

## I FLORIO ARMATORI

1. *Vincenzo Florio: il difficile avvio*

A spingere i Florio per la prima volta sul mare fu probabilmente Paolo Barbaro, un mercante di Bagnara (Calabria) che, seguendo una consolidata tradizione locale, girovagava su piccole imbarcazioni prese a nolo per i mercati del basso Tirreno, che riforniva di droghe acquistate in precedenza a Genova e a Livorno, spesso con capitali ottenuti a «cambio marittimo». Accadde nell'ultimo decennio del Settecento, quando Barbaro strappò Paolo Florio, fratello della moglie, al destino del padre artigiano («ferraro e scalco»), accogliendolo come socio nella sua attività di ambulante del mare da un porto all'altro del Tirreno<sup>1</sup>. Tra il 1800 e il 1801 però Paolo Florio si fissò definitivamente a Palermo e da allora, per alcuni decenni, i Florio, se si eccettuano la compartecipazione nell'affitto di qualche tonnara del litorale palermitano e la concessione di qualche prestito a «cambio marittimo», interruppero il rapporto con il mare, per concentrarsi sul commercio di importazione all'ingrosso di droghe e di altri prodotti stranieri da ridistribuire nell'area siciliana.

Il ritorno al mare avvenne con Vincenzo, figlio di Paolo, quando ormai la situazione finanziaria della famiglia era notevolmente cambiata rispetto alla fine del Settecento e consentiva un approccio di diverso tipo. Proprio all'indomani della morte dello zio Ignazio, Vincenzo Florio acquistò prima una «decima parte e mezza» e poi un'altra quota del

brick-schooner *Santa Rosalia* (1828)<sup>2</sup>. I trattati di pace e di commercio stipulati nell'aprile 1816 dal governo borbonico con Algeri, Tunisi e Tripoli, e la riforma delle tariffe doganali nel 1824, che tra l'altro accordava al naviglio siciliano la diminuzione del 10% sul dazio delle merci introdotte o esportate e franchigie del 30-40% sulle merci importate direttamente dai porti del Baltico, delle Indie e delle Americhe<sup>3</sup>, avevano da un lato reso più sicura la navigazione mediterranea e dall'altro aperto alla marina siciliana nuovi orizzonti, di cui si avvantaggiavano nuovi armatori come Giovanni Riso e Gabriele Chiaramonte Bordonaro. L'avvio della ripresa commerciale, dopo la depressione successiva al 1815, favoriva inoltre il sorgere di nuove iniziative legate all'attività marittima, come la Compagnia palermitana di assicurazioni (1829), avente per scopo «di assicurare bastimenti [...] o mercanzie, dar denaro a cambio marittimo e covrire di sicurtà tutt'altro che possa essere esposto ai rischi della navigazione, come altresì di scontare effetti di commercio». Il capitale iniziale di 28.000 onze, ripartito in 140 azioni, fu sottoscritto da quasi tutti i commercianti stranieri e locali della città, tra i quali anche Vincenzo Florio, che acquistò cinque azioni per un valore di 1.000 onze e, assieme al genovese Camillo Campostano e ad Antonino Sgobel, ne assunse l'amministrazione e più tardi la gerenza<sup>4</sup>.

L'esempio dell'anglo-palermitano Beniamino Ingham, che si trasformava in armatore per raggiungere più facilmente i mercati d'oltre oceano, fu forse decisivo per convincere definitivamente Florio, nella prima metà degli anni Trenta, dell'opportunità di dotarsi anch'egli di una sua flotta, che – secondo un suo biografo – già anteriormente al 1848 contava «molti legni a vela»<sup>5</sup>, ma che in effetti non sembra andasse oltre poche unità. Alla fine degli anni Trenta, i suoi velieri toccavano New York e Boston, Londra e Liverpool, Marsiglia e Genova, da dove per conto della Casa I. e V. Florio portavano a Palermo manifatture, zucchero, caffè, cera, cuoi, pelli, tabacco, droghe, riso, rhum, pece, catrame, piombo, libri, cristalli, carta, chincaglieria, salnitro, mogano, indaco, legno giallo, bande stagnate, terraglie, biacca, ferro, carbone, aringhe, e tutto ciò che poteva avere una

qualche possibilità di utile collocazione sul mercato siciliano<sup>6</sup>. Il traguardo finale erano i mercati del Medio Oriente e più ancora dell'Estremo Oriente, dove approvvigionarsi direttamente di droghe da ridistribuire sui mercati italiani. L'approccio con le Indie Orientali non fu però felice, perché nel 1857 a Sumatra – dove pure si era già recato nel 1838 un brigantino di Ingham al comando del capitano Di Bartolo – il suo veliero *Clementina* fu assalito dagli indigeni, che uccisero alcuni uomini dell'equipaggio<sup>7</sup>.

Anche se i velieri continueranno ancora per parecchi decenni a correre i mari del mondo, il futuro della marineria era ormai affidato alle navi a vapore e perciò, quando il governo liberalizzò la navigazione con battelli a vapore (maggio 1839), Vincenzo Florio non esitò a promuovere, assieme a Ingham e a Gabriele Chiaramonte Bordonaro, una Società dei battelli a vapore siciliani, cui aderirono non solo quasi tutti i commercianti presenti sulla piazza di Palermo, ma anche – fatto molto significativo, che purtroppo non avrà grande seguito in futuro – una nutritissima schiera di aristocratici e persino alcuni alti burocrati come il consultore Giovanni Cassisi e Paolo Cumbo, entrambi con una azione (luglio 1840). Poiché Florio era il maggiore azionista dopo Ingham, che assumeva la gerenza, fu chiamato a far parte del consiglio di amministrazione<sup>8</sup>.

