

ISBN 9788891780461

Marcello Benegiamo, Paola Nardone,
Natascia Ridolfi

L'Ansaldo dei Perrone nell'Europa orientale

Polonia, Russia, Romania
(1917-1921)

FrancoAngeli

Copyright © FrancoAngeli

N.B: Copia ad uso personale. È vietata la riproduzione (totale o parziale) dell'opera con qualsiasi mezzo effettuata e la sua messa a disposizione di terzi, sia in forma gratuita sia a pagamento.

Volume pubblicato con il contributo dell'Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara – Dipartimento di Scienze filosofiche, pedagogiche ed economico-quantitative.

Il presente saggio è in parte frutto della rielaborazione dei seguenti lavori:

M. Benegiamo, N. Ridolfi, *L'Ansaldo dei Perrone nell'Europa orientale nel primo dopoguerra: il caso della Polonia*, in «Studi Storici», 2015, n. 56, pp. 157-182.

M. Benegiamo, P. Nardone, *L'Ansaldo dei Perrone e la Russia rivoluzionaria, 1917-1921*, in «Nuova Rivista Storica», 2016, n. 3, pp. 871-906.

M. Benegiamo, P. Nardone, N. Ridolfi, *L'Ansaldo dei Perrone e la Romania nel primo dopoguerra*, in «Società e Storia», 2018, n. 159, pp. 117-149.

In copertina: *I fratelli Mario e Pio Perrone*.

© Fondazione Ansaldo.

Copyright © 2019 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

Ristampa										Anno									
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sui diritti d'autore.

Sono vietate e sanzionate (se non espressamente autorizzate) la riproduzione in ogni modo e forma (comprese le fotocopie, la scansione, la memorizzazione elettronica) e la comunicazione (ivi inclusi a titolo esemplificativo ma non esaustivo: la distribuzione, l'adattamento, la traduzione e la rielaborazione, anche a mezzo di canali digitali interattivi e con qualsiasi modalità attualmente nota od in futuro sviluppata).

Le fotocopie per uso personale del lettore possono essere effettuate nei limiti del 15% di ciascun volume dietro pagamento alla SIAE del compenso previsto dall'art. 68, commi 4 e 5, della legge 22 aprile 1941 n. 633. Le fotocopie effettuate per finalità di carattere professionale, economico o commerciale o comunque per uso diverso da quello personale, possono essere effettuate a seguito di specifica autorizzazione rilasciata da CLEARedi, Centro Licenze e Autorizzazioni per le Riproduzioni Editoriali (www.clearedi.org; e-mail autorizzazioni@clearedi.org).

Stampa: Global Print s.r.l., Via degli Abeti n. 17/1, 20064 Gorgonzola (MI)

Indice

Abbreviazioni	pag.	7
Introduzione	»	9
La Polonia	»	13
1. La rete transnazionale in età giolittiana	»	13
2. Un rapido bilancio	»	15
3. Espansione e riconversione postbellica	»	18
4. Toeplitz-Perrone: una strana alleanza	»	23
5. Struttura e strategia della borghesia polacca	»	27
6. L'industria degli armamenti	»	30
7. Il programma del maggio 1919	»	33
8. Un pesante quadro operativo	»	37
9. Al di fuori della Comit	»	40
10. Le società polacche: Towarzystwo Akcyjne Syla & Swiatlo e Fabrika Budowy Lokomo- tyw Y Polsce	»	44
11. L'industria cantieristica	»	48
12. L'industria aeronautica	»	51
La Russia	»	61
1. Prima della rivoluzione d'Ottobre	»	61
2. «L'armata israelitica» e la Russia	»	65

3.	In attesa della missione nel Caucaso	pag.	68
4.	Il rifiuto e la decisione	»	70
5.	L'opzione della Banca di Baku	»	73
6.	L'onda d'urto del comunismo di guerra	»	74
7.	Nitti, il Caucaso e la tecnocrazia perroniana	»	77
8.	La fase espansiva nella Russia europea	»	85
9.	I nuovi scenari operativi	»	90
10.	L'ampliamento del modello di partecipazione bolscevica	»	93
11.	L'ultima iniziativa dell'Ansaldo	»	97
La Romania			» 104
1.	La politica petrolifera: la fase iniziale	»	104
2.	La politica petrolifera: la fase finale	»	113
3.	Le infrastrutture: porti e ferrovie	»	121
4.	Nave o ferrovia: la questione strutturale del porto di Trieste	»	124
5.	Naviglio e portualità: nuove prospettive	»	127
6.	L'industria meccanica e cantieristica: la ricerca di nuovi partner	»	132
7.	L'industria aeronautica tra progettualità e realtà	»	135
8.	Prospettive del programma Brezzi	»	140
Conclusioni			» 146
Riferimenti bibliografici			» 150
	Fonti archivistiche	»	150
	Fonti a stampa	»	150
	Letteratura	»	151

Abbreviazioni

Allegato: all.
Archivio Centrale dello Stato: ACS
Archivio Fratelli Perrone: AFP
Archivio Storico Ansaldo: ASA
Archivio Storico Banca Commerciale Italiana: ASBCI
Archivio Storico Ministero degli Affari Esteri: ASMAE
Archivum Aakt Nowych w Warszawie: AANW
Banca Commerciale Italiana: Comit
Banca Commerciale Italiana e Romana: Bcir
Banca Italiana di Sconto: Bis
Banco di Commercio e Industria: Bcci
Busta: b.
Camera di Commercio Italo-Romana: Ccir
Documenti per la storia delle relazioni Italo polacche: DSRIP
Fascicolo: fasc.
Fondo Perrone: FP
Fondo Saverio Nitti: FSN
Industria Aeronautica Română: Iar
Komitet Narodowy Polski: KNP
Ministero degli Affari Esteri: MAE
Società anonima imprese aeree Milano: Saiam
Società Comunale per l'Edilizia Popolare: Sccl
Societate Navigatiei Marittime Romania Marittima: Snmr
Sottofascicolo: sf.
Stabilimento Tecnico Triestino: Stt
Verballi Consiglio Amministrazione: VCA

FrancoAngeli

Introduzione

Nell'immediato primo dopoguerra l'Ansaldo riprendeva con maggiore intensità il progetto di espansione economica nei Paesi dell'Est europeo, deciso dal capitalismo italiano dopo la grave crisi finanziaria e industriale del 1907. La crisi aveva messo a nudo i limiti della struttura economica del Paese. In particolare la sovrapproduzione industriale rispetto al mercato interno asfittico, il bisogno di disporre di fonti autonome o a buon mercato di materie prime, liberandosi dal sistema iugulatorio di Francia, Germania e Inghilterra, furono i fattori principali della ricerca di nuovi mercati. Per effetto della riconversione postbellica dell'economia del Paese, la pressione dei fattori appena evidenziati era aumentata in modo esponenziale. Fu scelta la «spinta verso Est», la nuova direttrice della politica economica dell'Italia, che sostituiva o ridimensionava molto «la spinta verso Sud»: il baricentro non era più l'Africa, ma l'Europa orientale e in parte il Levante ottomano. Fino al 1911 la nuova direttrice registrò risultati modesti. Fu in seguito alla guerra italo-turca e ai conflitti nei Balcani (1911-1913) che la pressione del capitalismo industriale e finanziario, sostenuto dal governo Giolitti, aumentò notevolmente e i risultati furono più convincenti¹.

