

gennaio 1892, la diminuzione degli introiti delle linee sudamericane (sospese per la rivoluzione argentina), la contrazione dei traffici per la crisi economica mondiale degli anni Novanta, la stessa morte improvvisa di Ignazio Florio nel maggio 1891<sup>67</sup>.

##### 5. Ignazio Florio jr.: il lento declino

Il rinnovo delle convenzioni, per via del programma di drastiche economie del ministro del Tesoro Giolitti, era fonte di grosse preoccupazioni per la NGI, malgrado la presenza nella commissione parlamentare per il riordinamento dei servizi marittimi, istituita nel 1887, di alcuni suoi azionisti (Raggio e il duca della Verdura) e di parlamentari amici, e l'appoggio, oltre che del proprio periodico, di alcuni giornali finanziati, come «Il Popolo Romano», «La Tribuna» e soprattutto «L'Opinione», organo della destra moderata anticrispina e portavoce dei ceti agrari del Sud e dell'industria lombarda, passato ora sotto il suo controllo<sup>68</sup>. Certamente essa si aspettava di più da Crispi, suo legale, e dal governo, sull'esempio di ciò che avveniva contemporaneamente in Germania, Francia, Austria-Ungheria e altri paesi, che largheggiavano in sussidi statali alle loro marine per contrastare efficacemente il predominio inglese nel settore dei trasporti marittimi e aprire più ampi mercati di sbocco all'esportazione nazionale. Ma le gravi difficoltà del bilancio statale italiano e la conseguente necessità di ridurre ulteriormente la spesa pubblica non consentivano al governo di seguire interamente l'esempio straniero. E perciò da un lato le si lesinavano i sussidi, soprattutto con i successivi ministeri Rudinè e Giolitti, e dall'altro – per evitare che anche la NGI facesse la fine di altre piccole compagnie, costrette in quegli anni a sospendere l'attività – la si compensava chiudendo gli occhi sulle carenze della sua flotta, costituita essenzialmente da vapori di piccolo tonnellaggio e spesso di antica costruzione, lenti e superati, anche perché dotati di motori e caldaie antiquate. Finché le fu possibile, la NGI si astenne quindi dall'ammodernare il suo naviglio e dall'in-

vestire nuovi capitali nella flotta, che così subiva un pesante deterioramento: nel 1893, solo 34 dei 103 piroscafi avevano meno di vent'anni di età e 32 avevano già superato i trenta<sup>69</sup>.

Alla fine (aprile 1893), dopo lunghe contrattazioni, varie proroghe e dure polemiche, la NGI riuscì a conservare – anche per la mancanza di soluzioni alternative – il monopolio dei servizi sovvenzionati sino al 1908, ma non realizzò il desiderato ampliamento della rete e l'aumento delle sovvenzioni, anzi dovette subire un certo arretramento rispetto alle posizioni del passato. Nell'occasione, Ignazio Florio jr. si trovò a fianco – oltre ai deputati crispini, allora all'opposizione, il cui voto in parlamento fu determinante per l'approvazione con una risicata maggioranza del progetto di convenzioni marittime del governo Giolitti<sup>70</sup> – il ministro Finocchiaro Aprile, palermitano, il sindaco di Palermo marchese Ugo (azionista della NGI), l'intera deputazione siciliana, sia pure con alcuni distinguo, e tutta la stampa palermitana capeggiata dal «Giornale di Sicilia»: a Palermo era forte la preoccupazione che l'eventuale mancato rinnovo a favore della NGI portasse alla sicura chiusura del Compartimento, con gravissime conseguenze sui livelli occupazionali degli operai della città<sup>71</sup>.

La convenzione prevedeva una ispezione governativa sul naviglio destinato alle linee sovvenzionate, che si concluse con l'obbligo per la NGI della costruzione di tre nuovi piroscafi e di riparazioni varie per una spesa complessiva di 6.700.000 lire<sup>72</sup>. La Società era inoltre obbligata a notificare al governo attraverso quali mezzi intendesse provvedervi. Nell'ottobre 1893, si dovette perciò tenere una assemblea straordinaria dei soci, alla quale parteciparono 57.830 azioni su 110.000, depositate da 83 azionisti presso le seguenti sedi (tra parentesi numero delle azioni e degli azionisti): Roma, presso la Direzione generale (3.000; 15); Roma, presso la Società di Credito Mobiliare Italiano (25; 1); Palermo, presso la sede della Società (37.200; 25); Genova, presso la Società di Credito Mobiliare Italiano (7.003; 8); Firenze, presso la Società di Credito Mobiliare Italiano (245; 4); Milano, presso la Società di Credito Mobiliare Italiano (2.250;

5); Ginevra, presso i sigg. Bonna e C. (1.191; 8); Neuchâtel, presso i sigg. Pury e C. (4.316; 15); Napoli, presso il Banco S. Laganà e C. (2.600; 2)<sup>73</sup>.

Le azioni depositate a Palermo rappresentavano il 64,32% delle azioni depositate e il 33,82% delle azioni emesse. Rispetto all'assemblea ordinaria del 1883, a Palermo si verificava un aumento del numero delle azioni depositate (+4.400) e degli azionisti (+6). Alcuni azionisti, pur avendo depositato le azioni, non parteciparono però all'assemblea, né ritennero di farsi rappresentare delegando altri azionisti: è il caso, ad esempio, dei palermitani sen. Andrea Guarneri (200 azioni) e Francesco Varvaro Pojero (200). In effetti, gli azionisti personalmente presenti all'assemblea erano pochissimi, appena 15 sugli 83 che avevano depositato le azioni. A parte i componenti del consiglio di amministrazione Florio, duca della Verdura, Luigi De Pace, comm. Domenico Gallotti (presidente), principe Giuseppe Borghese, comm. Antonio Capecelatro, comm. Ernesto D'Amico, cav. Salvatore Laganà<sup>74</sup>, comm. Filippo Pozzoni e principe Francesco Ruffo di Palazzolo – ognuno dei quali, ad eccezione di De Pace (detentore di 1.700 azioni), risultava in possesso di sole 200 azioni, quelle cioè lasciate in deposito nelle casse sociali in quanto amministratori in carica – intervennero personalmente soltanto Carlo Giovone (25 azioni) e Stefano Repetto (200). Il resto delle azioni presenti in assemblea – che costituivano di gran lunga la maggior parte – era rappresentato dal cav. Angelo Orlando (31.500 azioni, tutte provenienti da Palermo)<sup>75</sup>, dal cav. Tito Pinchetti (11.463 azioni)<sup>76</sup>, dal cav. Agostino Crespi (3.916 azioni)<sup>77</sup> e dall'avv. Rodolfo Saggiotti (1.192 azioni)<sup>78</sup>.

Florio era ancora certamente il maggiore azionista della Società, ma evidentemente per le sue azioni si serviva di prestanome, che vanno individuati tra gli azionisti palermitani che per l'assemblea delegarono il cav. Angelo Orlando: Mucoli, Pellegrini e Scavo, ad esempio, erano sicuramente dipendenti di Florio, e non è improbabile che lo fossero anche alcuni altri. Il ricorso a prestanome serviva tra l'altro ad aggirare l'art. 34 dello statuto, secondo cui «niuno può per sé stesso avere o delegare più di venti voti [= 2.000 azioni]

qualunque sia il numero delle azioni che possiede»<sup>79</sup>. Non a caso, tra i partecipanti, direttamente o per delega, nessun azionista – a parte il Credito Mobiliare e il Banco Laganà, presenti rispettivamente con 4.903 e 2.599 azioni – risultava detentore di più di 2.000 azioni.