Prima ancora che la società si sciogliesse in seguito agli avvenimenti del 1848, già Vincenzo Florio si era messo in proprio, dando vita nel 1847 all'Impresa I. e V. Florio per la navigazione a vapore dei piroscafi siciliani: il mancato rinvenimento dell'atto di fondazione non consente di accertare se, come in quasi tutte le iniziative dei Florio, ci fossero altri soci di minoranza, sia pure nel ruolo di prestanome. L'anno dopo acquistò dalla ditta Rostand di Marsiglia, di cui curava gli affari in Sicilia, un piroscafo a vapore di 120 cavalli, che in omaggio alla rivoluzione in corso chiamò *Indépendent*, e lo adibì – sotto bandiera francese, per proteggerlo dalla marina militare borbonica – a viaggi periodici attorno alla Sicilia e a Malta<sup>9</sup>. Ciò tuttavia non comportò la smobilitazione del naviglio a vela, che anzi negli anni successivi fu potenziato con l'acquisto del bastimento *Adele* di

130 t e della metà del brigantino *Stefano*<sup>10</sup>. Nel 1851 – volendo ulteriormente allargare la sua rete di trasporti – fece costruire a Glasgow un secondo piroscifo in ferro di circa 400 t e con una velocità oraria di 12 nodi, il *Corriere Siciliano*, capace di trasportare un centinaio di passeggeri sulle linee Palermo-Messina-Catania-Siracusa e Palermo-Napoli-Civitavecchia-Livorno-Genova-Marsiglia. Per fare poi cosa gradita al governo e far dimenticare le sue ‘debolezze’ rivoluzionarie, nel 1853 cambiò nome all’*Indépendent* e lo chiamò *Diligente*, per ritornare a chiamarlo *Indipendente* dopo il 1860, a dimostrazione di un comportamento politico alquanto disinvolto<sup>11</sup>.

In verità, se mai Florio ebbe qualche ‘debolezza’ per la rivoluzione siciliana del 1848, riuscì in tempo a prenderne le distanze, facendo parte (assieme a Pietro Riso e a Gabriele Chiaramonte Bordonaro) della municipalità reazionaria che impose la fine della resistenza contro i Borboni e costrinse i capi del governo rivoluzionario a imbarcarsi per l’esilio<sup>12</sup>. E perciò con la restaurazione non ebbe alcuna noia dal governo borbonico. Anzi, non solo mantenne la carica di vice-presidente della Camera Consultiva di Commercio di Palermo, assunta sotto il governo rivoluzionario, ma continuò a mantenere «amichevoli relazioni» con il Luogotenente generale in Sicilia, principe di Satriano, e nel settembre 1850 ottenne l’ambita nomina di Governatore Negoziante del Banco Regio dei Reali Domini al di là del Faro, alla quale sembra avesse aspirato sin dal 1843<sup>13</sup>. A vantare le «amichevoli relazioni» non era Florio, come potrebbe sembrare, ma lo stesso Luogotenente Satriano, dimenticando certamente che nel 1838 il suo amministratore siciliano, barone Cotella, lo aveva pregato «di evitare per quanto è possibile di avere a che fare con questo facchino fortunato», ossia Florio, il quale peraltro, per risolvere le pendenze finanziarie in comune, non aveva esitato qualche anno dopo a trascinarlo in giudizio dinanzi al Tribunale di Commercio di Napoli<sup>14</sup>. Florio godeva inoltre della protezione del ministro degli Affari di Sicilia in Napoli, il milazese Giovanni Cassisi, che era stato a lungo a Palermo, in qualità di vice-presidente della Corte Suprema di Giustizia,

di procuratore della Gran Corte Civile e infine di membro della Consulta di Sicilia, presso la quale era stato anche relatore del progetto di costituzione della Società dei battelli a vapore<sup>15</sup>.

## 2. *La svolta: la concessione del servizio postale*

Nel 1856 Vincenzo Florio ottenne dal governo borbonico la concessione del servizio di posta attorno alla Sicilia. Nell'isola non esistevano allora altri armatori di navi a vapore oltre la I. e V. Florio, perché il naufragio del piroscafo *Sicilia* e la fine della società armatrice Sicula-transatlantica del De Pace (cfr. *supra*, p. 129) avevano escluso un possibile concorrente. Né Pietro Riso, Antonio Chiaramonte Bordonaro e Ingham, proprietari di velieri che solcavano gli oceani, tentarono mai il salto di qualità passando alla navigazione a vapore, a parte l'esperienza con la Società dei battelli a vapore siciliani della quale Ingham era stato azionista con Gabriele Chiaramonte Bordonaro. Lo stesso Michele Pojero, grosso commerciante palermitano, quando decise di potenziare la sua attività armatoriale, preferì acquistare a New York un veliero di 474 t (1856), piuttosto che un piroscafo<sup>16</sup>.

La concessione del servizio postale a Florio significava in pratica una sovvenzione annuale di 7.520 ducati (31.960 lire del 1861) a favore di una linea di navigazione da lui già esercitata a sue spese. Per meglio far fronte all'impegno, egli acquistò in Inghilterra un nuovo piroscafo, l'*Etna*, di 326 t, con un abbuono sul dazio doganale di immissione. Il colpo più grosso fu però quello messo a segno due anni dopo, con l'aiuto del solito Cassisi e la benevolenza di re Ferdinando II, che voleva ingraziarsi l'imprenditoria isolana: l'appalto, nel 1858, del servizio postale settimanale tra Napoli e la Sicilia, soffiato alla napoletana Compagnia di navigazione a vapore delle Due Sicilie, che lo deteneva dal 1856<sup>17</sup>. Ciò consentì alla famiglia Florio di entrare, anche grazie alla unificazione nazionale di qualche anno dopo, nella ristretta élite dei grandi imprenditori italiani e di porsi presto ai vertici dell'*high-society* internazionale. A parte, infatti, i profitti

che consentì di realizzare con l'esercizio delle linee sovvenzionate, l'appalto dei servizi postali contribuì notevolmente – e talora in modo determinante – alla crescita di buona parte delle altre attività di Casa Florio, dalla attività armatoriale, che dovette essere grandemente potenziata e lo fu con navi acquistate con anticipazioni del governo e dazi doganali ridotti, alla Fonderia Oreteia, che negli anni successivi ebbe uno sviluppo impensabile in precedenza, grazie all'assistenza tecnica fornita alla nuova flotta, e alla stessa attività commerciale, che ormai spaziava dalle materie prime ai prodotti finiti, dai prodotti coloniali ai prodotti nazionali, dai cereali al sommacco, agli agrumi, alle stoffe, al legname, al carbone, alla carta, all'olio, alla manna, ecc.<sup>18</sup>.