¹ R.A. Webster, *L'imperialismo industriale italiano: 1908-1915. Studio sul pre-fascismo*, Torino, Einaudi, 1974, pp. 356-359, 437-444; T. Row, *Il nazionalismo economico nell'Italia liberale. L'Ansaldo, 1903-1921*, Bologna, il Mulino, 1997, pp. 61-63; V. Castronovo, *La Storia Economica. Dall'Unità ad oggi*, in *Storia d'Italia*, IV vol., Torino, Einaudi, 1975, pp. 192-193.

In tale contesto «the first general plan of Italian economic expansion, in Central-Eastern Europe during the Early First Post-war Period [...] was formulated by the industrialist Pio Perrone», il quale rispondeva alle critiche mosse da Vilfredo Pareto agli industriali italiani «of employing their own capital in operations with speculative and monopolistic aims», replicando in «particularly on three points: Italy's needs for raw materials, the creation of a large Italian mercantile fleet, and Italy's commercial relationship with foreign countries»².

Tra la fine del 1918 e l'inizio del 1919, con l'approssimarsi dell'apertura dei lavori della Conferenza di Pace di Parigi (20 gennaio 1919), l'Ansaldo iniziò a programmare progetti transnazionali di espansione nei mercati dell'Europa orientale, cercando di approfittare del lavoro che di lì a poco avrebbe compiuto la delegazione italiana. Questa doveva difendere gli interessi dell'Italia nel nuovo quadro geografico e politico disegnato nell'Europa orientale dopo il crollo dell'impero tedesco, austro-ungarico e zarista. Si era formato un nuovo scacchiere denso di prospettive economiche e commerciali, un'opportunità importante per l'Italia che aspirava a diventare una grande potenza industriale: l'espansione economica e commerciale nell'Est europeo assumeva il ruolo di obiettivo fondamentale³. L'esito positi-

² R. De Quirico, *Italy and the Economic Penetration Policy in Central-Eastern Europe during the Early First Post-war Period*, in «The Journal of European Economic History», n. 2, 2001, p. 299.

³ La direttrice di cui nel testo sarà ricostruita utilizzando soprattutto la documentazione dell'archivio della famiglia Perrone, collocato all'interno dell'Archivio storico dell'Ansaldo di Genova. La documentazione sull'espansione economica dell'Ansaldo dei Perrone nell'Europa orientale e nel Levante ottomano è disseminata in 156 faldoni. La documentazione della famiglia Perrone consente di venire in possesso di un notevole *corpus* informativo che permette di ampliare il quadro storico, economico, sociale e politico dell'Europa orientale e dell'Asia minore, all'interno del quale si inserirono i maggiori gruppi del capitalismo industriale e finanziario italiano, inglese, francese e americano. Un eccellente esempio delle possibilità offerte dalla documentazione in questione si può trovare in T. Row, *op. cit.*, pp. 185-197; Row ricostruisce la partecipazione dell'Ansaldo alla nascita dell'industria aeronautica della Polonia nel 1919-1920. Un saggio importante è quello di R.A. Webster, *Una speranza rinviata. L'espansione industriale italiana e il problema del petrolio dopo la prima guerra mondiale*, in «Storia Contemporanea», n. 2, 1980, pp. 219-281. Webster non utilizza l'archivio familiare dei Perrone in quanto quest'ultimo fu ceduto dalla stessa famiglia nel maggio 1980 al neo co-

vo del progetto per i fratelli Mario e Pio Perrone, alla guida dell'Ansaldo, avrebbe agevolato la realizzazione del loro programma industriale. Questo prevedeva: la riconversione dell'economia bellica in economia di pace, il completamento del sistema industriale integrato del gruppo Ansaldo e l'avvio di un "progetto nazionale" con l'istituzione di un governo tecnocratico o comunque pesantemente condizionato dagli industriali⁴.

In questo scenario si trovavano a operare due sistemi tra loro contrapposti, che si contendevano i nuovi mercati: da una parte il gruppo industriale e finanziario formato dall'Ansaldo e dalla Banca Italiana di Sconto (Bis) e dall'altra quello ben più potente capeggiato dalla Banca Commerciale Italiana (Comit). In teoria i due gruppi avrebbero potuto fronteggiarsi in un territorio sterminato, che si estendeva dal mare Adriatico agli Urali. In realtà il livello di rivalità e di pressione tra i due sistemi contrapposti non raggiunse queste gigantesche proporzioni, nel contempo il livello era molto disomogeneo e discontinuo. Risultava quasi assente in Ungheria, Bulgaria e Serbia, mode-

stituito Archivio Storico Ansaldo. Alcuni temi furono anticipati da R.A. Webster in *La tecnocrazia italiana e i sistemi industriali integrati: il caso dell'Ansaldo (1914-1921)*, in «Storia Contemporanea», IX, n. 2, 1978, pp. 205-240, p. 217. Il 5° volume della *Storia dell'Ansaldo*, contiene un solo saggio che sviluppa il programma transnazionale dei Perrone nell'Est europeo utilizzando l'archivio familiare, L. De Courten, *L'Ansaldo e politica navale*, in G. De Rosa (a cura di), *Storia dell'Ansaldo. Dal crollo alla ricostruzione 1919-1929*, 5 vol., Bari, Laterza, 1998, pp. 117-137. Un rapido cenno al volume di A.M. Falchero, *La Banca «Italianissima» di Sconto tra guerra e dopoguerra (1914-1921)*, Narni, Crace, 2012, pp. 186-192: l'autrice ricostruisce la vicenda della Banca Italo-Caucasica di Sconto, fondata nel 1919 dalla Banca Italiana di Sconto, il braccio finanziario dell'Ansaldo. La Falchero ha scelto di trattare l'iniziativa della Sconto-Ansaldo con altre fonti d'archivio.