L'assemblea dei soci fu piuttosto agitata: i soci non gradivano la richiesta governativa di precise garanzie per l'adempimento degli obblighi previsti dalle convenzioni e il consiglio di amministrazione non mancava di ribadire che era rimasto «penosamente impressionato dalle dubbiezze, che scaturivano dagli emendamenti introdotti dal Senato», e che aveva già opportunamente pubblicizzato le benemeritenze della Società e la sua potenzialità economica, «che le permise in pochi anni di affrancarsi dalle passività finanziarie ereditate dalla fusione di due Compagnie di varia costituzione e forza; di ampliare la sua Flotta, portandola da 89 a 105 piroscafi, quale è oggi, dopo aver sopportato senza scosse finanziarie perdite dolorose, e di averla depurata col disarmo di navi, che potevano non più corrispondere alle necessità del traffico ed agli impegni dei servizi governativi, unendo a tutto questo, in ampia e costante misura di 3 milioni e mezzo all'anno, l'ammortamento del valore primitivo, tuttoché non poche navi abbiano ricevuto radicali trasformazioni atte ad accrescerne il valore capitale, senza disagi economici e senza debiti; ma solo col sacrificio di utili, che largamente distribuiti, avrebbero gratificato di un effimero pregio i titoli circolanti del suo capitale».

L'unico debito della Società – rilevava ancora il consiglio di amministrazione nella sua relazione – era quello di 5 milioni di lire nei confronti della Casa Florio, estinguibile entro il 1899 e a fronte del quale «stanno e fondi pubblici, e valori, e partecipazioni ad Imprese affini, crediti non indifferenti verso il Governo, conti correnti continuamente attivi; assegnamenti tutti i quali rappresentano cospicua parte del patrimonio sociale, e che da soli basterebbero, se liquidi potessero ridursi a un momento dato, a cuoprire le necessità che attualmente c'incombono». In ogni caso, a soddisfare la spesa di circa 6 milioni e mezzo in tre anni, prevista dai risultati dell'ispezione governativa, sarebbe bastato

abbondantemente il fondo di ammortamento di circa 3 milioni e mezzo l'anno, cosicché si rivelavano inutili e odiose le «garantigie» richieste dal governo. Ma poiché «la legge è così fatta», la Società doveva necessariamente adeguarsi e chiedere al Credito Mobiliare Italiano, banchiere della NGI, e alla ditta I. e V. Florio di garantire *in solidum* al governo l'adempimento degli obblighi imposti dalla legge. L'assemblea approvò e lo stesso giorno la Banca e Ignazio Florio concessero la loro garanzia (ottobre 1893).

Malgrado il giovane Florio avesse già dato inizio alle sue folli spese, la situazione finanziaria della Casa era ancora solidissima: il Banco Florio poteva permettersi di accettare operazioni a riporto sui titoli della NGI e la sua garanzia personale bastava alla Banca Nazionale per convincerla a scontare cambiali al Credito Mobiliare in difficoltà. Quando però egli si decise a fornirli, era troppo tardi e il Mobiliare, di cui da pochi mesi era uno degli amministratori, esposto per 53 milioni verso la Banca Nazionale, fu costretto a chiudere i battenti (novembre 1893)<sup>80</sup>. Il fallimento del Credito Mobiliare dovette costare parecchio a Florio e forse in esso bisognerebbe cercare una delle cause non secondarie della sua crisi finanziaria. Tra l'altro, proprio all'inizio del 1893 il Mobiliare aveva aperto una sede nei locali del Banco Florio ed egli, per il buon nome della sua Casa, si sentì moralmente impegnato a rimborsare i depositanti. Ciò dovette creargli delle difficoltà e forse anche una crisi di liquidità, se fu costretto a chiedere alla Banca Commerciale una apertura di credito per 2 milioni di lire<sup>81</sup>.

Altre perdite Florio subiva con la NGI, le cui azioni negli ultimi sei mesi 1893 vedevano cadere il loro valore del 15% e l'anno successivo toccavano la quotazione di 228,50 lire, ciò che portava alle dimissioni del direttore generale Giovanni Laganà, accusato di cattiva amministrazione, che Florio sostituì con il presidente del Banco di Genova Erasmo Piaggio, nominato anche amministratore delegato<sup>82</sup>. La caduta dei titoli NGI era conseguenza dello stato economico della Società armatoriale, che registrava un valore d'inventario gonfiato – da tempo dalla Borsa non ritenuto più rispondente alla realtà, perché non teneva conto della ve-

tustà del naviglio –, in base al quale essa aveva distribuito ai propri azionisti dividendi che, diversamente da quanto sostenuto dal consiglio di amministrazione nell'assemblea dell'ottobre 1893, debbono considerarsi elevati e che nel quinquennio sino al '93, in un periodo in cui altre compagnie europee avevano sospeso i dividendi, ammontavano a una media di 2.695.000 lire l'anno<sup>83</sup>. Se ne rese conto molto bene Piaggio, il quale nel 1896 procedette alla svalutazione di 2/5 del capitale azionario, con la riduzione del valore nominale delle azioni da 500 a 300 lire: il capitale azionario versato passava da 55 a 33 milioni e il valore della flotta da 56.196.402 a 32.896.585 lire<sup>84</sup>.

Pur se ampiamente previsto, era certamente un duro colpo per Ignazio Florio, che col fratello Vincenzo era ancora il maggiore azionista della Società e già cominciava a trovarsi per suo conto in difficoltà finanziarie, tanto da essere costretto a tenere a riporto presso la Banca Commerciale Italiana – del cui consiglio di amministrazione egli faceva parte – azioni della NGI in quantitativi annualmente sempre crescenti: 525 per 158.200 lire a fine 1895, circa 3.500 per 1.180.000 lire a fine 1898, 5.000 per 1.500.000 di lire nel 1900, 10.000 per 3.500.000 di lire nel 1901, 16.000 per 5.500.000 di lire nel 1902, 13.350 per 5.000.000 di lire nel 1903, 16.750 per 6.500.000 di lire circa nel 1904 e 1905<sup>85</sup>. È mia convinzione che le 16.750 azioni NGI lasciate a riporto presso la Banca Commerciale nel 1904 e nel 1905 – equivalenti al 15,2% del capitale della NGI, fermo ancora a 110.000 azioni – costituissero l'intero pacchetto azionario di proprietà Florio: ciò va tenuto ben presente, per evitare di attribuire alle vicende successive della NGI – che poi non furono affatto disastrose, come si è talora creduto – un ruolo fondamentale nella caduta di Casa Florio, che invece, già molto prima della scadenza delle convenzioni, aveva cominciato a porre sul mercato, a causa delle difficoltà finanziarie del suo titolare, una buona fetta del proprio patrimonio azionario NGI. Gli acquirenti non furono i palermitani, a giudicare almeno dal numero di azioni da essi depositate ai fini della partecipazione alle assemblee annuali della Società. Oltre alle azioni a riporto presso la Banca

Commerciale, Florio nel 1903 aveva con la stessa banca una esposizione di 3.022.800 lire per n. 83 effetti scontati e un debito di 2.942.200 lire per utilizzi in conto corrente<sup>86</sup>.

Non è chiaro perché, nel febbraio 1899, Ignazio Florio decidesse di costituire a Napoli la Società Meridionale di Trasporti Marittimi, con un capitale di 10 milioni, ripartito in 40.000 azioni, di cui egli si accaparrò la maggioranza sottoscrivendone 19.700 personalmente, 200 a nome del conte Giovanni Monroy e 200 a nome del comm. Gaetano Caruso, suoi prestanome. Il resto delle azioni fu sottoscritto dalla Società di Assicurazioni Diverse di Napoli (2.000), dal Credito Italiano (1.600), da numerosi membri dell'alta aristocrazia napoletana, da ditte commerciali napoletane, torinesi e milanesi<sup>87</sup>. Forse la nuova Società gli sarebbe servita nel caso in cui, per rompere il monopolio della NGI, alla scadenza delle convenzioni, il governo avesse affidato, come egli temeva, i servizi sovvenzionati a più compagnie; oppure doveva servirgli per scaricare sui nuovi soci di minoranza le conseguenze di operazioni dalla dubbia riuscita: alla Meridionale, ad esempio, egli cedette, oltre alla nave da carico *Alpha*, le due navi da carico *Isola delle Femmine* e *Isola di Levanzo*, in costruzione presso il cantiere navale Orlando di Livorno, commissionate l'anno precedente<sup>88</sup>. In qualità di amministratore delegato, Florio tra il 1899 e il 1900 costituì alcuni procuratori per arruolare gli equipaggi delle navi<sup>89</sup>, ma la Compagnia non ebbe lunga vita e già nel novembre 1901 il consiglio di amministrazione decideva «inaspettatamente» di vendere il naviglio nuovo alla NGI e porre la Società in liquidazione, con «imbarazzo» del rappresentante del Credito Italiano, detentore di 875 azioni (valutate a 175 lire l'una nel bilancio di fine 1901), che rassegnò le dimissioni per la «forma, di certo insolita, di sottomettere al Consiglio una deliberazione di tanta gravità». Un gruppo di azionisti napoletani propose allora la riduzione del capitale a 2.600.000 lire, ritirando 29.000 azioni dalla ditta I. e V. Florio, alla quale sarebbero stati ceduti due vapori vecchi, tre nuovi e 400.000 lire in contanti, da versarsi dalla ditta Ciampa di Sorrento<sup>90</sup>. La proposta non fu accettata, se Florio continuò a mantenere ancora le sue azioni, ma il capitale sociale fu ri-

dotto a 8 milioni. Nel luglio 1902 la Società risultava tuttavvia in liquidazione, a cura di dipendenti di Florio, l'avv. Francesco Raimondi e il rag. Giuseppe Composto<sup>91</sup>. Le navi, rilevate da Florio, finirono alla NGI<sup>92</sup>.

