatti che «con la Società nazionale di Servizi Marittimi è stato provveduto con effetto dal 19 corrente al miglioramento

Il 28 aprile, presentando in aula le convenzioni provvisorie, così si esprime in riferimento al ruolo della città lagunare: «Il giorno in cui dovremo sistemare il servizio dell'Adriatico, *che dovrà avere alla sua testa Venezia*, i Pugliesi corrisponderanno con il loro voto e i loro giusti sacrifici a questo silenzio pieno di dignità e pieno di disinteresse»⁹¹. Fermo era quindi il convincimento di potenziare i collegamenti con i fertili mercati dell'Oriente e affermare la centralità dell'Adriatico. Ma allora che cosa preoccupava il Luzzatti? Egli nutriva forti dubbi sulla Veneziana⁹²: dubbi che trovavano conferma da più parti. Aveva anzitutto ben presenti le riflessioni di Giulio Fradeletto, figlio del più noto Antonio, sulle criticità della Venezia-Calcutta⁹³. Si aggiunga che nel gennaio 1910 Eugenio Pinzauti, ispettore generale per i servizi marittimi, informò in via riservata il Luzzatti delle gravi inefficienze della compagnia di navigazione, commentando senza mezzi termini: «È ben duro lo spendere lire 1.100.000 all'anno e poi essere

delle comunicazioni con l'Egitto e la Soria, miglioramento invocato da molte parti e che consiste: 1) nell'acceleramento delle comunicazioni fra Genova-Napoli e Alessandria d'Egitto; 2) nell'aver reso settimanale il prolungamento della linea predetta Ge[nova]-Alessandria fino ai porti della Soria; 3) nell'attuazione del prolungamento quindicinale dalla linea da Venezia all'Egitto, fino a Giaffa e Beirut» (ALV, b. 169, fasc. 2, *Promemoria per S.E. il prof. Luigi Luzzatti presidente del Consiglio dei ministri*, 9 settembre 1910).

⁹¹ *Sulle convenzioni provvisorie marittime. Discorso del presidente del Consiglio, ministro dell'Interno, Luigi Luzzatti, pronunciato alla Camera dei deputati nella tornata del 28 maggio 1910*, Roma 1910, p. 12 (il corsivo è mio).

⁹² Sul *modus operandi* della Veneziana riferiva periodicamente Eugenio Pinzauti, Ispettore generale dei servizi marittimi. Il 27 agosto 1910 scrisse al Luzzatti: «La Società Veneziana di navigazione ha acquistato il piroscafo *Hungaria* dalla Società ungaro-croata al quale ha imposto il nome di 'Veneto' per iniziare dal 6 settembre una linea celere settimanale da Venezia per Zara, Sebenico, Spalato, pel trasporto in ispecial modo dei viaggiatori. Detto piroscafo ha 18 anni di età, 250 tonnellate di stazza lorda, la velocità da 12 a 13 miglia, ed è costato circa corone 170.000. La Società Veneziana dimostra con ciò che vuol mettersi sulla via di fare qualcosa, ed ha principiato iniziando un tratto di quella linea, della quale fu sospesa la concessione alla società Puglia nell'intendimento appunto di darla a Venezia. In ogni modo però devesi far presente che quanto sta per fare la Veneziana non avrebbe grande importanza se a questo primo passo altri più arditi non dovessero far seguito. Sembra quindi che alla società Veneziana ove l'E.V. voglia dare una risposta, questa dovrebbe limitarsi a prendere atto della comunicazione, esprimendo la fiducia che quanto ha fatto sia l'inizio di più larghe intraprese» (ALV, b. 169, fasc. 2, *Presidenza del Consiglio. Servizi e convenzioni marittime, Pro-memoria per S.E. il prof. Luigi Luzzatti presidente del Consiglio dei ministri*, Roma, 26 agosto 1910).

⁹³ G. FRADELETTO, *Per le nuove convenzioni marittime e le comunicazioni oltre Suez*, Venezia 1908.

ridicolizzati dagli stranieri». Gran parte della merce diretta in India, dai tessuti di cotone ai marmi, dalle conterie alla carta, partiva da Genova, servendosi della compagnia tedesca Hansa, o dalla stessa Venezia con le navi del Lloyd austriaco, che applicavano i medesimi noli della Veneziana, ma che, a differenza di quest'ultima, offrivano due viaggi mensili della durata di 21 giorni contro i 26 dei piroscafi veneti⁹⁴. Per non dire del fatto che la Veneziana lasciava al Lloyd austriaco 5 lire sul nolo di ogni tonnellata di zucchero imbarcata a Trieste e a Fiume⁹⁵. Di qui, concludeva il Pinzauti: «non di nome, ma di fatto, la Veneziana è una linea austriaca perché legata e assolutamente controllata dal Lloyd»⁹⁶. Non più confortante fu il dettagliato rapporto da Calcutta che Luzzatti ricevette nell'estate 1910 da Luigi Zuanelli, nel quale si faceva esplicito riferimento all'esistenza di «una specie di convenzione o contratto per cui la società veneziana era in realtà schiava della potente società rivale»⁹⁷. Per effetto di tale convenzione

⁹⁴ Sull'efficienza dello scalo giuliano e delle compagnie di navigazione austriache v. M. ANGELINI, *I porti meridionali dell'Europa centrale (note)*. Nel porto di Trieste, Ascoli Piceno 1908.