⁴ Sul quadro progettuale la bibliografia è densa. Per un approfondimento sulla struttura verticale dell'Ansaldo e sulla soluzione tecnocratica: E. Galli Della Loggia, *Problemi di sviluppo industriale e nuovi equilibri politici alla vigilia della prima guerra mondiale. La fondazione della Banca italiana di sconto*, in «Rivista Storica Italiana», n. 4, 1970, pp. 824-886; R.A. Webster, *La tecnocrazia italiana e i sistemi industriali integrati: il caso dell'Ansaldo (1914-1921)*, cit., pp. 219-281; M. Doria, *L'Ansaldo: l'impresa e lo Stato*, Milano, FrancoAngeli, 1989, pp. 379-409; T. Row, *op. cit.*; A.M. Falchero, *La Banca «Italianissima» di Sconto, tra guerra e dopoguerra (1914-1921)*, cit.; M. Benegiamo, P. Nardone, *Tecnocrazia e politica in Italia dalla crisi del 1907 al primo dopoguerra*, in «Pecunia», n. 19, 2014, pp. 43-60.

sto in Cecoslovacchia e Grecia, molto concorrenziale in Russia, regioni del Caucaso, Romania e Polonia. È probabile che il maggiore interesse del gruppo Ansaldo e Comit per questi ultimi Stati fosse motivato allora dall'abbondante disponibilità di risorse naturali, dalla presenza di una borghesia agraria e industriale, che annoverava anche esponenti della grande nobiltà e del notabilato, da forze politiche e di governo molto predisposte al decollo industriale dei loro Paesi. Si trattava comunque di un variegato soggetto economico che nel primo dopoguerra non rappresentava ancora una struttura del tutto autonoma e autosufficiente, per cui si avvertiva la necessità di richiedere l'intervento dei grandi gruppi imprenditoriali esteri. Per quanto riguarda la Russia rivoluzionaria la realtà politica molto mutevole e magmatica condizionava pesantemente il processo di espansione economica nel mercato del più grande Paese europeo. Malgrado ciò, l'Ansaldo si impegnò al massimo nella convinzione che, a un certo punto, la piazza russa rappresentasse per la società di Genova l'ultima e forse la più importante occasione per la realizzazione del suo programma industriale. Al contrario, per i progetti transnazionali che riguardavano la Polonia e la Romania, il quadro generale si presentava molto più lineare, con una modesta attività di fattori ostativi. Nella maggior parte dei casi era difficile che si dovesse affrontare una realtà poco conosciuta dal momento che l'avvio del progetto transnazionale era quasi sempre preceduto da una fase ricognitiva condotta da funzionari, tecnici e uomini di fiducia dei Perrone. Spesso essi inviavano alla società dettagliati "Rapporti", vere e proprie monografie che, nella loro funzione di modulare nel miglior modo possibile il modello di espansione economica, rappresentano per gli storici una fonte preziosa di notizie sulla struttura economica, politica e sociale dei Paesi dell'Est europeo nel primo dopoguerra⁵.

⁵ Qualche volta i rapporti vanno presi con beneficio di inventario: nel primo dopoguerra l'Europa orientale fu «visitata» da un gran numero di agenti, procacciatori d'affari più o meno ufficiali, che proponevano progetti commerciali alle società italiane gonfiando la realtà, allo scopo di guadagnarsi la benevolenza degli imprenditori. Nel caso dell'Ansaldo, solo Giuseppe Sinforiani non era un agente ufficiale, tuttavia era tenuto in alta considerazione dai Perrone.

La Polonia

1. La rete transnazionale in età giolittiana

L'accordo siglato il 26 giugno 1902 tra il governo ottomano e l'Ansaldo per la manutenzione e l'ammodernamento della flotta imperiale segnava la nascita della prima filiale e della prima grande iniziativa dell'Ansaldo all'estero¹. Fino a quel momento il governo ottomano non aveva mai autorizzato una potenza europea a installare uno stabilimento industriale.

L'intesa con l'Impero ottomano fu per qualche anno (1902-1904) l'unico progetto transnazionale dell'Ansaldo. Si trattò di una scelta obbligata per fronteggiare gli elevati costi del processo di sviluppo verticale della società, iniziato dai Bombrini e finalizzato alla creazione di un'azienda siderurgica e navalmeccanica autonoma, in grado di competere con le più importanti società italiane ed estere del setto-

¹ Archivio Storico Ansaldo (ASA), *Archivio Fratelli Perrone (AFP)*, b. 166, sf. 22 e sf. 22/d, contiene un'interessante «Memoria» sull'accordo di cui nel testo. I rapporti dell'Ansaldo con il governo ottomano furono molto turbolenti e condizionarono pesantemente la gestione dell'arsenale; A.F. Saba, *La multinazionale Ansaldo in Turchia e in Spagna (1895-1914)*, in «Annali di storia dell'impresa», VII, 1991, pp. 381-390; Id., *L'attività dell'Ansaldo nell'Impero Ottomano*, in P. Hertner (a cura di), *Storia dell'Ansaldo. Dai Bombrini ai Perrone 1903-1914*, 3 vol., Bari, Laterza, 1996, pp. 102-103 e M. Petricioli, *L'Italia in Asia Minore. Equilibrio mediterraneo e ambizioni imperialistiche alla vigilia della prima guerra mondiale*, Firenze, Sansoni, 1983, pp. 273-291.

re². Come per i Bombrini, anche per i Perrone, il mercato estero era l'unica alternativa all'instabilità della domanda interna e all'andamento irregolare delle commesse statali³.

L'espansione dell'Ansaldo nei mercati esteri continuò in età giolittiana, accelerando il processo di trasformazione della società in «una struttura produttiva transnazionale, analogamente a altre grandi aziende europee e statunitensi»⁴. Nel frattempo l'Ansaldo era impegnata nel progetto di conquista di nuovi mercati, soprattutto attraverso la partecipazione a gare internazionali di allestimento di flotte nazionali da sola o in consorzio con altre aziende⁵. Il programma transnazionale come fattore importante del sistema industriale verticale dell'azienda fu condiviso da Ferdinando Maria Perrone sin dal 1902, anno in cui entrò ufficialmente nell'Ansaldo come direttore e rappresentate gene-

² M. Doria, *Dal progetto di integrazione verticale alle ristrutturazioni dell'IRI. La siderurgia Ansaldo (1900-1935)*, in «Annali della Fondazione Luigi Einaudi», n. XVIII, 1984, pp. 411-425.