Intanto, la NGI era impegnata nella ristrutturazione (adozione della triplice espansione per gli apparati motori) e nel potenziamento della sua flotta (costruzione e acquisto di nuovi piroscafi), che la costringeva a ricorrere anch'essa al credito esterno: ottenne infatti in prestito 2 milioni dal Credito Italiano e dalla Banca Commerciale nel 1895 e altri 4 nel 1901 dalla Cassa di Risparmio per le Province Lombarde, con avallo della Banca Commerciale, del Credito Italiano e della ditta Rocco Piaggio e F.<sup>93</sup>. E anche se al 30 giugno 1904, solo 25 delle 102 navi della Società avevano un'anzianità inferiore ai dieci anni, 5 tra 10 e 20 anni e ben 72 tra 20 e oltre 40 anni<sup>94</sup>, lo sforzo fu notevole, perché il tonnellaggio della flotta passò dalle 170.678 del 1895-96 alle 224.142 del 1903-1904 alle 292.604 del 1906-1907, mentre contemporaneamente la forza in cavalli passava da 121.522 a 169.891 e a 231.487<sup>95</sup>.

La ripresa del commercio internazionale negli ultimi anni dell'Ottocento determinava anche un aumento della percorrenza, che, mantenutasi negli anni Novanta quasi sempre al di sotto del milione di leghe l'anno, con il nuovo secolo si stabilizzò al di sopra del milione; mentre i quantitativi di merci trasportate passarono dalle 800-900.000 t l'anno a 1.125.846 nel 1898-99, per toccare la punta massima di 1.286.564 nel 1904-1905, l'anno in cui anche il numero dei passeggeri trasportati toccava il massimo di 559.522 unità<sup>96</sup>. La NGI riusciva così a produrre utili e – seppure sottoposta a frequenti attacchi contro il suo monopolio – le sue azioni riprendevano quota sul mercato borsistico: nel 1903, quando Piaggio, per dissidi con Florio, lasciò la carica di amministratore delegato, oscillavano da un minimo di 404 a un massimo di 450 lire e l'anno appresso toccavano quota 560 lire<sup>97</sup>: essa ormai non era più soltanto una impresa marittima, ma una vera e propria società finanziaria, con larghe disponibilità presso banche e un ricco portafoglio titoli. Peraltro, con la mediazione di un 'onesto sensale' come la Ban-



ca Commerciale, aveva ripreso ad assorbire compagnie concorrenti, assicurandosi nel 1901 il pacchetto di maggioranza della Veloce e nel 1905 dell'Italia, due società di navigazione controllate da capitale tedesco<sup>98</sup>.

In occasione dell'acquisto dell'Italia, Ignazio Florio condusse personalmente le trattative, recandosi ad Amburgo e a Bruxelles<sup>99</sup>, a dimostrazione che le decisioni più importanti passavano ancora attraverso la sua persona, anche se qualche elemento farebbe pensare che i rapporti tra lui e la NGI non dovessero essere più quelli del passato. Che significato dare, ad esempio, al fatto che il Compartimento di Palermo da qualche anno non fosse più retto da lui, ma da un piemontese, il cav. Carlo Viola? Oppure alla sua richiesta – proprio allora, a distanza cioè di un quarto di secolo dalla nascita della NGI – del pagamento di poco più di un migliaio di lire per laudemio e canoni arretrati sul suolo su cui era sorta la Fonderia Oretea, ottenuto in origine in enfiteusi da potere di più proprietari per canoni che, già anteriormente alla costituzione della NGI, erano stati in parte riscattati a spese di Ignazio Florio sr.<sup>100</sup>? Quali che fossero i rapporti tra la Compagnia e il suo maggiore azionista, è certo che, mentre Florio era ormai indebitatissimo, anche se a Palermo quasi nessuno se ne rendeva ancora conto, la NGI scoppiava di salute e nell'ottobre 1905 decideva di riportare il suo capitale sociale a 54.000.000 di lire – cioè quasi al livello precedente la svalutazione del 1896 – attraverso l'emissione di 70.000 nuove azioni del valore nominale di 300 lire cadauna, affidate per la vendita alla Banca Commerciale per un prezzo di 430 lire cadauna<sup>101</sup>. Proprio la differenza tra il valore nominale delle azioni e il loro effettivo prezzo di vendita, superiore del 43% al valore nominale, dimostra l'ottimo stato di salute della Compagnia, diversamente dalla I. e V. Florio, le cui difficoltà non possono perciò in nessun modo addebitarsi alle vicende della NGI.

A Palermo, le nuove azioni – sulle quali i vecchi azionisti godevano del diritto di *option* in ragione di una per ogni due vecchie – vennero messe in vendita presso la succursale della Banca Commerciale Italiana e presso il Banco Florio, che ne collocarono poco più di 5.000, oltre quelle acquistate di-

rettamente dalla Casa Florio e consegnate ancora una volta a riporto alla Banca Commerciale, che a fine 1906 tratteneva ben 27.575 azioni NGI di proprietà Florio (di cui 10.825 nuove) per un importo di 9.364.000 lire<sup>102</sup>. Per la partecipazione alla prima assemblea ordinaria dopo la rivalutazione del capitale, a Palermo furono depositate complessivamente 11.590 azioni NGI (6.355 vecchie e 5.235 nuove), e cioè 9.270 presso l'agenzia palermitana della Banca Commerciale e 2.320 presso il Banco Florio<sup>103</sup>, che ormai perdeva quotidianamente terreno a favore delle agenzie locali delle grandi banche continentali, prima tra tutte la Banca Commerciale, preferita persino da alcuni azionisti palermitani della NGI.

#### 6. *Navigazione Generale, addio!*

Negli anni immediatamente successivi, la situazione finanziaria dei Florio precipitò (a fine 1906, la loro esposizione verso la sola Comit ammontava a 14.100.000 lire, la più alta dopo quella del gruppo Terni)<sup>104</sup>, sino a convincere la Banca Commerciale Italiana dell'opportunità di intervenire per evitare il rischio che le loro azioni finissero «ad acquirenti di scarsa potenzialità finanziaria ed estranei al gruppo ed agli interessi che fanno capo alla Navigazione Generale Italiana», con grave turbamento del mercato e della vita stessa della NGI, che era tra i suoi principali clienti. A fine 1908, propose perciò alla Casa Florio di cedere per suo mezzo «alle Società di navigazione “La Veloce” e “Italia” – che sono affiliate alla Navigazione Generale Italiana – l'intero lotto di queste azioni ch'essa teneva a riporto presso la nostra Banca ed altri Banchieri, pel complessivo numero di 31.200 titoli», pari a un valore di circa 12.800.000 lire. Ignazio Florio accettò, conservando il diritto di riscatto da esercitare entro sei mesi<sup>105</sup>, ma il suo ambiente considerò l'operazione un vero e proprio colpo di mano e il suo legale, l'avv. Giuseppe Marchesano, giudicò da «usuraio» le condizioni<sup>106</sup>.

