



di Davide Trabucco

COMPAGNIE ANSALDO

Oggi come ieri

Le speranze di una Marina Mercantile Italiana.

L'Italia e il mare. Un rapporto simbiotico, proficuo e necessario data la nostra posizione geografica e la nostra storia. Oggi è più che mai doveroso investire sul mare, parte importante, se non fondamentale della nostra economia. Riportarlo al centro della nostra politica significa approntare cospicui investimenti che possano intervenire a favore del turismo, dei commerci, della gestione del fenomeno migratorio e della difesa nazionale. Il mare ha sempre colpito l'immaginario collettivo, scatenando dibattiti, coinvolgendo uomini del settore, ciascuno con la propria opinione su come si potesse migliorare il nostro approccio con il mare, su quale dovesse essere la linea governativa per generare un'economia redditizia per il nostro paese.

Francesco Gerolamo Ansaldo, figlio del fondatore della Gio. Ansaldo & Co., Giovanni Ansaldo, svolse una lunga e proficua carriera in campo marittimo, diventando comandante di lungo corso tra la fine dell'Ottocento e i primi anni del Novecento. Nato a Genova nel 1857, imbarcatosi come mozzo alla tenera età di 14 anni, esercitò la sua professione fino al 1922, rimanendo quindi in mare per più di 40 anni. Uomo di grande esperienza, all'apice della sua carriera con risvolti anche in ambito della amministrazione comunale, partecipò a numerose conferenze che avevano come oggetto la marina mercantile italiana. Tra di queste spicca "Spe-

ranze di una marina mercantile italiana", data 1909, dove si analizzavano temi anche attuali, come la necessità di una politica economica indipendente da influssi esterni e la necessità di una facilitazione burocratica che favorisse le compagnie di navigazione. Si rifletteva poi su un punto cardine: liberalismo o protezionismo? Nel mondo del libero mercato si poteva - e si può - ancora credere in un'economia del mare volta alla difesa degli interessi nazionali (o, meglio ancora, europei)?

La conferenza si svolse in un contesto particolare per la giovane Italia. Il nostro paese stentava a emergere tra le grandi potenze internazionali e aveva subito, suo malgrado, la terribile calamità del terremoto di Messina. Il governo Giolitti, spesso criticato per un certo immobilismo politico, fu bersaglio dalle critiche per la gestione dell'emergenza, e inoltre, per quanto riguardava la questione marittima, subiva violenti attacchi dai professionisti del settore, come il comandante Francesco Ansaldo.

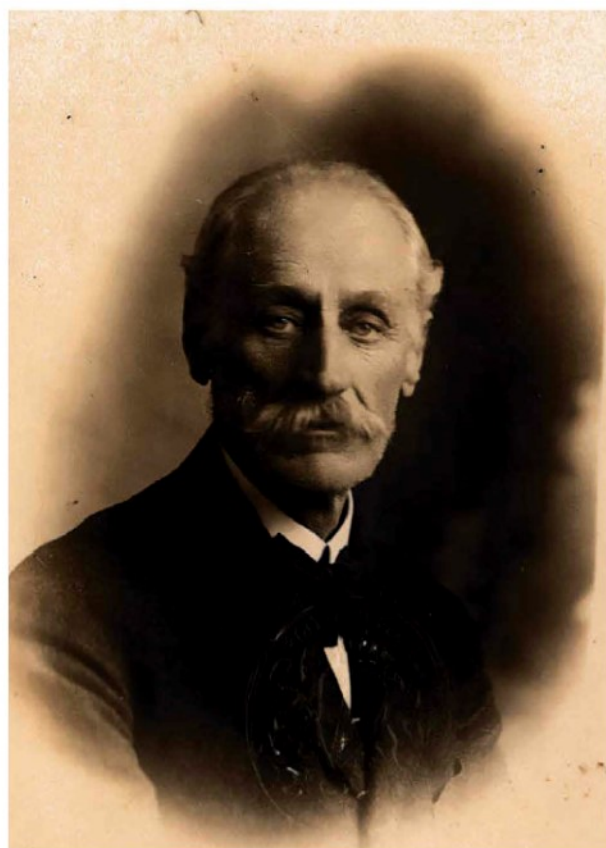
La conferenza, nonostante il titolo "speranze", si rivelò essere più un'accorata invettiva contro la politica governativa, rea di aver abbandonato alla mercé straniera la marina mercantile italiana. Uno dei problemi principali dell'Italia di allora era la mancanza di indipendenza delle vie di comunicazione dovuta alla politica filo-liberista del governo ita-



Varo del piroscafo Marini, 1909



Nomina di Francesco G. Ansaldo a capitano di lungo corso, 1.12.1881



Francesco G. Ansaldo, anni '10 / anni '20 del XX sec.

liano, politica che favoriva, secondo il comandante, gli stati ricchi e potenti a scapito dei paesi emergenti, ma ancora poveri, come l'Italia. Un'Italia povera di ricchezze, povera di petrolio, carbone, boschi o fiumi navigabili. La colpa era quindi da attribuire alla vecchia classe dirigente liberale che fin dal 1848 sognava un primato italiano nel mondo ma, per contro, apriva porti, ferrovie e traffici a tutte le marine del mondo. Tutto questo aveva portato alla crisi della giovane marina mercantile italiana, peraltro più gravata di tasse di altre e più povera di traffici nazionali. Per il comandante esistevano due marine: una per così dire "vagabonda", vera e propria industria libera che trasportava merci a chi pagava di più e una con "approdi e partenze fisse", particolarmente strategica per il paese. Quest'ultima si occupava di mantenere regolari le comunicazioni e gli scambi commerciali, di trasportare oltremare emigranti e prodotti, di nazionalizzare le merci e indirizzare i traffici. Questa marina era emanazione di stato e per questo motivo non si poteva sostituire. Purtroppo il governo, e qui continua l'invettiva del comandante, sottovalutò i diritti e i doveri di essa, ritenendoli meno importanti della libera consorella. Il nodo del discorso di Francesco Ansaldo era la necessità di un governo di più