³ Sotto la regia di Ferdinando Perrone in veste di amministratore unico, negli anni 1894-1903, la marina da guerra dell'Argentina commissionò all'Ansaldo più di 25.000 tonnellate di naviglio. Insieme alle forniture per la marina da guerra di altri Stati, in particolare Turchia e Spagna, oltre un terzo del naviglio varato dall'Ansaldo in quel periodo era destinato a flotte straniere. E. Galli Della Loggia, *op. cit.*, p. 828. Sull'importanza del contratto di fornitura con il governo argentino, un vero capolavoro diplomatico e imprenditoriale di Ferdinando Maria Perrone, nonché per un suo profilo manageriale, si veda P. Rugafiori, *L'ascesa di Ferdinando Maria Perrone*, in G. Mori (a cura di), *Storia dell'Ansaldo. La costruzione di una grande impresa 1883-1902*, 2 vol., Bari, Laterza, 1995, pp. 139-166. Per un quadro globale dei rapporti tra Ansaldo e Stato, M. Doria, *L'Ansaldo: l'impresa e lo Stato*, cit.

⁴ A.F. Saba, *L'attività dell'Ansaldo nell'Impero Ottomano*, cit., p. 93.

⁵ Gli Stati che bandirono gare internazionali nel settore cantieristico e, in misura minore, in quello ferroviario, furono la Spagna, la Russia, la Serbia, la Romania, la Grecia, l'Argentina, il Brasile e il Giappone. Si veda la documentazione in ASA, AFP, bb. 127, 142, 154, 163, 171, 207, 208, 211, 464, *ad nomen* (Stato e società industriali). Le società con le quali l'Ansaldo-Armstrong (1903-1912), poi la sola Ansaldo, si consorziò, erano allora ai vertici mondiali. Per le altre tipologie di espansione nei mercati esteri, relative cioè a contratti di fornitura o di acquisto di impianti e tecnologia, di consulenza tecnica e aziendale. Ivi, bb. 140, 142, 154, 160-163, 166, 167, 171, 210, 415, 446, 465, 711, 715, 720 (*ad nomen*). Sull'espansione economica in Spagna e Argentina, si veda anche L. Segreto, *Partner e rivali nell'industria degli armamenti*, in P. Hertner (a cura di), *Storia dell'Ansaldo. Dai Bombriani ai Perrone 1903-1914*, 3 vol., Bari, Laterza, 1996, pp. 128-135 e T. Row, *op. cit.*, p. 53.

rale all'estero. Il progetto si intensificò nel 1904, quando Ferdinando diventò azionista di maggioranza e amministratore delegato, fu proseguito dai figli Mario e Pio, dopo la morte del padre nel 1908. Il programma transnazionale avrebbe innescato una reazione a catena. Infatti avrebbe costretto l'Ansaldo a potenziare il sistema delle rappresentanze all'estero, impiegando personale, anche del luogo, dotato di eccellenti qualità imprenditoriali, politiche e diplomatiche. La nuova struttura avrebbe eliminato gli ultimi residui delle società di intermediazione, rendendo possibile il totale abbattimento dei costi di transazione. Le diverse tipologie di espansione nei mercati esteri avrebbero favorito l'inserimento dell'Ansaldo nella rete dei grandi *trust* siderurgici e cantieristici mondiali. I vantaggi del sistema dei collegamenti internazionali erano già evidenti in Italia, dove i Perrone controllavano alcune industrie siderurgiche e cantieristiche attraverso la subconcessione di brevetti industriali ceduti da società estere. Infine il progetto transnazionale avrebbe reso meno precario il sistema di prefinanziamento e autofinanziamento dell'Ansaldo, incentrato quasi completamente sulle commesse statali⁶.

2. Un rapido bilancio

La conquista di mercati esteri da parte dei maggiori gruppi imprenditoriali fu una scelta obbligata dell'imperialismo industriale italiano in crisi di sovrapproduzione e condizionato pesantemente dal giogo della domanda interna, nonché dalla scarsa affidabilità della quota di bilancio dello Stato riservata agli armamenti⁷. La pressione

⁶ E. Galli Della Loggia, *op. cit.*, pp. 831-832; T. Row, *op. cit.*, p. 61; A.F. Saba, *L'attività dell'Ansaldo nell'Impero Ottomano*, cit., p. 93 e L. Segreto, *Partner e rivali nell'industria degli armamenti*, cit., pp. 111-141. Per il potenziamento del sistema delle rappresentanze si vedano sempre ASA, *AFP*, bb. 140, 171, 211, 715 (voce: rappresentanza). Sulle subconcessioni (in particolare, brevetti per la costruzione di turbine Parsons da parte dell'Ansaldo Armstrong, in base all'accordo 24 gennaio 1905 con Parsons Marine Steam Turbine di Londra, e con Bergmann Elektrizitäts Werke Aktiengesellschaft (Berlino), ivi, b. 167, sf. 4-6, 1909-1910.

⁷ L'imperialismo industriale italiano era condizionato da uno «squilibrio industriale-finanziario» e dall'obiettivo di conquistare uno spazio economico. In tale ottica «l'Italia era un paese imperialista nello stesso senso in cui lo era la Germania»,

verso i Balcani e il Levante ottomano, che registrò un'accelerazione dopo la crisi industriale del 1907 e l'annessione nel 1908 della Bosnia-Erzegovina da parte dell'Austria, si protrasse fino allo scoppio della prima guerra mondiale, attraversando i passaggi cruciali del conflitto italo-turco e delle due Guerre Balcaniche (1911-1913). Alla vigilia della prima guerra mondiale l'Ansaldo aveva creato un'ampia rete transnazionale, il cui epicentro era rappresentato dai Paesi dell'Est europeo, mentre la sua posizione nel Levante ottomano era molto debole dopo il fallimento del progetto dell'Arsenale di Costantinopoli. Nel programma transnazionale la società di Genova aveva investito abbondanti risorse umane e finanziarie, per cui i mercati esteri erano importanti, ma non al punto, secondo Row, da diventare una necessità per l'Ansaldo: rappresentavano piuttosto «uno sbocco desiderabile» anche se, negli anni 1905-1914, la conquista di nuovi mercati esteri si fece più pressante a causa «della imprevedibilità della quota di bilancio dello Stato riservata agli armamenti». Al contrario, per Webster, l'espansione economica nell'Est europeo «stava divenendo un problema essenziale per la stessa sopravvivenza di gran parte delle industrie italiane» che si erano sviluppate troppo e possedevano una potenzialità produttiva largamente superiore alle necessità del mercato interno⁸.