Ignoro i dettagli, ma non c'è dubbio che, quando la Ban-

ca Commerciale si decise a risolvere – diciamo traumaticamente – il rapporto con un personaggio che, non dimentichiamolo, dal 1899 continuava a far parte ininterrottamente del suo consiglio di amministrazione, la situazione dell'industriale palermitano era ormai da troppo tempo seriamente compromessa, anche se lui si ostinava a non rendersene conto, correndo verso una «rapida rovina», come profetizzava il direttore della Banca d'Italia Stringher. Stringher era riuscito con molta pazienza a «mettere insieme un contratto di Consorzio, che – come scriveva a Giolitti – avrebbe salvato la Casa e che Florio, all'ultimo momento, non accettò, per fare un contratto che lo condurrà a rapida rovina»<sup>107</sup>. Il progetto consisteva – secondo il presidente del consiglio di amministrazione della Banca Commerciale, la quale aveva da recuperare altri crediti per 3.200.000 lire che la cessione delle azioni NGI non aveva coperto – in un Consorzio tra i creditori, «chiamati a concorrere ad un'ulteriore sovvenzione di 5 milioni e mezzo per mettere la Ditta [Florio] in grado di liquidare alcuni debiti improrogabili», in cambio di ipoteca di primo grado sugli immobili di sua proprietà e del consenso «a delegare a un mandatario del Consorzio stesso la gestione dell'intero suo patrimonio»<sup>108</sup>. Ignazio Florio invece si dolse dell'atteggiamento a lui poco favorevole tenuto da Stringher nell'occasione<sup>109</sup> e non accettò l'amministrazione controllata, preferendo un'altra soluzione che il direttore della Banca d'Italia, come abbiamo visto, considerava rovinosa; e cioè l'accordo con le ditte Fratelli Pedemonte-Luigi Lavagetto e C. di Alessandria e Angelo Parodi fu Bartolomeo di Genova, alle quali, in cambio di una sovvenzione di 8 milioni, cedette per i sei anni dal 1910 al 1915 il prodotto della pesca delle tonnare di Favignana, con iscrizione ipotecaria sull'intera isola.

Anche questa operazione finanziaria fu patrocinata dalla Banca Commerciale, che concesse alle ditte Pedemonte-Lavagetto e Parodi una apertura di credito di 4 milioni per sei anni, ottenendo, oltre a un «congruo interesse», «una partecipazione negli utili dell'affare e determinate opzioni pel caso in cui, in qualunque epoca durante il contratto colla Casa Florio, le Ditte "Pedemonte-Lavagetto" e Parodi aves-

sero a rendersi acquirenti delle tonnare». Come si vede, la possibilità che i Florio fossero costretti a disfarsi anche delle isole Egadi, dopo aver perduto le azioni NGI, non era remota e la Banca Commerciale si garantiva ulteriormente surrogando le due ditte nell'ipoteca su Favignana. Ma soprattutto si assicurava «il pronto rimborso, da parte di Casa Florio, del suo credito in cc. di 2.100.000 lire circa<sup>110</sup>» e di alcuni effetti a firma di Ignazio, in parte girati dalla NGI, a garanzia dei quali essa tra l'altro teneva a riporto 5.000 azioni della Société Générale des Soufres<sup>111</sup> (una società fondata da Florio qualche anno prima a Parigi) e 41.559 azioni della Società Anonima Vinicola Italiana Florio e C. (SAVI), il cui stabilimento di Marsala pensava di affidare alle Distillerie Italiane di Milano<sup>112</sup>. Ben sette degli 8 milioni, sui quali Florio cominciò subito a pagare l'interesse del 5,5% a scolare, finirono così alla Commerciale, alla Società Bancaria Italiana, alla Banca d'Italia, al Banco di Sicilia, alla Cassa di Risparmio V.E., alla Société pour le développement des industries en France<sup>113</sup>, ciò che dimostra quanto grave fosse la sua situazione finanziaria anche dopo la vendita dell'intero suo patrimonio azionario NGI. L'insistenza di Florio per ottenere altri crediti dalla Commerciale fu vana: la Banca glieli rifiutò con decisione, cosicché egli fu costretto a correre «a Parigi, per pescarne, accompagnato dall'avv. Marchesano», provocando l'indignazione della stessa Commerciale «per tutto ciò che ha fatto e fa il Florio»<sup>114</sup>.

Con una situazione finanziaria così difficile e complicata, è ovvio che Ignazio Florio non avesse alcuna possibilità di poter riscattare le azioni NGI cedute alla Veloce e all'Italia: egli stesso, conversando al Grand Hotel di Roma nel luglio 1909, ammetteva di non possedere più «nemmeno un'azione della Navigazione Generale»<sup>115</sup> e da altra fonte sappiamo che almeno sino al 1912 il suo pacchetto azionario era ancora nelle mani della Banca Commerciale. Dopo mezzo secolo, i Florio erano quindi definitivamente fuori dalla società di navigazione fondata dal nonno Vincenzo: e non per colpa altrui, come ha voluto credere acriticamente certa tradizione sicilianista. È appena il caso di aggiungere che, seppure privata delle sovvenzioni, la NGI, sotto la presiden-

za del principe di Scalea, negli anni successivi continuò a distribuire utili ai suoi azionisti e dividendi sino al 12%<sup>116</sup>.

7. *Un sogno disperato: dalla Florio - Società Italiana di Navigazione alla Tirrenia (Flotte riunite Florio-Citra)*

Ignazio Florio non volle mai rassegnarsi e nei decenni successivi coltivò ancora il disperato sogno di ritornare a capo di una sua compagnia di navigazione. Nel febbraio 1922, ottenne dalla Banca Commerciale, cedendo in pegno 10.000 azioni da 100 lire della Florio e C. – Società Anonima Vinicola Italiana-Milano (SAVI), un credito di 3.600.000 lire, utilizzabile per l'acquisto di tre piroscafi in Inghilterra<sup>117</sup>. Si trattava probabilmente dei tre piroscafi *Giovanna Florio*, *Ignazio Florio* e *Vincenzo Florio*, costruiti nel 1920, per i quali nel giugno 1925 la ditta chiedeva alla Commerciale la cancellazione dell'ipoteca, dietro versamento della somma di 18.400.000 lire, valevole anche a riscattare le 10.000 azioni della SAVI Florio, 10.036 azioni Ducrot, 10.766 azioni Villa Igiea e 4.000 azioni della Sicula Immobiliare, che la Banca teneva a garanzia delle esposizioni<sup>118</sup>. La cancellazione dell'ipoteca era necessaria per potere costituire una nuova società di navigazione, che doveva gestire per venti anni, con una sovvenzione annua di 23.650.000 lire, le linee marittime del Basso Tirreno (tra cui la Palermo-Napoli) concesse a trattativa privata il 20 dello stesso mese a Ignazio Florio<sup>119</sup>, in ricompensa della sua adesione al fascismo, la cui lista egli appoggerà fortemente alle elezioni amministrative del luglio successivo a Palermo<sup>120</sup>.

Il 22 dicembre 1925 fu così costituita la Florio, Società Italiana di Navigazione, con sede sociale a Roma (via dell'Umiltà, 43), dove Ignazio si trasferiva definitivamente, e sede compartimentale a Palermo. Il capitale sociale di 50 milioni era diviso in 100.000 azioni da 500 lire cadauna, sottoscritte per 43.500 dalla I. e V. Florio (43,5%), 31.500 dalla Italia-Società di navigazione (31,5%), 12.500 dai Cantieri Navali Riuniti (12,5%) e 12.500 dalla Società Franco Tosi (12,5%). A parziale pagamento delle loro azioni, i Florio conferivano al-

la Società i due piroscafi *Giovanna Florio* e *Vincenzo Florio* di oltre 5.000 t di stazza lorda ciascuno, per una valutazione complessiva di 13 milioni, certamente esagerata rispetto all'effettivo valore di mercato, se pochi mesi dopo la loro alienazione causerà alla nuova Società una perdita secca di 3 milioni. La Società Italia, a sua volta, conferiva altri otto piroscafi di piccolo tonnellaggio, costruiti anteriormente al 1912 e uno (il *Lombardo*) addirittura nel 1870, per un valore complessivo di 9 milioni. A presiedere il consiglio di amministrazione era chiamato il principe di Bitetto, sen. Luigi Cito Filomarino, mentre l'incarico di consigliere delegato era affidato all'ing. Carlo Augusto Linch, amministratore dei Florio e artefice principale dell'intera operazione. E poiché i rapporti tra i Florio e la Banca Commerciale dovevano essersi deteriorati nuovamente, i servizi bancari venivano affidati al Banco di Roma e al Credito Italiano<sup>121</sup>.