Al momento dell'unificazione, la flotta I. e V. Florio comprendeva cinque piroscafi a vapore (*Diligente, Corriere Siciliano, Etna, Archimede, Elettrico*)<sup>19</sup>, che collegavano mensilmente Palermo-Napoli-Marsiglia (linea non sovvenzionata) e Palermo-Trapani-Girgenti, quindicinalmente Palermo-Messina-Catania-Siracusa, settimanalmente Palermo-Napoli e Messina-Napoli. Non era una grossa flotta mercantile (appena 1.200 t), ma in Italia non c'era di meglio, considerato che la Transatlantica (Genova) era fallita, la Rubattino (Genova) era in grosse difficoltà, la Peninsulare Orientale (società inglese) era prossima alla liquidazione e la Accossato (poi Danovaro e Peirano, Genova) non riusciva ad affermarsi<sup>20</sup>. I servizi postali sovvenzionati del nuovo Stato italiano furono perciò ripartiti tra Rubattino, Accossato e Florio, il quale per l'occasione diede vita a una nuova società in accomandita, la Piroscafi Postali di Ignazio e Vincenzo Florio e C. (1861), le cui 4.000 azioni per un capitale di 4 milioni di lire (elevato a 8 milioni nel 1865) possiamo ipotizzare rimanessero in grandissima parte nelle sue mani, per effetto del conferimento alla società – oltre che del contratto per le linee sovvenzionate con il governo – della vecchia flotta (mancava l'*Etna*, affondato a cannonate nel gennaio 1861, durante l'assedio di Gaeta), che pochi mesi dopo sarà valutata 1.144.545 lire, e ancora dei nuovi piroscafi in corso di acquisto e – anche se non se ne accenna – della Fonderia Oreteia<sup>21</sup>. Per quante ricerche abbia fatto, non sono riusci-

to a sapere quale fosse nel tempo l'esatta quota di partecipazione azionaria di Florio nella società di navigazione. Alla sua morte, nel settembre 1868, quando il capitale sociale era stato già elevato a 8 milioni e ripartito in 16.000 azioni da 500 lire, Vincenzo Florio risultava detentore di 8.490 azioni, che equivarrebbero al 53% delle azioni emesse<sup>22</sup>. Ma a parte il fatto che a quella data non tutte le 16.000 azioni emesse potevano essere state già sottoscritte, è assai probabile che altre 2.000 azioni di proprietà Florio risultassero depositate nelle casse della Società a garanzia della carica di gerente da lui tenuta, per la quale aveva diritto all'1,5% degli utili lordi<sup>23</sup>. Ipotizzando una sottoscrizione pari ai 4/5 e 10.490 azioni in mano a Florio, la sua interessenza nella Società equivarrebbe all'82%, a una quota cioè che rispecchia meglio il ruolo da lui tenuto nella vicenda.

Si ignorano i nomi degli altri soci iniziali, parecchi dei quali erano sicuramente coloro che parteciparono a una assemblea del 1864 per approvare alcune modifiche di statuto: Giovanni A. Kaiser, Bernardo Kressner (console di Prussia), Stefano Donaudy, Michele Raffo, Carlo Morso, architetto Carlo Giachery, Agostino Rombo (direttore della sede palermitana della Banca Nazionale), Giuseppe Orlando (direttore della Compagnia), Trifonio Medici (regio sensale di commercio), Giacomo Cambria, Vincenzo Giachery, Paolo Spoliti (marito di una cugina di Florio), Bernardo Lo Castro, Giuseppe Firpo, Carmelo Perrone, A. Damanti, Salvatore Buonocore, Luigi De Pace (genero di Florio), Michele Alajmo (regio sensale di commercio), cap. Francesco Cricchio e cap. Giovanni Cafiero (comandante del piroscafo *Dispaccio* e più tardi della nave ammiraglia *Vincenzo Florio*), cioè quasi tutti imprenditori locali con qualche mercante straniero da anni ormai a Palermo<sup>24</sup>.

Le convenzioni, approvate dal parlamento nell'aprile 1862 e valide sino al 1877, non assegnavano ancora il primo posto alla Piroscafi Postali, che otteneva un percorso di 37.968 leghe l'anno con una sovvenzione annua di 797.328 lire (21 lire a lega), a fronte delle 77.684 leghe della Rubattino (sovvenzione 1.547.364 lire) e delle 110.000 leghe della Accossato (sovvenzione 3.323.744 lire), ma costituiva-

no pur sempre una validissima base di partenza per la spettacolare ascesa degli anni successivi<sup>25</sup>. Sin d'allora Florio già pensava a un'unica grande flotta italiana che monopolizzasse i servizi postali, se nell'ottobre 1861 aveva munito il direttore della sua Compagnia, Giuseppe Orlando, di una procura «per stabilire una gran società di vapori postali per servizio del Regno d'Italia e prendere un interesse di due milioni di lire italiane e non più»<sup>26</sup>. Se allora la grande società non si costituì non fu certo per sua colpa, anzi egli se ne rammaricava e alcuni mesi dopo sperava ancora che potesse realizzarsi, per evitare che il governo fosse costretto a concedere alcune linee postali a società straniere, come era accaduto per la Ancona-Alessandria d'Egitto, concessa con suo dispiacere alla Adriatico-Orientale dell'inglese Mark Palmer: «La cosa non succedeva – scriveva, senza tanti peli sulla lingua e con atteggiamento risentito, al Direttore generale delle Poste – se si trovava formata o almeno incamminata la Società Anonima fra li concessionari Italiani. Spero che il ministro (per non dire di lei) non pensi a dare nuove linee prima che non sia formata la società. Spero compatirà il mio fresco parlare»<sup>27</sup>. Il contenuto e il tono della lettera dimostrano come Vincenzo Florio si fosse inserito con piglio sicuro nella nuova realtà italiana, che gli apriva prospettive assai più ampie e sicuramente insperate qualche anno prima sotto i Borboni, i quali perciò invano speravano ancora che egli appoggiasse in Sicilia la loro causa. Due anni dopo (1864), egli era infatti proiettato in una dimensione nazionale e operava già in collegamento con alcuni dei più grandi capitalisti italiani del tempo (Carlo Bombini, Domenico Balduino, Antonio Rossi e Felice Oneto) nel comitato promotore di una società, cui un disegno di legge del ministro della Marina mercantile, poi non più approvato dal parlamento, intendeva cedere il cantiere navale di S. Bartolomeo a La Spezia, per la costruzione di navi da guerra per un importo di 20 milioni di lire in cinque anni<sup>28</sup>. Sulla opportunità della costituzione di un'unica compagnia per i servizi sovvenzionati, egli ritornò ancora, senza successo, nel 1867, quando espresse alla Commissione parlamentare d'inchiesta sulla rivolta palermitana dell'anno precedente la