I risultati del programma transnazionale dell'Ansaldo nel primo quindicennio del '900 furono modesti, in particolare i progetti di partecipazione alle gare internazionali, anche quando la società genovese si consorziò con importanti *trust* siderurgici e cantieristici europei. In realtà, l'Ansaldo fino allo scoppio della prima guerra mondiale non fu in grado di:

spezzare la morsa dei grandi *trust* europei [...] che avevano spesso ostacolato la [sua] partecipazione nelle gare per contratti d'appalto nazionali e internazionali con il semplice espediente di vendere all'Ansaldo l'acciaio a un prezzo leggermente superiore a quello pagato dalle loro consociate, mettendo

R.A. Webster, *Industrialism, Imperialism in Italy, 1908-1915*, Berkely, University Oxford Press, 1975, p. 4. Sulla questione si veda anche, T. Row, *op. cit.*, p. 61.

⁸ T. Row, *op. cit.*, pp. 62-63; R.A. Webster, *L'imperialismo industriale italiano: 1908-1915*, cit., p. 360.

così l'Ansaldo fuori gara anche quando i suoi progetti erano tecnicamente superiori⁹.

Non aveva prodotto risultati apprezzabili nemmeno la nuova politica economica del quarto e «lungo ministero» Giolitti¹⁰, caratterizzato negli anni 1908-1913 dai programmi espansionistici nei Balcani e nel Levante ottomano, progettati dall'ampia coalizione costruita dai maggiori gruppi industriali e finanziari del Paese e dai ministri degli esteri Tommaso Tittoni e Antonino Paterno Castello (marchese) di San Giuliano¹¹.

Malgrado ciò il bilancio del programma transnazionale dell'Ansaldo, alla vigilia del primo conflitto mondiale, poteva tuttavia considerarsi sufficientemente positivo, soprattutto in una prospettiva futura. L'Ansaldo era riuscita a inserirsi nell'industria siderurgica e cantieristica del vecchio continente, accelerando la costruzione di un sistema industriale in vista di una maggiore espansione nei mercati esteri. Inoltre i due imprenditori genovesi parteciparono in prima fila alla fondazione, il 31 dicembre 1914, della Bis. La banca nasceva con l'obiettivo di contrastare l'egemonia della Comit in Italia e, nello stesso tempo, di assicurare all'Ansaldo l'appoggio finanziario di cui aveva bisogno per realizzare i suoi progetti industriali¹².

⁹ R.A. Webster, *La tecnocrazia italiana e i sistemi industriali integrati: il caso dell'Ansaldo (1914-1921)*, cit., p. 217.

¹⁰ In realtà il quarto ministero di Giolitti non fu continuativo. Iniziò nel maggio 1906, fu interrotto dai gabinetti Sonnino e Luzzatti (dicembre 1909-marzo 1911) e si concluse nel maggio 1914.

¹¹ Scarsa affidabilità di alcuni partner, improvvisi cambiamenti della politica navale dei governi, eccessiva dipendenza tecnologica dell'Ansaldo da imprese straniere, in particolare da Vickers e Armstrong, mancanza di navi da guerra del tipo «*dreadnought*» questi, tra gli altri, sono i motivi che spiegano gli scarsi risultati dell'Ansaldo nelle gare internazionali. E. Bagnasco, A. Rastelli, *Le costruzioni navali dell'Ansaldo*, in P. Hertner (a cura di), *Storia dell'Ansaldo. Dai Bombrini ai Perrone 1903-1914*, 3 vol., Bari, Laterza, 1996, pp. 193-194 e V. Castronovo, *op. cit.*, pp. 192-193. Sui risultati conseguiti dall'Ansaldo con accordi bilaterali ASA, *AFP*, bb. 142, 145, 160, 171, 463, 711, *ad vocem*.

¹² In un quadro finanziario dominato dalle due grandi banche miste, Credito Italiano e soprattutto Comit, espressione, secondo i Perrone e altri imprenditori e banchieri italiani, di interessi di gruppi finanziari e industriali stranieri, la Sconto mira a rompere questa «diarchia» e contribuire al decollo nazionale e internazionale dell'Ansaldo, cioè di un'azienda che aspira a essere soprattutto «italiana», anzi «ita-

3. Espansione e riconversione postbellica

Ancora prima della fine del conflitto, la riconversione dell'economia di guerra in economia di pace rappresentò una delle questioni principali da risolvere da parte del governo e delle forze imprenditoriali del Paese. Al riguardo i Perrone avevano le idee molto chiare:

Abbiamo provveduto alla guerra e vi stiamo provvedendo ogni giorno, ma saremmo assai incauti se non pensassimo al dopoguerra (...). Il problema industriale del domani è problema nazionale sotto qualsiasi dei suoi tre aspetti lo si consideri: sia quello politico dell'indipendenza dall'estero; sia quello economico del contributo diretto alla prosperità e alla ricchezza del Paese; sia quello sociale del collocamento della mano d'opera dopo il ritorno alla pace, e noi vogliamo contribuire a risolverlo¹³.

L'Ansaldo affrontava quindi l'impegno non del tutto impreparata, avendo già avviato un piano graduale di riconversione postbellica. Il processo si realizzava all'interno dello stesso sistema industriale verticale, utilizzato durante il conflitto. Nel 1919 lo Stato cessava di essere il principale cliente dell'Ansaldo. Grazie alla sua catena industriale, nata nella guerra e localizzata in Liguria e in Piemonte, l'Ansaldo si strutturò in modo tale da entrare «in grande stile nel mercato mondiale, vedendo nelle richieste di mercato del dopoguerra un'occasione unica di opportunità»¹⁴. Il nuovo settore del sistema industriale dell'Ansaldo era il complesso Aosta-Cogne, capace di fornire contemporaneamente minerali ferrosi, acciaio ed energia idroelettrica. La struttura doveva essere integrata con altri sistemi autonomi di rifornimento di combustibili e materie prime: era l'unica soluzione per raggiungere il più presto possibile l'indipendenza dai grandi *trust*

lianissima». Il capitale della Bis era di 15.000.000 di lire. Mario e Pio Perrone ne sottoscrissero per 1.000.000 di lire ciascuno, assicurandosi così 4.000 delle 30.000 azioni della banca. La fase preistitutiva e fondativa della Bis fu affrontata per la prima volta da E. Galli Della Loggia, *op. cit.*, pp. 824-886, ripresa in maniera più dettagliata da A.M. Falchero, *La Banca «Italianissima» di Sconto tra guerra e dopoguerra (1914-1921)*, cit.