La Società si trovò prestissimo in gravi difficoltà. A parte la perdita sui due piroscafi conferiti dai Florio come capitale azionario contante, essa dovette sborsare 1.650.000 lire per l'acquisto di buona parte del pacchetto azionario della Società Agenzie Florio, che – sulla base di preesistenti diritti da parte della I. e V. Florio sulle agenzie di Napoli e di Palermo – i Florio vollero appositamente creare per l'esercizio delle Agenzie passeggeri e merci in concessione dalla stessa Florio-Società Italiana di Navigazione: per gestire cioè un servizio che la Società di navigazione avrebbe potuto benissimo svolgere direttamente, utilizzando il personale amministrativo in esubero di cui disponeva. Inoltre, nel solo 1926, accumulò crediti nei confronti dei Florio per 12.468.684,40 lire, che solo in parte potevano derivare dal mancato versamento dei 7/10 del capitale sociale sottoscritto al momento della costituzione della Società. Ciò la costringeva a ricorrere alle banche, pagando interessi passivi dell'11%, ben più elevati di quelli attivi corrisposti dai Florio per la loro esposizione. Neppure gli altri soci – benché fossero ormai passati oltre sei mesi dalla costituzione della Società – avevano versato l'intero capitale sociale e rimanevano ancora debitori per circa 6 milioni. Insomma, la Società era stata costituita con un capitale liquido alquanto modesto e per di

più con apporti in beni sopravvalutati, ciò che faceva molto dubitare della regolarità della sua costituzione. Aggravava la situazione l'aumento – per effetto del lungo sciopero dei minatori inglesi – del prezzo del carburante rispetto al prezzo base considerato al momento della firma della convenzione, aumento che comportava nel 1926 una maggiorazione della spesa pari a 1.800.000 lire, che la società sperava invano di farsi rimborsare dal governo<sup>122</sup>.

Ma era il futuro a preoccupare maggiormente. Per far fronte agli obblighi assunti con la convenzione, entro il 1928 la Società doveva sostituire il vecchio materiale galleggiante con tredici nuove motonavi (quattro di 4.500 t di stazza lorda ciascuna e nove di 1.500), il cui costo – per effetto degli aumenti dei prezzi intercorsi nel frattempo e per la necessità di dotarsi di piroscafi di maggior tonnellaggio, più rispondenti alle esigenze reali del traffico, rispetto a quelli previsti dalla convenzione – ammontava a circa 245 milioni, a una somma cioè di circa 105 milioni superiore a quella preventivata all'atto della firma della convenzione, che era servita come base per stabilire l'entità della sovvenzione annua a favore della Società. Inoltre, i costruttori navali, di fronte alle forti oscillazioni dei cambi, pretendevano che i prezzi venissero fissati «su una base determinata di cambio della lira oro e con l'intesa che le somme corrispondenti alle varie rate di pagamento debbano calcolarsi proporzionalmente alla differenza del cambio dell'oro alle rispettive scadenze e in confronto al cambio stabilito come base il giorno della firma del contratto». E intanto il tasso sulle obbligazioni da emettere per l'acquisto delle motonavi, pari al 5,5% al tempo degli studi che precedettero la convenzione, era passato già al 7%, con un maggior onere annuo di un milione e mezzo per i soli interessi. Il maggior costo di acquisto del nuovo naviglio comportava anche un aumento dei premi di navigazione di circa 3 milioni l'anno. In conclusione, tutto ciò si sarebbe risolto in un maggiore onere, che l'azienda calcolava in oltre 20 milioni l'anno<sup>123</sup>.

La risposta del ministro delle Comunicazioni Ciano alle sollecitazioni della Società, che chiedeva insistentemente, con petizioni a Mussolini<sup>124</sup> e a vari ministri, una revisione

della convenzione fu durissima: «Tanto la società “Florio” quanto lo Stato hanno assunto con la convenzione del 20 giugno 1925 determinati obblighi, e come lo Stato adempie scrupolosamente i propri, così la società deve far fronte ai suoi, anche se, per momentanee avverse vicende, l’adempimento possa riuscirle assai oneroso, non potendosi ammettere che la società abbia stipulato un contratto a lunga scadenza senza aver fatto le debite previsioni anche per i casi – non infrequenti nell’esercizio della navigazione – di sensibili perdite finanziarie»<sup>125</sup>.

Le pressioni della Società si fecero però sempre più insistenti e il ministro Ciano, dopo avere assicurato verbalmente che il governo avrebbe modificato l’entità della sovvenzione<sup>126</sup>, diede incarico al direttore generale del ministero, gen. Giulio Ingianni, di riesaminare il caso. Ingianni rilevò che la costruzione delle nuove motonavi cui la Florio era obbligata per contratto era indifferibile, «per le condizioni deplorevoli di tutti i piroscafi ora addetti alle linee»; che effettivamente nella costruzione delle motonavi, la Società rispetto ai preventivi del 1925 di cui si era servito il ministero per calcolare la sovvenzione, avrebbe avuto una maggiorazione di spesa di circa 100 milioni, con un maggior onere annuo di 21.460.000 lire, anche perché, di sua iniziativa, aveva ritenuto di costruire piroscafi di maggior stazza, con un aumento della stazza lorda complessiva da 31.500 t a 43.100, e perché aveva dotato le navi di caratteristiche di lusso non richieste dal ministero; che perciò era «chiaro che – pur facendo le più larghe previsioni sulla riduzione di spese per la rivalutazione della lira e sull’incremento degli introiti – la Società non possa mai trovarsi in grado di far fronte, senz’altro, a tutto il maggior onere predetto». Anche Ingianni era del parere che la Florio in linea di diritto non potesse pretendere alcunché, ma si chiedeva se allo Stato conveniva disinteressarsi completamente della situazione in cui era venuta a trovarsi la Società, «oltre che per fatto proprio, anche per cause indipendenti dalla sua volontà». A suo parere, era certamente più conveniente «procedere a una revisione della vigente convenzione 20 giugno 1925, prendendo, bensì, a base le nuove costruzioni progettate dalla



Società "Florio", ma tenendo conto, nella valutazione della spesa di esercizio, delle attuali condizioni della economia nazionale e del probabile progressivo miglioramento delle medesime, e nella previsione degli introiti, oltre all'incremento dipendente dallo svolgimento naturale dei traffici, anche di quello che deve logicamente attendersi sia dall'aumentato tonneggio, sia dalle maggiori comodità offerte ai passeggeri, specie con le motonavi destinate alla linea Napoli-Palermo»<sup>127</sup>.