⁹⁵ Nel rapporto da Calcutta di Luigi Zuanelli si legge: «La Società Veneziana nel 1909 prese a Trieste e a Fiume un carico di 16.163 tonnellate di zucchero che si fece cedere dal Lloyd per ingrossare le cifre della propria esportazione, e per questo servizio pagò al Lloyd la non lieve somma di L. 80.680; somma che del resto la Società poteva sottrarre senza danno dalla sovvenzione che ricevette finora dallo Stato in L. 1.100.000 per 12 viaggi annui, e che ripartita sulla modesta cifra di merci esportate dall'Italia rappresenta da 115 a 120 franchi per tonnellata, cioè un premio assolutamente eccessivo. È questo uno stato di cose per lo meno singolare, e non si comprende, né si giustifica perché una parte della cospicua sovvenzione che lo Stato italiano paga ad una società italiana debba andare a finire in mano ad una società straniera!» (ALV, b. 169, fasc. 3, Relazione dattiloscritta di Luigi Zuanelli a Luigi Luzzatti, Milano, 13 agosto 1910, f. 3). Cfr. pure *L'imposta sullo zucchero nella relazione dell'on. Carlo Ferraris*, «La Stampa», 21 giugno 1910, p. 1.

⁹⁶ ALV, b. 169, fasc. 2, *Presidenza del Consiglio. Servizi e convenzioni marittime*, Relazione riservata di Eugenio Pinzauti a Luigi Luzzatti, Calcutta, 21 febbraio 1910, f. 6.

⁹⁷ ALV, b. 169, fasc. 3, Relazione dattiloscritta di Luigi Zuanelli a Luigi Luzzatti, Milano, 13 agosto 1910, f. 3. Pinzauti suggerisce di rispondere così alla lettera del 19 ottobre 1910 della Veneziana: «Mi è pervenuta la lettera del 19 corrente con la quale codesta rispettabile società informa che a cominciare dal prossimo mese di gennaio il Lloyd austriaco raddoppierà l'attuale servizio mensile tra Trieste e Calcutta in concorrenza colla linea tra Venezia e Calcutta. [...] Non dissimulo che il fatto può impressionare, ma d'altro canto se si considera che per l'abbondanza del traffico esistente in Calcutta il Lloyd Austriaco raddoppierà i suoi viaggi senza chiedere il concorso dello Stato. Ciò dimostra che quel mercato offre largo campo ai trasporti marittimi verso l'Adriatico, la qual cosa mi induce a ritenere che codesta spett.le società vorrà approfittare di tale condizione di cose per fronteggiare la nuova situazione» (ALV, b. 169, fasc. 2, lettera di Eugenio Pinzauti a Luigi Luzzatti, 23 ottobre 1910).

la Veneziana si era impegnata a «non fare noli inferiori al Lloyd e ad agir sempre di concerto con lo stesso»; infine, si era obbligata «a lasciare al Lloyd tutto il traffico del Levante, Mar Nero, Grecia, Turchia asiatica ed europea»⁹⁸.

Ulteriori conferme dell'esistenza di un rapporto di sudditanza venivano dal ministro degli Esteri Antonino di San Giuliano, il quale non nascose all'amico Luzzatti la preoccupazione per la crescente attività del Lloyd registratasi dopo la suddivisione delle linee adriatiche tra la Anonima nazionale e la Società Puglia⁹⁹. Senza contare che Luzzatti aveva sotto mano i dati della Direzione generale delle gabelle, che confermavano la contrazione della presenza italiana nelle rotte da e per l'India: tra il 1905 e il 1910 la merce in arrivo su navi italiane era diminuita del 17%; quella su navi estere era aumentata del 137%.

Il problema di fondo comunque non era principalmente legato alla scelta delle direttrici di traffico, all'ammontare delle sovvenzioni e, forse, neppure alle inefficienze della Veneziana, ma andava ricercato in una serie di cofattori, cominciando dalle carenze infrastrutturali e dalle specificità organizzative del porto lagunare¹⁰⁰, che, pur fungendo

⁹⁸ ALV, b. 169, fasc. 3, Relazione dattiloscritta di Luigi Zuanelli a Luigi Luzzatti, Milano, 13 agosto 1910, f. 3.