¹³ Relazione della società all'assemblea generale dei soci azionisti del 26 giugno 1918, in L. De Courten, *Marina mercantile e politica estera. L'Ansaldo di Pio Perrone nel primo dopoguerra*, in «Analisi Storica», I, n. 1, 1983, p. 11.

¹⁴ R.A. Webster, *La tecnocrazia italiana e i sistemi industriali integrati: il caso dell'Ansaldo (1914-1921)*, cit., p. 218.

esteri¹⁵. Potendo disporre di una notevole fonte di energia idroelettrica «la passata sottomissione [dell'Ansaldo] stava trasformandosi velocemente in futura egemonia, una conseguenza necessaria delle sfrenate ambizioni di pianificazione verticale»¹⁶. Gli effetti dell'avvio anticipato della riconversione industriale furono rilevanti. Grazie a interventi mirati su impianti singoli o gruppi di impianti, che in alcuni casi razionalizzarono parti isolate o non ancora integrate completamente nel sistema, l'Ansaldo nel primo dopoguerra era in grado di produrre e vendere prodotti finiti tipici di una grande azienda industriale impegnata in un mercato mondiale: produzioni in serie di automobili, aeroplani, autocarri, locomotive, vagoni ferroviari, sistemi elettronici, dai telefoni ai tram e alle linee ferroviarie elettrificate, macchine utensili e agricole di ogni genere, impianti elettrotecnici¹⁷.

¹⁵ Sul complesso industriale Aosta-Cogne si veda Archivio Centrale dello Stato (ACS), *Fondo Perrone (FP)*, b. 1, fasc. 4, sf. 11, *Memoria inviata da Mario e Pio Perrone a Bonaldo Stringher, direttore generale della Banca d'Italia. Gli impianti della Ditta Ansaldo in Valle di Aosta e Cogne*, Roma, settembre 1921 e ACS, *Fondo Saverio Nitti (FSN)*, b. 56, fasc. 188, *Mario Perrone, Il programma industriale della società Andando*, 3 ottobre 1921. M. Doria, *L'Ansaldo: l'impresa e lo Stato*, cit., p. 149, critica la funzionalità del complesso elettro-siderurgico di Aosta-Cogne: la struttura aveva poco a che vedere con un'azienda che si definiva a ciclo verticale e tecnocratica. Al riguardo l'autore trascrive per intero una lettera dei Perrone indirizzata l'8 febbraio 1921 a Giovanni Giolitti, allora presidente del Consiglio dei ministri: «Se diversa fosse stata la mentalità dell'Ansaldo, cioè se questa società avesse badato al suo interesse privato e se fosse stata libera di badarvi, è certo che la costruzione di questi impianti avrebbe rappresentato una vera *folia*, non solo per il loro costo ingentissimo e tale da escludere qualunque alea speculativa, ma soprattutto perché essi non rispondevano affatto ad una concezione puramente industriale e di speculazione».

¹⁶ R.A. Webster, *La tecnocrazia italiana e i sistemi industriali integrati: il caso dell'Ansaldo (1914-1921)*, cit., p. 218.

¹⁷ Ivi, pp. 218-231 e ACS, *FSN*, b. 56, fasc. 188, *Mario Perrone, Il programma industriale della società Ansaldo*, 3 ottobre 1921. Si ricostruisce il processo di riconversione e razionalizzazione postbellica dell'Ansaldo. In tale strategia è interessante l'avvio dell'industria automobilistica. Alla fine della guerra l'Ansaldo fabbricava aeroplani in cinque cantieri: Borzoli, Bolzaneto, ex Sit (Società Italiana Transaerea di Torino), Società Anonima Costruzioni Aeronautiche ingegnere O. Pomilio (Torino) e Cadimare (La Spezia). Bolzaneto fu dismessa, l'ex Sit diventò una fabbrica di automobili, Borzoli fu trasformata in una fabbrica di mobili per l'arredamento dei piroscafi, la fabbrica di idrovolanti di Cadimare in un cantiere per la costruzione di piccole navi e barche. Gli impianti Pomilio furono gli unici a con-

Ben presto fu evidente che il progetto di riconversione postbellica avrebbe raggiunto tutti gli obiettivi se nel frattempo l'Ansaldo fosse riuscita a potenziare sia la flotta mercantile (attraverso un pesante ridimensionamento della marina da guerra e un forte incremento dell'industria aeronautica e dei sommergibili), sia ad accelerare la creazione di un ulteriore sistema autonomo di produzione e di rifornimento, considerando che il potenziale idroelettrico di cui disponeva era insufficiente¹⁸. In questo modo l'Ansaldo «avrebbe potuto trattare su

tinuare la fabbricazione di velivoli. L'industria aeronautica dell'Ansaldo conservò l'originaria denominazione della Pomilio, fino al 4 aprile 1920, giorno in cui si trasformò in Società Aeronautica Ansaldo, *I cantieri aeronautici "Ansaldo"*, s.n.t. [1919], pp. 5-18 e Credito Italiano, *Società italiane per azioni. Notizie statistiche*, Roma, C. De Luigi, 1926, p. 759. Il nuovo stabilimento ex Sit, segnava l'ingresso dell'Ansaldo nell'industria automobilistica. I dirigenti della società ritenevano fosse «una delle più adatte al nostro Paese, specialmente per il fatto che la vettura italiana è apprezzatissima all'estero». Per la conquista dei mercati esteri i Perrone puntarono sulla costruzione di «un tipo unico di vettura leggera, che fu studiato applicando ad essa tutto quanto l'industria dell'automobile e del motore di aviazione avevano insegnato», Relazione del Consiglio di amministrazione all'Assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società Ansaldo, 31 marzo 1920, citato da A.M. Falchero, *La Banca «Italianissima» di Sconto tra guerra e dopoguerra (1914-1921)*, cit., p. 168. In realtà, la produzione di automobili fu iniziata dall'Ansaldo nel corso del 1918, prima della riconversione postbellica. Nel 1918 era in attività a Torino e a La Spezia la Società Anonima automobili Ansaldo, diretta dall'ingegnere Guido Soria, stabilimento che i Perrone erano riusciti a conservare, malgrado il fallimento della loro scalata alla Fiat, conclusasi con l'accordo del 26 dicembre 1918, ASA, *AFP*, b. 1083, fasc. 1-50 e Progetto Archivio Storico Fiat, *Fiat 1915-1930. Verbali del Consiglio di Amministrazione*, Milano, Fabbri Editori, 1991, p. 261. Andrea Curami afferma che la Società Ansaldo Automobili fu creata agli inizi del 1920, riferendosi all'azienda sorta in seguito alla trasformazione dell'ex stabilimento Sit, non citando pertanto gli impianti del 1918, in A. Curami, *L'Ansaldo e l'industria bellica*, in «Italia Contemporanea», n. 195, 1994, p. 295. È probabile che con la nascita della Società Automobilistica Ansaldo (ex Sit di Torino), sempre per iniziativa di Soria, gli altri impianti di Torino e quelli di La Spezia fossero stati dismessi e incorporati nella nuova società che, in tal modo, fu in grado di potenziare notevolmente la produzione. Dopo il crollo dei Perrone, la Società Automobili Ansaldo (ex Sit) fu assorbita dalla Fiat il 7 marzo 1923, Credito italiano, *Società italiane per azioni*, cit., p. 759.