convinzione che fosse «giovevole che le tre società italiane de' Piroscafi si unissero in una sola»<sup>29</sup>.

L'impegno con il governo italiano per le linee sovvenzionate prevedeva un viaggio settimanale da Palermo per Genova, tre (poi quattro) per Napoli, uno per Malta, uno per Siracusa, uno per Girgenti, uno da Catania per Napoli, uno da Messina per Napoli, e infine un viaggio quindicinale da Palermo per Tunisi e un altro per Ustica<sup>30</sup>. Per farvi fronte, la società di Florio procedette all'acquisto, grazie a un apposito mutuo statale di un milione senza interessi, di nuovi piroscafi (*Dispaccio, Marsala, Campidoglio, Etna, Palermo, Milano, Napoli, Firenze, Leone e Tigre*), che già nel 1864 facevano salire a quattordici la consistenza della flotta, e decise la costruzione di uno Scalo d'Alaggio al molo, che avrebbe evitato il ricorso ai cantieri di Malta per le riparazioni delle navi. E tuttavia l'*Indipendente*, che per contratto doveva essere dismesso dal servizio, nel 1866 solcava ancora il mare tra le proteste dei commercianti, che ne lamentavano la lentezza e la limitata capacità. Altre lamentele riguardavano gli alti noli praticati dalla Società, malgrado le sovvenzioni statali, e intanto alla Camera dei deputati qualcuno auspicava l'abolizione del sistema delle sovvenzioni per favorire la nascita di nuove società in un regime di libera concorrenza<sup>31</sup>. Ma gli armatori interessati, appoggiati dalla loro stampa, avranno quasi sempre facile gioco nel dimostrare l'importanza delle sovvenzioni per potere fronteggiare con successo la concorrenza straniera nei nostri porti e favorire lo sviluppo del commercio italiano; e inoltre l'utilità per lo Stato di poter requisire e trasformare, in caso di guerra, la flotta sovvenzionata in flotta ausiliaria, come previsto d'altronde dalle varie convenzioni postali<sup>32</sup>.

### 3. Ignazio Florio: il potenziamento della flotta

Lo sviluppo della Piroscafi Postali proseguì anche dopo la morte di Vincenzo Florio (1868), sotto la gerenza del figlio Ignazio. Il volume dei traffici in aumento (tra il 1863 e il 1875 il numero delle persone trasportate dalle navi della

Società – che, secondo il marchese Mortillaro, non brillavano per pulizia e comfort – raddoppiò e il volume di merci (quadruplicò) accresceva gli utili della Società, che peraltro nel 1872 riuscì a ottenere modifiche alla convenzione, che portavano la percorrenza a 90.588 leghe e le sovvenzioni annue a 1.760.388 lire, per effetto di un aumento del numero dei viaggi settimanali da Palermo a Napoli (5) e da Messina a Napoli (3), che compensavano abbondantemente l'abolizione della linea per Tunisi, doppione della linea esercitata da Rubattino<sup>33</sup>. Inoltre, il fallimento della Società di navigazione La Trinacria offriva nel 1876 alla Società di Florio l'occasione per acquistare, a prezzi di liquidazione e con un fortissimo risparmio sui prezzi effettivi di mercato, 13 piroscafi di recentissima costruzione, che le consentivano di far fronte con poca spesa ai maggiori impegni assunti con il rinnovo delle convenzioni postali dell'anno successivo.

Costituita nel 1869 con un modesto capitale sociale (4 milioni) dall'armatore palermitano Pietro Tagliavia, a capo di una nutritissima schiera di commercianti locali e di risparmiatori, La Trinacria allestì una flotta mercantile modernissima, definita 'preziosa' per tonnellaggio e qualità del naviglio, dotato «di tutte quelle innovazioni che la scienza ha trovato di utilità oggi, sia riguardo alle qualità mercantili e di navigazione che per sistema di macchinari». E tuttavia – rilevava la Commissione della Camera chiamata a relazionare sulla concessione di un prestito alla Società – «non v'è forse esempio al mondo di una compagnia di navigazione munita di un materiale così adatto e retribuito così parcamente»<sup>34</sup>. La Trinacria in effetti accettava, per le linee con il Levante, sovvenzioni governative che poi a Florio furono raddoppiate<sup>35</sup>, con il risultato di dovere continuamente ricorrere – anche per la mancata collocazione sul mercato dell'intero patrimonio azionario – al credito bancario a interessi elevati<sup>36</sup>. Doveva inoltre subire sulle stesse linee la dura concorrenza della Piroscafi Postali, la quale per crearle difficoltà offriva noli più bassi, che invece più tardi, quando poté operare in condizione di monopolio, aumentò del 40%, con la scusa del contemporaneo aumento del prezzo del carbon fossile, per il quale però il governo le pagava un

indennizzo a parte. Un tentativo di fusione delle due società, ben visto inizialmente da Ignazio Florio, che sperava di rilanciare il progetto della grande compagnia nazionale non realizzato dal padre, e sollecitato dagli ambienti commerciali palermitani e da un vasto schieramento politico, fu bloccato dalla decisione del Banco di Sicilia, verso cui La Trinacria era più esposta, di sospendere la concessione di ulteriori finanziamenti e di chiederne il fallimento, di cui si avvantaggiò la Piroscafi Postali che, dopo averne acquisito il naviglio, le subentrò anche nella convenzione postale per il Levante<sup>37</sup>, ottenendo il plauso del mondo politico, per il quale «Florio con quell'atto [l'assunzione del servizio per il Levante] di rara arditezza aveva compiuto un atto di vero patriottismo»<sup>38</sup>.