Alla sistemazione finanziaria della Società di navigazione il commissario del Banco di Sicilia subordinava peraltro la sistemazione finanziaria della Casa Florio, sollecitata anche dal Tesoro e già concordata. C'era il timore che il fallimento della prima trascinasse con sé anche la I. e V. Florio, «la più vecchia Ditta Siciliana», rilevava il ministro Volpi, anch'egli preoccupato che la caduta dell'una provocasse quella dell'altra<sup>128</sup>. Il 3 dicembre 1927 si giunse così a una riunione collegiale interministeriale al ministero delle Comunicazioni tra i ministri delle Comunicazioni Ciano, delle Finanze Volpi, dei Lavori Pubblici Giuriati e dell'Economia Nazionale Belluzzo, con la partecipazione dei generali Ingianni e Giorgio Pruneri. La difesa della Società fu assunta da Volpi, che però ammetteva che il Tesoro non poteva intervenire finanziariamente e che la proposta Ciano di assumere a carico dello Stato l'assicurazione del naviglio era insufficiente allo scopo. I due ministri Belluzzo e Giuriati espressero la preoccupazione che un qualsiasi intervento dello Stato avrebbe avuto presso l'opinione pubblica ripercussioni negative e Belluzzo, in particolare, chiese che si trovasse almeno una formula che non desse adito a censure da parte dell'opinione pubblica. Ingianni rilevò che una sospensione dei servizi da parte della Florio avrebbe comportato per l'erario notevoli oneri, dato che si trattava di linee che non potevano essere soppresse. Alla fine, fu accettata la proposta Ciano, parzialmente concordata in precedenza con la stessa Florio e appoggiata da Volpi, di modificare la convenzione nella parte relativa alla velocità sulla linea Napoli-Palermo e di istituire due nuove linee sovvenzionate, che da un lato comportavano un aumento del numero dei

piroscafi da utilizzare da 13 a 17 e dall'altro l'assunzione da parte dello Stato delle spese di assicurazione e un aumento della sovvenzione per 7-8 milioni. Ma quando la proposta gli fu comunicata, l'ing. Linch non si dichiarò soddisfatto, perché il ministero delle Comunicazioni calcolava in 71 milioni annui le spese di esercizio, mentre per la Società ammontavano a 81, e perciò la situazione non si risolveva. Per Giuriati, lo Stato faceva dei sacrifici: era giusto che li facesse anche la Società. La riunione si chiuse con la proposta Volpi-Ciano di riesaminare le due valutazioni in contraddittorio tra l'ing. Linch e il gen. Pruneri<sup>129</sup>.

Linch non aveva torto, perché la valutazione in contraddittorio con il gen. Ingianni delle spese di esercizio delle sole linee già attive portava a una somma di quasi 80 milioni l'anno, a fronte di una sovvenzione di 23.650.000 lire e di introiti dalla gestione delle stesse linee che nel 1926 erano stati di 22 milioni e nel primo semestre 1927 di 11,5 milioni<sup>130</sup>.

Poiché la situazione non si sbloccava, Ignazio Florio all'inizio di gennaio 1928 chiese udienza a Mussolini, al quale consegnò anche una nota con cui sollecitava caldamente provvedimenti «per evitare una eventuale gravissima jattura», e cioè «che la Società di navigazione potesse trascinare nella caduta la ditta I. e V. Florio»<sup>131</sup>. Il capo del governo fu sensibile all'accorata richiesta di Florio e immediatamente indirizzò al ministro delle Comunicazioni la seguente lettera autografa: «Caro Ciano, ti accludo una nota che mi è stata presentata dal comm. Florio. Ora poiché si è entrati nell'ordine di idee della revisione, vedi di sollecitare la conclusione, perché si deve evitare che la situazione critica del Florio, possa diventare disperata. Si tratta di arrivare in tempo, anzi in *orario*. E il Ministro delle Comunicazioni è il primo a riconoscere i vantaggi di arrivare in *orario*. Cordialmente, tuo Mussolini. Roma 13 gennaio 1928 – VI. Ti prego di darmi risposta. M.»<sup>132</sup>. E la risposta di Ciano non si fece attendere: la revisione sarebbe stata compiuta in orario, cioè entro gennaio, ma si doveva trovare «una motivazione che non si presti ad eccessive estensioni», per evitare che la soluzione adottata, che già comportava per lo Stato un con-

siderevole onere finanziario, costituisse un precedente da invocare per le altre società concessionarie di servizi marittimi sovvenzionati<sup>133</sup>.

La riunione interministeriale del 19 gennaio 1928, alla quale parteciparono Ciano, Volpi e Belluzzo, oltre ai generali Ingianni, Pruneri e Giovanni Bernardi, e alla quale fu infine ammesso lo stesso Linch, si chiuse però ancora una volta con un nulla di fatto. Linch non ritenne le offerte (aumento del 50% della sovvenzione, pari a 11.825.000 lire; assunzione dell'assicurazione da parte dello Stato, solo però per caso di perdita totale della nave) sufficienti a risolvere definitivamente i problemi della Società e perciò ai tre ministri non rimase che rimettere la questione nelle mani del capo del governo<sup>134</sup>. Alla fine Linch dovette cedere. Con la nuova convenzione del 27 marzo 1928, che modificava quella del 1925, la Florio riuscì a ottenere in più soltanto l'autorizzazione a poter ritoccare le tariffe sulla Napoli-Palermo in coincidenza con l'immissione in servizio delle nuove motonavi e a strappare al ministro delle Finanze la promessa di interporre i «buoni uffici dello Stato per facilitarle da parte di qualche Istituto parastatale la concessione del mutuo occorrente per ultimare la costruzione del nuovo materiale». In cambio dovette impegnarsi ad aumentare la velocità delle due linee Napoli-Palermo e Palermo-Tunisi; ad attivare due nuove linee quattordicinali (Palermo-Tripoli e Genova-Palermo-Trapani-Tunisi-Tripoli-Bengasi-Alessandria); ad acquistare dallo Stato il piroscalo Città di Catania, che già utilizzava a nolo<sup>135</sup>.

Grazie alla generosità del governo, Ignazio Florio riusciva così bene o male ancora a salvarsi, ma nessuno salvava da lui la società di navigazione, alla quale egli nel corso del 1928 – a parziale pagamento del suo debito – rifilò un certo numero di azioni della Finanziaria I. e V. Florio con sede a Milano<sup>136</sup>, una società controllata dalla Comit nella quale era confluito il residuo patrimonio dei Florio (tra cui le azioni della società di navigazione), ormai totalmente assorbito dai debiti<sup>137</sup>, che si erano paurosamente moltiplicati nel corso degli anni. Non è difficile ipotizzare anche in questa occasione una supervalutazione delle azioni della Finanziaria

– peraltro scarsamente commerciabili sul mercato – a danno della società di navigazione. E infatti nel 1933 si rileverà come i titoli azionari della Finanziaria Florio «meritavano allora [cioè al momento dell'acquisto da parte della società di navigazione] e meritano tuttavia una reale svalutazione»<sup>138</sup>.

L'esercizio del 1928, quando ancora le modifiche alla convenzione del 1925 non erano entrate in vigore, si chiuse per la Società con un utile di quasi 2 milioni, che fu portato a decurtazione delle perdite precedenti<sup>139</sup>. E tuttavia il corso delle azioni non ne ebbe grande giovamento, se nel maggio 1929 la Banca Commerciale poté acquistare 20.000 azioni di proprietà della Italia-Società di Navigazione al prezzo di 337,50 lire cadauna<sup>140</sup>. I tre esercizi successivi si chiusero con utili dell'ordine di circa 3 milioni l'anno, che consentirono alla Società di distribuire agli azionisti dividendi del 5-6%<sup>141</sup>, certamente non disprezzabili in considerazione della crisi economica attraversata dal paese dopo il 1929.

La crisi economica fu invece fatale a diverse compagnie che non avevano potuto contare come la Florio su una revisione delle convenzioni con lo Stato. Il governo si convinceva allora dell'opportunità di concentrare in quattro grandi società le quindici compagnie di navigazione allora esistenti e, nel marzo 1932, la Florio – il cui capitale azionario era allora in buona parte in possesso della Società Finanziaria Industriale Italiana di Milano (Sofindit), presieduta dal palermitano on. Guido Jung, non ancora ministro delle Finanze, e della Società Finanziaria Florio – fu chiamata ad assorbire la Citra (Compagnia Italiana Transatlantica), il cui capitale sociale di 60 milioni, in maggioranza in possesso della Società Finanziaria Italiana (Sfi) presieduta da Mario Rossello, si era ridotto al momento della fusione a circa un quarto, se il suo apporto alla nuova società, in considerazione delle passività, fu valutato in appena 15 milioni e 800.000 lire nette. Per la Florio si trattava di un ottimo affare, perché acquisiva un patrimonio navale in gran parte nuovo a condizioni relativamente modeste.