¹⁸ Circa l'importanza che i Perrone attribuivano al potenziamento della flotta e al problema dell'autonomia dai grandi *trust* del petrolio e del carbone, per la realizzazione del loro programma di trasformazione della struttura produttiva in un siste-

un piano di parità con grandi cartelli industriali mondiali e conquistare come loro i mercati mondiali»¹⁹.

Il binomio flotta-combustibili era stato valutato dai Perrone in tutta la sua importanza strategica nel corso della guerra, quando la flotta mercantile venne potenziata con la costituzione della Società di Navigazione Generale e l'acquisizione della Transatlantica Italiana, non solo per motivi bellici, ma anche in funzione degli obiettivi egemonici che l'industria nazionale doveva perseguire dopo la fine del conflitto²⁰. Sebbene altri combustibili, come il carbone, fossero considerati materie prime indispensabili per il decollo internazionale dell'Ansaldo, nel primo dopoguerra i Perrone avevano intuito che il petrolio era ormai diventato la materia prima principale che avrebbe condizionato la struttura generale dell'economia mondiale. Progettarono quindi di creare un sistema petrolifero autonomo, concentrando l'espansione dell'azienda nell'Europa orientale (bacini petroliferi del Mar Nero, della Polonia, della Russia, della Romania e del Caucaso) e in America (soprattutto in Messico)²¹.

Un ulteriore fattore di successo del programma transnazionale e della riconversione postbellica dell'Ansaldo era rappresentato dalla politica estera dei governi italiani dell'epoca. I Perrone erano convinti che tali obiettivi fossero la faccia della stessa medaglia. Il quadro economico e politico del primo dopoguerra era molto dinamico e fertile di cambiamenti radicali, soprattutto durante il governo guidato da Francesco Saverio Nitti (giugno 1919-giugno 1920). Il suo pro-

ma industriale verticale, ACS, *FP*, b. 1, fasc. 4, sf. 1, *Pio Perrone a Giolitti*, 15 novembre 1920.

¹⁹ Scrive al riguardo Webster: «I *trust* e i cartelli mondiali avrebbero sempre cercato di tenere qualsiasi industria italiana, per quanto efficiente e specializzata fosse, a corto di rifornimenti: essi avrebbero rincarato i prezzi dei combustibili, delle materie prime, e dei metalli, in modo da costringere i produttori italiani a chiedere prezzi già di per sé fuori dei mercati mondiali. Perciò l'autosufficienza non era un lusso per l'industria italiana, ma una necessità vitale per la vasta gamma della normale produzione industriale. Esistevano due possibilità: egemonia o sottomissione», R.A. Webster, *La tecnocrazia italiana e i sistemi industriali integrati: il caso dell'Ansaldo (1914-1921)*, cit., p. 217.

²⁰ ACS, *FP*, b. 1, fasc. 4, *Pio Perrone al generale Angelo Gatti*, 15 gennaio 1921.

²¹ R.A. Webster, *Una speranza rinviata*, cit., pp. 234-270 e T. Row, *op. cit.*, pp. 169-184.

gramma di creare una «nuova democrazia industriale», basata sull'intesa tra Stato-imprenditori-operai, secondo i Perrone da un lato avrebbe spinto il governo a sostenere l'espansionismo del capitalismo industriale italiano, dall'altro avrebbe reso possibile la «soluzione tecnocratica» della politica economica. La responsabilità del governo dell'economia del Paese doveva cioè essere affidata a un gruppo ristretto di tecnici e uomini politici in grado di elaborare un programma comune che trasformasse l'Italia in una grande potenza industriale. Avremo modo di tornare sull'argomento quando si parlerà del programma transnazionale dei Perrone nella Russia rivoluzionaria e nelle regioni del Caucaso. Per il momento, in una prospettiva generale, la soluzione tecnocratica e la riconversione postbellica furono motivi così cogenti da far diventare, all'indomani della fine del conflitto mondiale, l'Ansaldo la prima società italiana a elaborare un piano di espansione economica nei Paesi dell'Est europeo e nel Levante ottomano, riavviando con maggiore impegno il progetto transnazionale interrotto dallo scoppio della guerra²². Il fattore di novità era che, in quel momento, la necessità dell'Ansaldo di trovare nuovi mercati diveniva molto più impellente e le possibilità di successo molto più fondate. Il crollo dell'Impero tedesco, austro-ungarico, ottomano e zarista aveva disegnato una nuova geografia politica dell'Europa orientale e dell'Asia minore. Il programma transnazionale, elaborato anche nell'ottica di sconfiggere o comunque di ridimensionare la concorrenza francese, americana, inglese e italiana (Comit)²³, si basava su un modello principale, messo a punto dall'Ufficio Studi (Direzione Generale Tecnica) dell'Ansaldo, presieduto da Giuseppe Brezzi, direttore della Società Anonima Aeronautica Ansaldo, nonché responsabile principale della politica industriale dell'Ansaldo nell'Europa orienta-

²² R. De Quirico, *op. cit.*, p. 299.

²³ Sull'attività della Comit in Europa centro-orientale la bibliografia è densa. Si segnalano: M. D'Alessandro, *L'organizzazione delle reti estere. Comit e Credit nei centri finanziari internazionali (1910-1935)*, in «Archivi e Imprese», n. 18, 1998, pp. 260-265; L. Stanciu, *Ruolo imprenditoriale della banca e investimenti diretti esteri: la Banca Commerciale Italiana nell'Europa centro-orientale*, in «Impresa e Storia», X, n. 20, 1999, pp. 257-280; L. Segato, *L'espansione multinazionale della finanza italiana nell'Europa centro-orientale. La Banca Commerciale Italiana e Camillo Castiglioni (1919-1924)*, in «Società e Storia», XXIII, n. 89, 2000, pp. 517-559.

le. Il modello elaborato da Brezzi era molto duttile e prevedeva opzioni industriali che potevano essere realizzate in tutto o in parte a seconda della struttura economica, sociale e politica del Paese estero: esportazione del sistema industriale e tecnologico dell'azienda, creazione di società industriali da sola o in compartecipazione con le forze imprenditoriali locali, rifornimento di materie prime, esportazione di prodotti industriali²⁴.