La Società di Florio si avvantaggiava inoltre della chiusura della Danovaro-Peirano (ex Accossato), costretta nel 1877 alla liquidazione perché il governo non le concedeva il rinnovo della convenzione, ma soltanto una proroga di qualche anno, dato che lo sviluppo della rete ferroviaria italiana rendeva superflue le linee marittime da essa servite: le sue dieci navi vennero rilevate da Florio e da Rubattino, che invece non avevano avuto difficoltà a ottenere il rinnovo<sup>39</sup>.

La nuova convenzione del febbraio 1877 era valida sino al 1891, con rinnovo tacito di anno in anno, salvo disdetta. La Società di Florio – che contava ormai 41 piroscafi – si assicurò i servizi tra la Sicilia e il continente, con le diramazioni per Malta e per Tunisi, e fra l'Italia e il Levante, linee queste ultime già gestite da La Trinacria, e portava la sua quota di partecipazione alle sovvenzioni statali dal 21,7% del 1876 al 44,3% del 1877 (Rubattino dal 37,6% al 42,2%), per un contributo annuo di 3.588.400 lire (superiore di 171.915 lire a quello percepito contemporaneamente da Rubattino), una somma cioè che equivaleva a un robusto finanziamento che sul mercato isolano essa non avrebbe mai potuto reperire, come dimostra il caso Trinacria. Se il balzo più spettacolare era realizzato dalla Piroscafi Postali, che – grazie ai notevoli appoggi di cui Florio godeva negli ambienti politici italiani – raddoppiava la sua quota e inoltre riusciva a ottenere condizioni complessive migliori della Rubattino, le

due maggiori società di navigazione italiane con le convenzioni del 1877 riuscivano a imporre il loro monopolio nel campo delle sovvenzioni statali, lasciando alle altre compagnie appena il 13,5%<sup>40</sup>.

Per meglio far fronte ai nuovi impegni, l'assemblea generale dei soci della Piroscafi Postali nel giugno 1877 decise di raddoppiare il capitale sociale e di modificare alcuni punti dello statuto. Nell'occasione, risultarono rappresentate soltanto 3.655 azioni (sulle 16.000 in circolazione), in mano ai seguenti soci (tra parentesi il numero delle azioni): Ignazio Florio (2.000), Luigi De Pace (200), marchese Pietro Ugo delle Favare (200), Vincenzo Giachery (200), Lorenzo Giulio Caminneci (120), Ernesto Giachery (100), Luigi Giachery (100), Giovanni Portalupi (100), Lauro Artiballi (100), Francesco Ricca (100), Salvatore Buonocore (83), Emanuele Sartorio (60), Napoleone Santocanale (42), Luigi Scalia (40), Trifonio Medici (40), Michele Raffo (40), Epaminonda Radini (40), Alessandro Fabrizi (40), Carlo Morso (30), Ignazio Scavo (20)<sup>41</sup>. Sorge il problema della esiguità del numero di azioni in mano a Florio e della distribuzione delle altre 12.345 azioni mancanti. Non ho dubbi che le 2.000 azioni da lui rappresentate nell'assemblea del giugno 1877 fossero quelle che egli, in quanto gerente, doveva per statuto tenere depositate presso la stessa Società. Poiché inoltre, sempre per statuto, ogni socio aveva diritto a un numero limitato di voti, indipendentemente dal numero delle azioni possedute, non c'era alcun motivo che Florio depositasse le altre azioni in suo possesso, in quanto già le 2.000 presenti erano sufficienti a dargli il massimo dei voti consentito dallo statuto. Certamente una parte delle 12.345 azioni mancanti erano in mano a soci assenti all'assemblea, ma doveva trattarsi di una quota modesta: il resto apparteneva ancora saldamente a Florio. Quali potessero essere i rapporti di forza all'interno della società, lo vedremo meglio comunque più oltre, al momento della sottoscrizione dell'aumento del capitale.

C'è da rilevare intanto che della Società facevano parte alcuni congiunti di Florio: il cognato Luigi De Pace con 200 azioni, lo zio Giovanni Portalupi con 100 e il cugino Lauro

Artibali con 100. Dopo i Florio, la maggiore interessenza era quella dei Giachery, Vincenzo e figli, per complessive 400 azioni. Per il resto si trattava di soci che gravitavano per le loro attività nell'orbita di Florio (Santocanale, costruttore di navi a vela, Raffo, Buonocore e altri), o erano a lui legati da rapporti di amicizia, come nel caso del marchese delle Favare e di Luigi Scalia (noto patriota, molto amico di Crispi e di Aurelio Saffi), dell'on. Fabrizi (più tardi segretario della Commissione parlamentare sul disegno di legge per la fusione delle società Florio-Rubattino).