Alle due cessate compagnie subentrava così nelle convenzioni marittime la Tirrenia (Flotte riunite Florio-Citra), forte di 40 piroscafi, con sede sociale a Roma, direzione ge-

nerale a Napoli e capitale sociale di 65 milioni ripartito in 130.000 azioni da 500 lire cadauna (100.000 ai soci della ex Florio e 30.000 ai soci della ex Citra)<sup>142</sup>, in larga maggioranza nelle mani della Sofindit e della Finanziaria Florio, che a fine 1932 possedevano rispettivamente 50.060 (38,5%) e 46.200 azioni (35,5%)<sup>143</sup>. Del capitale sociale della Tirrenia facevano parte anche l'intero pacchetto azionario della Società Agenzie Florio (5.000 azioni del valore nominale di 500 lire cadauna), 2.250 azioni della Finanziaria Florio per complessive 25.000 lire e 10.000 azioni della Società Grandi Alberghi Siciliani (per complessive 200.000 lire), la società cui apparteneva Villa Igiea: si trattava di azioni che in vari tempi i Florio avevano ceduto alla ex Florio-Società di navigazione, ormai completamente svalutate, se il valore a bilancio corrispondeva per le azioni della Finanziaria Florio a 11 lire cadauna (valore nominale 500 lire) e per le azioni SGAS a 20 lire (valore nominale 100 lire)<sup>144</sup>.

Il consiglio di amministrazione della nuova società venne quasi interamente rinnovato: presidente fu eletto l'ammiraglio conte Carlo Pignatti Morano, con Linch e l'ammiraglio Alessandro Ciano consiglieri delegati e Ignazio Florio, il conte Tagliavia, l'on. avv. Giuseppe Marchesano e l'on. Biagio Borriello consiglieri. I Florio erano riusciti quindi a mantenere ancora un certo controllo della Tirrenia, anche se non avevano il controllo delle loro azioni. All'assemblea ordinaria del 30 marzo 1933, per l'approvazione del bilancio dell'esercizio 1932, la Società Finanziaria I. e V. Florio, titolare di 50.200 azioni Tirrenia, veniva infatti rappresentata da Silvio Zaban, cioè da colui che rappresentava la Sofindit per le sue 49.760 azioni e la Banca Commerciale Italiana per altre 300 azioni, controllate dalla stessa Sofindit che in precedenza aveva rilevato dalla Comit tutte le sue partecipazioni industriali<sup>145</sup>. La Sofindit, a sua volta, si avviava verso la liquidazione e da qualche giorno aveva svalutato il suo capitale azionario da 300 a 120 milioni, per riportarlo subito dopo a trecento. Contemporaneamente, aveva chiesto all'IRI - l'Istituto per la ricostruzione industriale fondato da Mussolini proprio nel gennaio precedente, dopo alcuni colloqui con il ministro delle Finanze Jung, presiden-

te della Sofindit – di convertire parte del suo credito verso la società in capitale azionario sino a 299.880.000 lire, trovando d'accordo il consiglio di amministrazione dell'IRI<sup>146</sup>. Il passaggio della Sofindit all'IRI significava anche il trasferimento a un'azienda pubblica del controllo – se non ancora della piena proprietà – di 100.000 azioni della Tirrenia (le 49.760 di proprietà della Sofindit e le 50.200 di proprietà della Finanziaria Florio, già controllata dalla Comit e ora dalla Sofindit) sulle 130.000 che costituivano l'intero pacchetto azionario.

Ciò mise in forte agitazione gli amministratori delegati della Compagnia, Linch e Ciano, i quali pochi mesi dopo, assieme al presidente della Finanziaria Florio dr. Bruno Dolcetta, si posero alla testa di un Sindacato di controllo azioni Tirrenia, che entro il dicembre 1933 avrebbe dovuto acquistare le 100.000 azioni Tirrenia in mano alla Sofindit, allo scopo «di concorrere alla ricostruzione economica nazionale col restituire alla "Tirrenia", mediante il rilievo dalla "Sofindit" del pacco di maggioranza delle azioni "Tirrenia", ed il parziale, tempestivo e stabile collocamento delle medesime nel pubblico risparmiatore, il suo carattere di unità economica privata, assicurandone nel contempo l'amministrazione ed il funzionamento nell'ambito dell'economia corporativa, disciplinata dal Governo Nazionale»<sup>147</sup>. Il riferimento alla volontà di restituire alla Compagnia «il suo carattere di unità economica privata», attraverso il «parziale, tempestivo e stabile collocamento delle medesime [azioni] nel pubblico risparmiatore», dimostra il chiaro proposito di sottrarsi al controllo dell'IRI. I promotori del Sindacato riuscirono a trovare ventisette sottoscrittori per i primi 30 milioni (60.000 azioni) – tra i quali Giovanni Agnelli per 5 milioni, Linch per 4, Rocco e Carlo Piaggio per 4, Agostino Notari per 3, Edoardo Agnelli per 2, Alessandro Ciano per 1,3, Giacomo Medici del Vascello per 1,2, le sorelle Costanza Igiea Florio in Salviati e Giulia Florio per 1 ognuna, Bruno Dolcetta per 1, Carlo Feltrinelli per 1, Giuseppe Marchesano per 0,5, ecc. – ma l'operazione non sembra sia più andata avanti<sup>148</sup>. In ogni caso, malgrado l'IRI finisse col controllare i tre quarti delle azioni Tirrenia, negli anni succes-

sivi la Compagnia continuò a essere gestita ancorà dall'antico consiglio di amministrazione, con Linch e Ciano consiglieri delegati.

Per tutto il 1934, il passaggio definitivo all'IRI della proprietà delle azioni Tirrenia possedute dalla Finanziaria Florio comunque non si realizzò. E infatti la Finanziaria Florio in gennaio risultava ancora titolare di 46.200 azioni, mentre il resto apparteneva per 50.060 azioni alla Sofindit (ormai di proprietà dell'IRI e prossima alla liquidazione), 4.000 (3,1%) all'ing. Linch, 11.069 (8,5%) alla NGI, 6.231 (4,8%) alla Italia Flotte Riunite, 3.025 (2,3%) ai Cantieri Navali Riuniti, 3.025 (2,3%) ai Cantieri del Tirreno, 3.000 (2,3%) alla Franco Tosi S.A., 100 (0,0%) alla SFI, 3.290 (2,5%) a diversi<sup>149</sup>. Nel giugno successivo, l'IRI prese in considerazione l'opportunità di acquistare dalla Finanziaria Florio, che si avviava alla liquidazione e le era debitrice, le azioni Tirrenia e Tonnare Florio<sup>150</sup>. Ma a fine 1934, quando aveva già acquistato le azioni Tirrenia della Italia Società di Navigazione, portando la sua partecipazione diretta a 56.831 azioni, la Finanziaria Florio deteneva ancora la proprietà delle sue azioni Tirrenia, lasciate tuttavia sempre sotto il controllo dell'IRI, che così controllava il 79,3% dell'intero pacchetto azionario della Tirrenia, la quale a sua volta continuava a possedere il 100% della Società Sarda di Navigazione (capitale sociale 5.000.000 di lire) – titolare dei servizi locali della Sardegna, con una sovvenzione annua di 4.060.000 lire – e della Società Agenzie Florio (capitale sociale 2.000.000 di lire), oltre alle 10.000 azioni SGAS («il cui capitale si considera perduto»), alle 2.250 azioni della Finanziaria Florio valutate 11 lire l'una e ad altri titoli<sup>151</sup>.

Nell'aprile 1935, l'IRI possedeva 17.800 azioni della Finanziaria Florio sulle 40.000 in cui era ripartito il suo capitale sociale di 20 milioni. Quanto poco esse valessero sul mercato, lo dimostra il fatto che le teneva in carico per 2 lire. La Finanziaria le era inoltre debitrice di 54.900.000 lire e perciò, a conti fatti, il capitale sociale risultava interamente perduto e per di più rimaneva ancora un passivo di 17.500.000 lire, che convinse l'IRI a porre l'azienda in liquidazione<sup>152</sup>. È chiaro a questo punto che, anche se la

liquidazione della Finanziaria Florio si protrasse ancora per alcuni anni, i fratelli Florio avevano di fatto già perduto la proprietà delle azioni Tirrenia e Tonnare Florio possedute dalla Finanziaria, che passavano all'IRI a parziale compenso del suo credito nei confronti dell'azienda. E difatti nel 1938 l'IRI risultava proprietaria di 119.229 azioni ex Tirrenia (la Compagnia di navigazione aveva cambiato nome ed era anch'essa in liquidazione), salite a 123.729 l'anno successivo<sup>153</sup>.

