

Sissco
Cantieri di Storia, Modena, 18-20 settembre 2019

Roberto Giulianelli
(Università Politecnica delle Marche)

**Tra legittime richieste e aperti ricatti.
Gli imprenditori del mare e il modello Stringher-Beneduce**

Paper

La centralità rivestita non solo sul versante economico, ma anche su quello geopolitico, rende l'industria marittima beneficiaria di consistenti aiuti pubblici sin dalla fase immediatamente postunitaria. Nel caso del settore armatoriale, questi assumono la forma di convenzioni per la cura di servizi postali e commerciali su linee di particolare rilievo o premi per il trasporto di merci speciali. Nel caso della navalmeccanica, invece, si declinano in premi di costruzione o in commesse ministeriali.

Armatori e cantieristi rivendicano, però, anche la necessità di disporre di capitali di investimento a condizioni più convenienti di quelle offerte dalle banche ordinarie. Si tratterebbe di prevedere, nei fatti, uno o più istituti in grado di concedere credito navale, ovvero finanziamenti agevolati sul modello del credito fondiario. A impedire l'introduzione di questo strumento concorrono due fattori. Il primo è di ordine giuridico: fino al 1928 l'ordinamento italiano non contemplerà l'ipoteca navale, unica garanzia applicabile a operazioni che si vuole notevoli per somme erogate e durata. Il secondo fattore investe il mercato: le banche universali, dallo scadere dell'Ottocento monopoliste nel settore, non sono disposte a cedere una clientela così redditizia come quella marittima.

Al pari che per molti altri aspetti della vita economica italiana, la Grande guerra opera da differenziale della contemporaneità, in questo caso avviando un processo altrimenti condannato al pantano dei disegni parlamentari bocciati o dimenticati. Per il credito navale il 1916, con la comparsa dell'Istituto italiano di credito marittimo (Credimare, costola della Navigazione generale italiana) e l'estensione al settore marittimo delle competenze del Consorzio per sovvenzioni su valori industriali (Csvi, sezione della Banca d'Italia), rappresenta l'anno zero. Tuttavia, il fallimento cui va incontro il Credimare e la partenza ritardata del Csvi, che si attiverà solo a conflitto concluso, ne rinverranno l'effettiva genesi al periodo fascista.

Nel corso degli anni Venti, mentre il Consorzio sovvenzioni rivolge un'attenzione crescente al settore marittimo, il governo Mussolini abbandona l'iniziale impostazione liberista per adottare un interventismo economico che proprio nell'industria del mare ha uno dei suoi principali terreni di

sperimentazione. In questa cornice, allo scadere del 1928 viene fondato l'Istituto per il credito navale (Icn), terzo "ente Beneduce" dopo Crediop e Icipu. L'Icn imita lo schema dei suoi due predecessori: raccoglie risparmio privato attraverso l'emissione e il collocamento di obbligazioni, i cui ricavi servono per accendere mutui agevolati, a medio-lungo termine, destinati a imprese industriali. A cambiare, ovviamente, è il settore di riferimento, che non è quello delle opere pubbliche, né quello delle *public utilities*, ma quello armatoriale. Nei suoi dodici anni di vita l'Icn completerà dieci operazioni. Lo affiancherà il Csvi, che da un lato metterà a disposizione le anticipazioni necessarie per concedere i finanziamenti in attesa della vendita delle obbligazioni emesse dall'Istituto, dall'altro continuerà a erogare prestiti a breve termine.

Durante gli anni Venti e all'inizio dei Trenta, Bonaldo Stringher (Csvi) e Alberto Beneduce (Icn) si trovano esposti a pressioni debite e indebite, esercitate dagli armatori richiedenti prestiti, dalle banche presso cui questi sono affidati e dal governo, che non di rado si fa portavoce dei loro interessi. Costanzo Ciano, Giuseppe Volpi, Antonio Mosconi e lo stesso Mussolini intervengono a più riprese per caldeggiare le domande presentate dalle società di navigazione. Questa trasversale attività di lobbying poggia su tre argomentazioni, spesso avanzate con chiari intenti ricattatori.

La prima argomentazione fa leva sul patriottismo: se si vuole che la flotta nazionale sia fabbricata in Italia, occorre garantire largo credito a buon mercato, così come d'altra parte accade già in altri paesi, per esempio nel Regno Unito. In caso contrario – è la minaccia –, gli armatori commissioneranno all'estero le loro navi. La seconda argomentazione coinvolge la forza lavoro, i cui livelli occupazionali precipiterebbero nel caso in cui le società di navigazione, a causa della scarsa disponibilità di mezzi finanziari, non potessero ordinare o completare nuove costruzioni. La terza argomentazione, infine, poggia sul bisogno per l'Italia di integrare presto e bene le terre redente, in particolare la Venezia Giulia, buona quota della cui economia passa proprio per armamento e cantieristica. Così, credito navale, processo di nazionalizzazione dei "nuovi" cittadini e difesa dei confini nordorientali si trovano spesso abilmente collegati nella corrispondenza che le società giuliane intrattengono con Stringher e Beneduce. Fra queste ultime, spiccano quelle che fanno capo alla famiglia Cosulich, fra le due guerre mondiali proprietaria del più potente gruppo industriale della Venezia Giulia.