Il nuovo aumento di capitale – per la cui autorizzazione presso il ministero di Agricoltura, Industria e Commercio si interessò il senatore Gregorio Caccia<sup>42</sup> – comportò l'emissione di una seconda serie di 16.000 azioni per un valore di altri 8 milioni di lire, sottoscritte immediatamente per 4/5 (12.800 azioni per 6.400.000 lire). I soci avevano diritto a sottoscriverne in numero pari a quelle della prima serie in loro possesso e poiché Florio ne acquistò 10.000, dobbiamo ipotizzare che la sua partecipazione alla Società equivallesse al 78%. Le altre 2.800 azioni rimasero nell'ambito dei vecchi soci, sottoscritte da De Pace (1.300 azioni), Vincenzo Giachery (400), Artibali (200), Santocanale (140), Radini (140), Ernesto Giachery (100), Luigi Giachery (100), Portalupi (100), Ricca (100), Buonocore (80), Scalia (40), Medici (40), Fabrizi (40), Scavo (20), mentre non esercitarono il loro diritto di acquisto il marchese Ugo, Caminneci, Sartorio, Raffo e Morso, per complessive 450 azioni. La famiglia Florio nel complesso si accaparrò il 90,6% delle nuove azioni e non lasciò nessuna azione a disposizione di eventuali nuovi acquirenti<sup>43</sup>. A parte gli utili derivanti dalla sua quota di partecipazione azionaria, Ignazio Florio, in quanto gerente a vita della Società (con diritto del figlio primogenito Vincenzo, a lui però premorto, a succedergli), aveva anche diritto a diversi altri compensi. Gli utili netti, dopo il pagamento delle spese e l'ammortamento annuo, venivano infatti ripartiti nella seguente misura: 1) al gerente il 4,5% e al Consiglio di sorveglianza l'1,5%; 2) agli azionisti un interesse pari al 6% del capitale impiegato; 3) il resto al geren-

te per il 15%, al conto di riserva per il 10%, agli azionisti per il 70%, al Consiglio di sorveglianza per il 5%<sup>44</sup>.

La Società di Florio realizzò ancora qualche successo: nel 1879, la Germania per il suo commercio col Levante la preferiva al Lloyd austriaco o alla Sudbahn, ma ciò era dovuto ai suoi noli più bassi e all'istituzione di una seconda linea libera oltre quella sovvenzionata. Nello stesso anno, la Società istituì un'altra linea non sovvenzionata per New York, destinandovi nel 1880, quando i viaggi divennero settimanali, anche il nuovissimo *Vincenzo Florio*, una delle due navi ammiraglie e tra le più funzionali del tempo (3.500 t). Erano gli anni iniziali dell'emigrazione dalla Sicilia verso gli Usa e i paesi transoceanici (1.625 emigrati nel 1876-80, 8.358 nel 1881-85, 33.180 nel 1886-90, 53.239 nel 1891-95, 106.857 nel 1896-1900, 273.430 nel 1901-1905, 442.007 nel 1906-10) e Florio non intendeva rinunciare alla possibilità di inserirsi nel lucroso affare, anche per trovare una valida alternativa alla soppressione di qualche linea sovvenzionata interna (la Palermo-Messina, ad esempio) come conseguenza del potenziamento della rete ferroviaria nazionale. Non mancavano però le amarezze: la «Gazzetta di Venezia» lo attaccò violentemente per la preferenza accordata a Trieste rispetto a Venezia e lo accusò di «pizzicare un tantino di camorra»<sup>45</sup>.

E all'orizzonte si profilavano già le prime difficoltà: la depressione dell'economia mondiale a cominciare dal 1873 aveva provocato il ribasso dei noli, mettendo in crisi alcune compagnie di navigazione e facendo retrocedere tra il 1870 e il 1880 il tonnellaggio netto della flotta mercantile italiana da 1.012.164 a 999.196<sup>46</sup>. Anche Florio – come abbiamo visto – era stato costretto a mantenere bassi i noli internazionali, mentre contemporaneamente aumentavano gli oneri fiscali a carico degli armatori e la concorrenza estera, francese e austriaca soprattutto, che erano all'origine delle difficoltà della marina italiana. Per spingere gli aiuti governativi, già concessi in Francia, all'inizio del 1881 la Piroscafi Postali minacciò addirittura la graduale riduzione dell'attività sino alla chiusura, con notevole preoccupazione dei palermitani, per i quali – non a torto – «Palermo senza la Compagnia Florio perderebbe metà della sua vita»<sup>47</sup>. L'attività

della flotta Florio era effettivamente vitale per la città, perché vi reclutava buona parte dei propri addetti, dava lavoro alla Fonderia Oretea e allo Scalo di Alaggio e animava un porto altrimenti in difficoltà, sconfitto nella sfida commerciale con Catania, che con l'apertura delle linee ferroviarie dell'interno riusciva a convogliare verso di sé gran parte dei traffici di zolfo e alcune grosse case commerciali estere.

#### 4. *L'apice del successo: la nascita della Navigazione Generale Italiana*

Un esame corretto della situazione all'inizio degli anni Ottanta e delle prospettive future della marina italiana convinceva intanto Ignazio Florio della opportunità di accettare le sollecitazioni politiche (tra cui quelle dell'amico Crispi, sollecitato a sua volta da Rubattino) e di attuare la fusione con Rubattino, il quale – privo di solide basi finanziarie – l'auspicava da anni, perché, come scriveva a Nino Bixio già nel 1870, grazie al superiore potenziale finanziario di Florio, che «io conosco [...] per un onesto e perfetto Cavaliere», «la riunione [...] farebbe cessare per l'avvenire» quegli «imbarazzi e pericoli» che gli creava il continuo «uso ed abuso del credito»: «Florio è ricco, è arcimilionario. Io non solo nol sono, ma navigo invece in mezzo a scogli finanziari perenni. Colla mia temerità faccio, posso dire senza capitali, quello che altri non sanno fare coi milioni»<sup>48</sup>. L'integrazione delle due società significava la creazione di un'unica grande flotta, che da un lato avrebbe avuto la totalità delle sovvenzioni statali (già nel 1878, le due società lasciavano alle compagnie minori soltanto il 6,3%, contro il 40,5% del 1875), e dall'altro avrebbe potuto meglio espandere i servizi liberi, soprattutto verso le Americhe, contando anche sull'appoggio finanziario del Credito Mobiliare, interessato alla fusione. E significava anche un incremento degli utili, per la fine della reciproca concorrenza, per la possibilità di fronteggiare meglio la concorrenza estera – soprattutto della marina mercantile francese, che fortemente sussidiata dal

proprio governo creava difficoltà sempre maggiori all'attività della nostra marina, persino sugli stessi mari italiani<sup>49</sup> – e infine per la riduzione dei costi d'esercizio, grazie a una più razionale utilizzazione delle attrezzature comuni.