#### 8. *La fine: «il dolore di constatare la poca fiducia al nome»*

La chiusura del rapporto con i Florio non fu agevole, anche perché presentava risvolti umani di cui il governo e l'IRI intendevano in qualche modo farsi carico. Da alcuni anni, la situazione finanziaria dei fratelli Florio era senza vie di uscita: avevano venduto quasi tutto e su quel poco che erano riusciti a salvare gravavano pesanti ipoteche, che lo facevano considerare irrecuperabile, come nel caso delle tonnare delle Egadi. Nel gennaio 1934, Ignazio Florio, inseguito letteralmente dai creditori, riferiva alla moglie come tutti lo mettessero in croce perché volevano essere pagati. E nel maggio successivo, avvilito come mai in precedenza, non vedeva più speranza alcuna di salvezza: «Non vedo più come potermi salvare, non so cosa fare, mi sento come se avessi avuto una mazzata in testa. Il destino vuole ad ogni costo la mia rovina e sarà così»; «Dio sa quello che passo, le mortificazioni che debbo superare con santa rassegnazione, i rifiuti alle proposte che faccio, il dolore di constatare la poca fiducia al nome. Ed altro non voglio scrivere»<sup>154</sup>. Nella primavera del 1935, a Roma venivano venduti all'asta per conto della Comit i famosi gioielli di donna Franca e a Palermo la casa di via Catania e i mobili di Vincenzo<sup>155</sup>.

Nel giugno 1936, la Finanziaria Florio non era stata ancora liquidata. L'IRI ormai disponeva della maggioranza assoluta del pacchetto azionario, avendo acquistato altre azioni sino a possederne 23.266, ma altre 16.734 rimanevano ancora nelle mani delle sorelle Costanza Igiea e Giulia Florio,



figlie di Ignazio, dell'ing. Linch e della Tirrenia (2.250). All'IRI ormai interessava chiudere al più presto la liquidazione, per entrare nel possesso diretto delle azioni Tirrenia detenute dalla Finanziaria e anche «per evitare il pericolo di contestazioni e di azioni di responsabilità contro ex Amministratori (Banca Commerciale Italiana) ripetutamente prospettate dagli azionisti di minoranza ed in ispecie dalle signore Florio, che dalla più florida ricchezza si trovano oggi in condizioni economiche assai precarie». Sembra chiaro il riferimento a un periodo (attorno al 1930) in cui le azioni della Finanziaria Florio erano state controllate dalla Comit, prima di passare sotto il controllo della Sofindit. Il governo aveva promesso alle due sorelle Florio di esaminare con «particolare benevolenza» la loro perdita, ricorrendo eventualmente a «provvedimenti di carattere straordinario», proprio in considerazione «della situazione di miseria in cui esse attualmente versano, dopo aver posseduto un rilevantissimo patrimonio che – fra le sue iniziative – ne conta parecchie di interesse pubblico e delle quali la Nazione si è avvantaggiata». Al consiglio di amministrazione dell'IRI non era parso perciò il caso di rilevare a un prezzo modestissimo le rimanenti azioni della Finanziaria: preferiva piuttosto cedere in cambio alle sorelle Florio il pacchetto di azioni della SGAS posseduto dalla Finanziaria, azioni che non avevano allora alcun valore, ma che erano suscettibili di valorizzazione «solo che le condizioni dell'industria alberghiera abbiano a migliorare», mentre era certo che «le azioni della Finanziaria non potranno mai, per veruna ragione, valere alcunché»<sup>156</sup>.

Senonché la rivalutazione del patrimonio immobiliare della SGAS, per effetto dell'allineamento della lira, fece saltare la trattativa per la cessione, per conto delle sorelle Florio, delle azioni a un gruppo di capitalisti palermitani<sup>157</sup>. Nei mesi successivi, l'IRI acquistò «per il simbolico prezzo di lire una» le 2.250 azioni detenute dalla Tirrenia, ormai in liquidazione, e per 100.000 lire altre 10.848 azioni della Finanziaria Florio detenute da terzi (Linch e altri). Mancavano soltanto le 4.000 in mano alle sorelle Florio, che però le consegnarono fiduciarmente all'Istituto, «con l'intesa che

l'IRI potrà disporre a suo piacimento quando – secondo le superiori direttive che si attendono – potrà essere corrisposto alle Signore Florio uno speciale compenso a titolo di ausilio finanziario in vista della precaria situazione economica di una di esse [Giulia]»<sup>158</sup>. Non sono riuscito ad accertare quale compenso – «secondo le direttive superiori» – fosse stato pagato alle sorelle Florio per la cessione definitiva delle loro 4.000 azioni, che come si è visto valevano molto poco sul mercato. Quale che fosse, l'IRI diventava così finalmente proprietaria dell'intera Finanziaria Florio in liquidazione e dell'83,5% del pacchetto azionario della Tirrenia, anch'essa ormai da quattro mesi in liquidazione.

È giusto ribadire, a conclusione, che il dissesto dei Florio non fu affatto determinato dalle vicende delle loro società di navigazione (NGI, Florio, Tirrenia), che – diversamente da altre compagnie – ebbero sempre dal governo tutti i possibili aiuti. Come già la Florio, anche la Tirrenia, nel breve arco della sua attività, conclusasi nel dicembre 1936, chiuse sempre in attivo e distribuì ai suoi azionisti dividendi annuali del 6%, grazie anche ai proventi per i trasporti di materiale bellico in Africa Orientale ottenuti negli ultimi due anni. Poiché nel maggio 1936, il governo decise di dare un nuovo ordinamento ai servizi marittimi, che prevedeva la divisione delle linee sulla base dei settori di traffico, con affidamento a società di nuova costituzione controllate dall'IRI, a fine dicembre il consiglio di amministrazione della Tirrenia fu costretto a cambiare la denominazione della Società, che da allora si chiamerà Sicula Napoletana di Navigazione (già Tirrenia Flotte Riunite Florio-Citra), e a porla in liquidazione<sup>159</sup>. Il prezzo di vendita della flotta (42 navi) all'IRI o agli enti da esso designati era stato concordato in 287 milioni già nell'ottobre precedente tra i due amministratori delegati e lo stesso IRI<sup>160</sup>. La successiva vendita delle altre attività sociali consentì ai soci di recuperare interamente il capitale sociale, se nel febbraio 1937 si prevedeva di liquidare le azioni a circa il 130% del loro valore nominale pari a 500 lire<sup>161</sup>.

Poco prima che la Tirrenia fosse posta in liquidazione, l'IRI costituì la Finmare (Finanziaria marittima), con un ca-

pitale sociale di nove milioni, ripartito in 18.000 azioni, di cui sottoscrisse ben 17.960 (le altre 40 furono sottoscritte in parti eguali da Rinaldo Bonvicini e dal dr. Aldo Castelfranchi, molto probabilmente dipendenti dello stesso Istituto). Scopo della finanziaria era quello di assumere partecipazioni azionarie nelle società di navigazione Italia, Lloyd triestino, Tirrenia, Adriatica<sup>162</sup>. Lo stesso giorno costituì anche la Tirrenia, Società Anonima di Navigazione, con sede a Napoli e capitale sociale di quindici milioni (elevato più tardi a 150), ripartito in 30.000 azioni, sottoscritte per 29.960 dall'IRI, per 20 dal dr. Ferdinando Pedone di Palermo e per 20 dal rag. Fedele Romano di Lercara Friddi<sup>163</sup>. Alla nuova Tirrenia dal 1° gennaio 1937 erano affidati i servizi in precedenza gestiti dalla vecchia Tirrenia, dalla Società Sarda e dalla Società Adria, di cui essa rilevava il naviglio<sup>164</sup>. Ignazio Florio fu chiamato, assieme a Giuseppe Marchesano, a far parte del nuovo consiglio di amministrazione, ma ormai la società di navigazione aveva cambiato definitivamente padrone.