⁹⁹ «Persona seria e competente con la quale discorrevo dei servizi marittimi sull'una e sull'altra sponda dell'Adriatico, mi segnalava la crescente attività del Lloyd Austriaco dacché le linee esercitate in massima parte dalla Navigazione Generale vennero suddivise tra la Puglia e la Anonima Nazionale. E mi diceva che ora la Società austriaca imbarca da Venezia merci per l'Albania e l'Epiro che prima imbarcavano su vapori della Puglia, merci per Cipro, Corfù ed Egitto che in addietro si inoltravano coi vapori della linea VII dell'Anonima Nazionale e quelle per le Indie ed Estremo Oriente che prima si trasportavano con la Società Veneziana. Le ragioni di questo doloroso mutamento sono molte e credo tutte note (deficienza nel numero dei piroscafi o dello spazio utilizzabili per le merci, di alcune società inosservanza sistematica d'orario in alcune altre, ecc. ecc.) mentre per contro il Lloyd Austriaco ha una flotta buona, numerosa, con frequenti partenze ed accettando su uno stesso vapore merce diretta a porti estremamente diversi, mantenendo i noli da Venezia a Trieste, riducendo così gratuito il trasporto da Venezia a Trieste, ad aumentare l'assortimento il Lloyd Austriaco assume a suo carico le spese per la tradotta delle merci dalla banchina di S. Basilio a bordo dei propri piroscafi quando questi ultimi sieno ormeggiati nel bacino di San Marco» (ALV, b. 169, fasc. 2, *Presidenza del Consiglio. Servizi e convenzioni marittime*, lettera riservata personale di Antonino di San Giuliano a Luigi Luzzatti, 3 novembre 1910, ff. 1-2).

¹⁰⁰ Cfr. CAFARELLI, *Alla 'riscoperta' delle Indie orientali*, pp. 66-67. Il problema venne evidenziato in un telegramma inviato al Luzzatti anche dal sindaco di Venezia, Filippo Grimani, e dal presidente della locale Camera di commercio, Giorgio Suppiej: «Amministrazione ferrovie causa deficiente servizio compagnie di navigazione specialmente Puglia deve periodicamente sospendere accettazione merci desti-

da volano della ripresa economica, non fu né in grado di reggere il consistente incremento dei traffici marittimi verificatosi in età giolittiana, né di rispondere pienamente alle crescenti e sempre più articolate esigenze del territorio¹⁰¹.

Ne derivava che il problema delle convenzioni doveva giocoforza intrecciarsi anche con la politica portuale o, per meglio dire, era condizionato dall'assenza di un'efficace politica portuale¹⁰², la quale stava facendo sì che l'Adriatico, con le sue gloriose tradizioni marinare e mercantili, la sua invidiabile posizione geografica, l'ampia estensione di coste e i suoi numerosi porti, divenisse sempre più parte di un *mare non nostrum*.

Di ciò il governo Luzzatti si era dimostrato consapevole e, nonostante la sua breve durata e le critiche che accompagnarono il rinnovo delle convenzioni¹⁰³, riuscì a conseguire esiti rispondenti alle esigenze economiche più pressanti del Paese.

ANDREA CAFARELLI

Università di Udine

PAOLO PECORARI

Università di Udine

nate imbarco nostro porto» (ALV, b. 169, fasc. 2, telegramma di Grimani e Suppiej a Luigi Luzzatti, 21 dicembre 1910).

¹⁰¹ Così si espresse in proposito il ministro Antonino di San Giuliano: «Mentre la maggioranza delle Ditte esportatrici affida così al Lloyd Austriaco la sua merce, i magazzini e le tettoie di S. Basilio sono oberate di merci. Questa anomalia viene spiegata dal fatto che l'art. 9 dell'allegato 8 alle tariffe capo II consente una sosta gratuita di sei giorni alle merci depositate nei magazzini della stazione marittima. I sei giorni divengono spesso sette o otto a causa delle molte feste, ed i caricatori sono lieti di profittare del termine normale o prolungato per collocare in gratuita giacenza tutte le merci che devono attendere la prima prossima partenza di un piroscafo del Lloyd» (ALV, b. 169, fasc. 2, *Presidenza del consiglio. Servizi e convenzioni marittime*, lettera riservata personale di Antonino di San Giuliano a Luigi Luzzatti, 3 novembre 1910, f. 1). Per ulteriori considerazioni sulle carenze organizzative del porto di Venezia, v. CAFARELLI, *Alla 'riscoperta' delle Indie orientali*, pp. 72-75. Cfr. pure G. TONIOLO, *Cento anni di economia portuale a Venezia*, «Consorzio per lo sviluppo economico e sociale della provincia di Venezia. Informazioni», 3, II (1972), pp. 33-61.

¹⁰² CORBINO, *Annali dell'economia italiana*, IV, p. 282.

¹⁰³ Giolitti, che non digerì la sconfitta su questo fronte, così si espresse nelle sue *Memorie*: «Il suo Ministero [Luzzatti] ebbe la durata di circa un anno, dal marzo 1910 al marzo 1911. Per prima cosa risolse la questione dei servizi marittimi, che si era ormai trascinata troppo a lungo per le opposizioni incontrate dal progetto mio e da quello dell'onorevole Sonnino; opposizioni che furono piuttosto che vinte, girate ed evitate mediante un progetto assai più modesto e la costituzione di una piccola Società che non dava ombra ai concorrenti della marina libera» (G. GIOLITTI, *Memorie della mia vita*, t. 2, Milano 1922, p. 280).