Il progetto – come sappiamo – era antico ed era stato più volte caldeggiato da uomini di governo e dalla stampa: nel 1869, ad esempio, il ministro degli Esteri Menabrea informava il collega dell'Agricoltura, Industria e Commercio che «vedrebbe con piacere che [...] venisse promossa la fusione delle diverse compagnie sovvenzionate erogando a favore di questa solida, vasta e potente intrapresa che dovrebbe assumere successivamente l'esercizio delle diverse linee di navigazione più convenienti all'Italia, la complessiva somma delle sovvenzioni ora accordate»<sup>50</sup>; nel 1874, la «Rivista Marittima» auspicava la formazione di un grande Lloyd italiano tra le più grandi compagnie, che «frequenterebbe la costa d'Africa da Alessandria ad Algeri, l'America del Sud da Pernambuco a Buenos-Ayres, il mare Rosso e l'Oceano Indiano e stabilirebbe una linea diretta e regolare da Genova a Yokohama facendo scalo a Singapore, Hong-Kong, Calcutta e Bombay nella speranza che i prodotti tedeschi, i quali ora passano da Trieste per l'India, la China ed il Giappone, passerebbero in avvenire dal Gottardo per Genova»<sup>51</sup>; al Senato, l'on. Alfieri si diceva convinto che «la fusione avrà per primo effetto che si potrà accertare la salda esistenza, con prospettive di avvenire più prospero, di un naviglio di trasporto che rende ingenti servizi all'industria e al commercio e fa sventolare con grande onore, nei lontani mari, la bandiera d'Italia»<sup>52</sup>. Gli stessi armatori, i cui rapporti di collaborazione erano sempre stati molto stretti e cordiali, accettando nel 1877 le convenzioni con il governo, si erano riservati la facoltà di fondersi in un'unica Compagnia<sup>53</sup>.

Favorita dal governo e con Crispi presente all'atto di costituzione, in qualità di testimone, nel settembre 1881 nasceva così la Navigazione Generale Italiana (Società riunite Florio e Rubattino), con sede sociale a Roma e due sedi compartimentali a Genova e a Palermo, dirette rispettivamente da Rubattino e da Florio: una società forte di 83 piroscafi (89 a fine anno), che ne facevano la più potente compagnia



del Mediterraneo dopo le Messagéries Maritimes di Marsiglia. Le 100.000 azioni emesse – per un capitale di 50 milioni di lire (elevato a 55 nel 1885), che ne facevano il maggiore complesso italiano del tempo, alla pari con le maggiori banche e società finanziarie – furono sottoscritte per un quinto dalla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano e il resto in parti eguali dai due soci promotori, per essere distribuite tra gli azionisti delle due cessate società, le quali apportavano beni per 31.433.360,96 lire la Florio, e per 25.575.092,88 lire la Rubattino<sup>54</sup>. Rispetto al valore delle 40.000 azioni sottoscritte, la Società di Florio apportava un capitale superiore di quasi 11,5 milioni di lire, che le sarà rimborsato con gli interessi negli anni successivi.

È facile ipotizzare che le 40.000 azioni da distribuire ai soci della ex Rubattino finissero ai possessori – in gran parte stranieri, anche se con residenza in Italia – delle 40.000 azioni sottoscritte appena l'anno precedente (luglio 1880), cioè al momento in cui la Rubattino si era trasformata in società in accomandita per azioni: di queste solo 3.000 appartenevano a Rubattino, 3.000 allo svizzero Rodolfo Hofer (marito di una sua cugina e suo successore), 4.515 alla ditta Rodolfo Hofer e C., e il resto era distribuito tra alcune banche di Roma, di Milano, di Genova, di Venezia – i cui più importanti azionisti erano spesso stranieri – e tra ditte e privati residenti a Genova, Milano, Torino, Roma, Venezia e in un caso a Neuchâtel<sup>55</sup>. Non a torto, perciò, all'indomani della costituzione della NGI, al ministro di Agricoltura, Industria e Commercio risultava che delle 40.000 azioni attribuite agli ex soci della Rubattino, ben 35.000 «sarebbero in Svizzera e il resto appena collocato [a] Genova, ossia 5.000». Impossibile invece individuare la distribuzione delle 40.000 azioni tra gli ex soci della Piroscafi Postali, ma allo stesso ministro risultava «dai pagamenti dei *coupons*» che circa 36.000 (il 90% delle azioni della ex Florio, ossia il 36% delle azioni NGI) erano nelle mani di Florio «e 4.000 presso i suoi amici», di cui purtroppo non abbiamo l'elenco. E «poiché uno degli intenti precipui della legge che autorizzava la fusione era appunto che i capitali della Florio-Rubattino non passassero in mani estere», «l'addebito al Florio [– forse la

colpa di concentrare nelle sue mani un numero eccessivo di azioni –] si risolverebbe nella sua glorificazione»<sup>56</sup>. In ogni caso, è certo che le 40.000 azioni assegnate ai soci della ex Piroscafi Postali rimasero in Sicilia, e più precisamente a Palermo: in occasione della assemblea ordinaria del 1883, nella sede palermitana della NGI furono depositate da 19 azionisti, ovviamente siciliani, 32.800 azioni, che equivalevano al 51,3% delle azioni complessivamente depositate (63.885). Il resto delle azioni risultano depositate a Roma (17.800 da 39 azionisti), a Genova (7.160 da 10 azionisti), a Neuchâtel (4.125 da 9 azionisti), a Ginevra (1.000 da 2 azionisti), a Milano (700 da 6 azionisti), a Basilea (200 da 1 azionista) e a Napoli (100 da 1 azionista)<sup>57</sup>.

Per i primi quindici anni, come «corrispettivo di tutto quanto hanno operato per lo passato per le loro Società e per le rinunzie fatte onde dar vita alla nuova [società]», Florio e Rubattino, in base all'art. 58 dello statuto, avevano diritto ciascuno a un compenso pari al 10% degli utili deputati di spese, del 5% per ammortamento e del pagamento ai soci di un interesse del 6% sul capitale versato.