marcata impronta nazionalistica. Egli, malgrado le critiche alla classe liberale, rimarrà sempre legato al Partito Liberale, rifiutando le forme estremistiche di potere, non lesinando giudizi negativi ma comunque nel rispetto dello stato democratico. Il governo, secondo il comandante, adottò dei provvedimenti diretti a favorire la marina mercantile, ma purtroppo non sufficienti. Gli armatori continuarono a costruire navi in Inghilterra e a comprare vecchie "carcasce" realizzando grandi affari. Uno dei business maggiori per l'epoca era quello dell'emigrazione che aveva portato alla nascita nel nostro paese di diverse compagnie di navigazione: "Lloyd Italiano", "Lloyd Sabauda", "Siculo Americana" e si svilupparono la "Veloce" e l'"Italia".

Tra le poche speranze per il futuro, per il comandante vi era il ruolo degli imprenditori italiani che, malgrado le difficoltà interne e la spietata concorrenza esterna, erano sempre più attenti all'economia del mare, quasi fosse per cultura, per storia, il loro ambiente naturale.

Nonostante questa flebile speranza, la conferenza di Francesco Ansaldo proseguì in un crescente "j'accuse" nei confronti della classe dirigente. Fondamentalmente ci si chiedeva: cosa possono fare gli uomini da soli, malgrado la buona volontà e le loro competenze, se privati del supporto statale? Le critiche del capitano erano più patriottiche che nazionalistiche, originate dal pensiero risorgimentale. Si lamentava l'insipienza, la mancanza di un disegno a lungo termine della nostra politica, impegnata in astuti giochi di potere pronta a favorire gli interessi personali a scapito della collettività. La mancata visione era rintracciabile nell'offerta di sussidi limitatissimi alle compagnie di navigazione italiane, i traffici non venivano agevolati e gli armatori abban-

donati a se stessi, costretti a procacciarsi individualmente le migliori vie commerciali. Le compagnie, bisognose di sovvenzioni per far fronte alla concorrenza straniera, soffrivano anche, contrariamente a quello che si potrebbe pensare oggi, l'alto costo della manodopera col minore rendimento, mal compensato per di più da presunte migliorie tecniche poi rivelatesi non tali.

Tra i concorrenti più aggressivi della nostra marina mercantile spiccava inevitabilmente la Germania del "Kaiser" Guglielmo II, desiderosa di ritagliarsi un ruolo egemonico a livello mondiale. La marina tedesca, giovane quanto quella italiana, veniva però tutelata grazie all'indiretto protezionismo delle misure amministrative, all'organizzazione metodica del commercio in patria e all'estero. Il sostegno incondizionato dell'Imperatore, dell'alta banca, del governo e della diplomazia, determinarono la forte ascesa della marina mercantile tedesca capace di insidiare il primato di quella inglese.

E l'Italia? Come spesso accaduto nella storia si trovava divisa, non unita da una comunione d'intenti. Basti pensare che c'era chi sosteneva l'idea di una flotta mercantile divisa in tante piccole società lavoranti, ognuna in campo regionale, idea frutto di atavismo antico, frutto di quel campanilismo che ancora oggi, in parte, danneggia l'unità nazionale. La speranza del comandante era l'unione, la creazione di una coscienza nazionale, il superamento degli interessi particolari e di una fastidiosa burocrazia. Nonostante fosse una conferenza di più di un secolo fa, alcuni passi del discorso del comandante restano estremamente attuali, ricordando alcune problematiche tipicamente nostrane e per certi versi percorrendo ciò che da lì a pochi anni sarebbe accaduto. L'Italia all'epoca era alleata della Germania e dell'Austria-Ungheria nella triplice alleanza (in vigore dal 1882), ma nelle parole del comandante non possiamo non osservare il profondo atteggiamento ostile e critico verso l'alleato, atteggiamento che, proprio di molti italiani, avrebbe portato nel 1915, in piena guerra mondiale, a un cambiamento di alleanze e alla sigla del Patto di Londra con Inghilterra, Francia e Russia.

Porre il mare al centro della politica nazionale. Circa vent'anni dopo, le opinioni del comandante Francesco Gerolamo Ansaldo trovarono terreno fertile per maturare e l'Italia visse la stagione d'oro della sua marineria con la costruzione delle grandi turbonavi entrate nell'immaginario collettivo: l'"Augustus", il "Roma", il "Rex", il "Conte di Savoia"... E oggi? Ciò che non si deve dimenticare è l'importanza strategica dell'Italia, situata al centro del Mar Mediterraneo e punto d'incontro tra l'Occidente dalle potenze consolidate, e l'Oriente dalle potenze in consolidamento. L'economia del mare, se incentivata, può portare benefici non solo al nostro paese ma a tutta la comunità europea. In un mondo in cui l'aggressività commerciale delle superpotenze rischia di eliminare robuste fette di mercato, è fondamentale una visione comunitaria; il vecchio continente in questa nuova stagione della marineria mondiale può ancora essere protagonista, generando una "terza via" a livello mondiale, dove il mare è elemento imprescindibile per lo sviluppo e l'Italia, per importanza geopolitica, può assumere il ruolo di leader a livello marittimo in una confederazione di stati uniti europei. ●

Tesserina del partito Liberale di Francesco G. Ansaldo, 1924



Lettera del capitano Enrico D'Albertis a Francesco G. Ansaldo, 12.10.1909