Non sappiamo se, per conquistare ulteriori fette di mercato estero, la NGI continuasse a mantenere bassi i noli a favore di altre nazioni. È certo invece che, approfittando della posizione di monopolio, essa aumentò i noli negli scali nazionali e, per potenziare le linee libere, destinò ai servizi sovvenzionati navi da demolizione, con pesanti disagi per gli utenti; disagi che non mancavano neppure sulle linee transoceaniche (da Genova partivano le linee per Bombay, Calcutta, Montevideo, Buenos Aires, Singapore e Batavia; da Napoli per New York), se più volte i tribunali americani multarono la Società per le deplorevoli condizioni in cui costringeva a viaggiare gli emigranti<sup>58</sup>. Altrettanto certo è che all'estero contemporaneamente i noli erano più bassi che in Italia, tanto che gli operatori italiani trovavano più conveniente servirsi delle compagnie estere<sup>59</sup>. Tutte le compagnie europee attraversavano comunque un periodo di difficoltà, in parte dovuto al ribasso dei noli, in parte al colera che intralciava i traffici: talune non distribuivano dividendi; altre, come quelle inglesi, vedevano ridurre il valore delle loro

azioni. Anche la NGI nel 1883 limitò i dividendi ai soli interessi sul capitale e nel 1884 – costretta a sospendere per il colera le linee di Marsiglia e di Odessa, che fornivano i maggiori introiti – non distribuì utili, col risultato che il corso delle azioni, salito inizialmente sino a 617 lire, nel settembre 1884 crollava a 325<sup>60</sup>.

Pur se la legge del 1885, che inaugurava anche in Italia il protezionismo marittimo con i premi alle costruzioni navali in cantieri nazionali e alle linee libere, con esclusione però delle linee sovvenzionate, non apportava alcun utile alla NGI, la situazione, grazie al rialzo dei noli, nel breve periodo tendeva a migliorare, tanto che all'inizio del 1885 le azioni avevano nuovamente superato, per l'ultima volta, le 500 lire (526 lire) e la Compagnia procedette all'aumento a 55 milioni del capitale, che servì ad assorbire nel corso dell'anno i piroscafi della società di Edilio Raggio, posta in liquidazione, e la piccola compagnia del genovese Erasmo Piaggio, il quale assunse le funzioni di direttore del compartimento di Genova, già del defunto Rubattino, e poi di amministratore delegato: la flotta raggiungeva così una consistenza di 109 piroscafi per una stazza di 90.000 t, a fronte delle 118.000 dell'intera marina mercantile italiana<sup>61</sup>, e la Compagnia poteva istituire un nuovo servizio per il Plata<sup>62</sup>. Ma il naufragio del vapore *Abissinia* presso le coste del Marocco, con 1.200 emigranti per il Sud America, la ricomparsa del colera, un nuovo calo dei noli e forse anche l'immissione sul mercato di una parte consistente delle 20.000 azioni del Credito Mobiliare non consentirono di mantenere la parità delle azioni, il cui corso declinò sino a toccare quota 320 nell'ottobre 1886 e si mantenne alquanto debole per tutto il 1887 e buona parte del 1888. Solo quando furono noti i risultati molto positivi dell'esercizio 1887-88, grazie ai compensi di circa 3 milioni di lire per il trasporto delle truppe italiane in Africa nel 1887 e al contemporaneo rialzo dei noli internazionali, il corso delle azioni si riprese, toccando quota 499<sup>63</sup>.

La NGI fu allora in prima linea nell'appoggiare, con un'intensa campagna di stampa sul suo periodico «Marina e Commercio», la politica estera espansionista del primo mi-

nistero Crispi, difficile da realizzare senza una forte marina mercantile e quindi senza grossi vantaggi e nuove sovvenzioni statali a suo favore. E perciò si impegnò per il rigetto del trattato di pesca e navigazione con la Francia, la cui denuncia assicurava alla marina mercantile nazionale la navigazione esclusiva nelle acque territoriali, e appoggiò i fautori del protezionismo e della riforma doganale del 1887<sup>64</sup>. Intanto, oltre ai compensi per il trasporto delle truppe, la spedizione africana le procurava anche due nuove linee di navigazione sovvenzionate, poi unificate nella Genova-Aden, con un contributo annuo di 1.270.000 lire, approvato dal parlamento dopo un iter faticoso per l'opposizione del ministro del Tesoro Giolitti, disposto a entrare in conflitto con lo stesso Crispi, il quale dovette modificare il progetto originario che prevedeva una sovvenzione di oltre 2 milioni. Probabilmente data da allora l'astio tra i Florio e Giolitti, che in futuro si ritroveranno quasi sempre su fronti contrapposti. Non sembra comunque che la nuova linea abbia avvantaggiato granché l'interscambio commerciale con l'Eritrea. Contemporaneamente, la NGI si assicurava una nuova linea, la Brindisi-Patrasso, con una sovvenzione di 300.000 lire, mentre invece, malgrado una ben orchestrata campagna di stampa e una migliore offerta, non riuscì a sottrarre (lo farà nel 1893) il servizio quindicinale Venezia-Alessandria d'Egitto alla compagnia inglese Peninsulare, preferita dai veneziani perché indirettamente li metteva in corrispondenza anche con l'Estremo Oriente e l'Australia<sup>65</sup>.

L'andamento della NGI non soddisfaceva affatto Ignazio Florio, che – se è vero ciò che sostiene un giornalista genovese – nel 1889 si manteneva «quasi estraneo alle cose della Società»<sup>66</sup>. Il corso delle azioni continuava a stazionare al di sotto della parità – che non sarà mai più raggiunta nell'Ottocento – e, anche se sino all'inizio del 1890 non scese al di sotto delle 400 lire, attraversava una fase di declino, che si accentuò nel corso dell'anno e in agosto 1891 precipitò al minimo di 254 lire: erano le conseguenze di una serie di circostanze negative spesso coincidenti, quali il naufragio del *Bengala* (uno dei migliori vapori della NGI), il clima di incertezza sul futuro dei servizi sovvenzionati scadenti col 1°