4. Toeplitz-Perrone: una strana alleanza

Il 3 novembre 1918 fu proclamata la Repubblica polacca. Nel giugno 1919 il trattato di Versailles stabiliva i confini del nuovo Stato, creando un clima di forte tensione con la Russia, la Germania, la Cecoslovacchia e la Lituania²⁵. Negli anni 1919-1921 in Polonia fu instaurato lo statalismo di guerra. Un sistema economico inevitabile, considerando l'eccezionalità dei primi anni di vita del risorto stato polacco. Il primo governo, guidato da Jędrzej Moraczewski, il 20 novembre 1918 proclamò la nazionalizzazione «of coal, oil and salt mines, transportation and some other industries», nello stesso tempo cercò, però, di attuare un moderato socialismo, attraverso la partecipazione dei lavoratori nella gestione aziendale. La scelta incontrò la critica e l'opposizione della destra politica e dei rivoluzionari internazionalisti, dando così l'occasione al presidente provvisorio della Polonia, il generale Józef Piłsudski, di sfruttare la situazione per esautorare progressivamente il governo Moraczewski, sostituendolo con una coalizione più ampia guidata da Ignacy Jan Paderewski. Infine, nelle elezioni del gennaio 1919, si registrò il tramonto delle influenze socialiste in quanto le forze politiche di destra, centro e sinistra ottennero grosso modo lo stesso numero di voti. Il programma di nazionalizzazione venne implementato nonostante la mancanza di una maggioranza parlamentare²⁶. Dopo l'armistizio con la Russia nell'ottobre

²⁴ ASA, AFP, b. 1440, fasc. 2, *Relazione Giuseppe Brezzi*, 19 gennaio 1919.

²⁵ Tale tensione sfociò nel 1919-1920 in una serie di conflitti tra Polonia, Russia, Lituania e Cecoslovacchia. F. Massoulié, G. Gantelet, D. Genton, *La costruzione dell'Europa*, Firenze, Giunti, 1997, p. 30.

²⁶ W. Roszkowski, *The Growth of the State Sector in the Polish Economy in the Years 1918-1926*, in «The Journal of European Economic History», 1989, 18 vol.,

1920, il controllo statale si allentò, lo statalismo di guerra fu smantellato gradualmente, infine nell'autunno 1921 fu abbandonato per sempre. La supervisione statale sull'economia avveniva in diverse forme, dirette e indirette, finalizzate soprattutto a garantire l'approvvigionamento di materie prime, semilavorati, prodotti industriali e generi alimentari. Per tale scopo fu creato nell'ottobre 1918 il Ministry of Provisioning, che operava nei diversi settori industriali attraverso il Government Office for Purchase of Necessities (Puzzap), fondato nel dicembre 1918. La struttura era abbastanza elastica. Per esempio, nell'aprile 1919 fu istituita l'Amministrazione statale del carbone (State Coal Administration), ma ogni provincia gestiva il settore secondo i propri sistemi. Nel dicembre 1921, per effetto della pace con la Russia, ma anche dei segnali positivi del mercato, il sistema di controllo dello Stato sul carbone e sul petrolio fu abolito²⁷. Con decreto del 22 novembre 1918 una serie di importanti industrie private, che erano state espropriate e poste sotto il controllo dello Stato, tornarono in possesso dei legittimi proprietari. Una delle maggiori misure prese dal governo polacco per accelerare la ricostruzione dell'economia nazionale fu il ricorso all'intervento delle banche statali. Il controllo delle operazioni di credito era nelle mani del *Polka Krajowa Pozyczkowa*, un istituto di emissione fondato nel 1916 dai tedeschi e acquisito dal governo polacco l'11 novembre 1918. Lo stesso governo polacco aveva rilevato tre banche fondate durante l'indipendenza della Galizia, pre 1918. Esse cambiarono prima denominazione sociale, in un secondo momento si fusero con Bank Gospodarstwa Krajowego (Banca dell'Economia Nazionale), un gruppo governativo di banche, fondato nel 1924, per il credito commerciale e industriale. In partico-

n. 1, pp. 109-111. Gli esponenti del liberalismo polacco erano convinti di sostenere un organismo come il «Central Association of Polish Industry, Mining, Trade and Finance. Jokingly called "Leviathan" [...] dominated by big monopolies». Tuttavia alcuni rappresentanti del National Democratic Economists (Roman Kybarski, Stanislaw Glabinski, Wladyslaw Grabski) erano su posizioni più moderate. Si veda anche W. Grabski (economista, storico, primo ministro nel 1920 e 1923-1925, autore della riforma monetaria della repubblica polacca nel 1924, un provvedimento decisivo per la stabilizzazione monetaria e per la lotta all'inflazione). W. Grabski, *Project programma polityki ekonomii i finansary Polski po wojnie*, Warszawa, Wydawnictwo Ministerstwa Skarbu, 1920.

²⁷ W. Roszkowski, *The Growth of the State Sector in the Polish Economy in the Years 1918-1926*, cit., pp. 112-114.

lare Bank Krajowy (National Bank), si trasformò in Polski Bank Krajowy (Polish National Bank). Infine, il poliforme sistema bancario controllato dal governo polacco si estendeva con una fitta rete di partecipazione nelle principali società minerarie, metallurgiche e petrolifere del Paese²⁸.

Il breve profilo della realtà industriale della Polonia nel primo dopoguerra non sta a significare che l'economia fosse sviluppata. In realtà, la Polonia faceva parte allora degli Stati dell'Europa orientale (a eccezione della Russia sovietica) meno industrializzati. Il ceto imprenditoriale era poco dinamico, incapace, incerto, cauto e anche riluttante. Gli sforzi del governo per incoraggiare gli investimenti privati nell'industria ottennero risultati modesti e si tradussero in un completo rovesciamento dei ruoli: lo Stato divenne il principale investitore non solo nell'industria ma in tutti i campi della vita sociale. A tutto questo bisogna aggiungere il notevole deficit tecnologico e manageriale e la scarsità di capitali a disposizione delle imprese pubbliche e private, sicché il ricorso ai Paesi esteri più sviluppati per ottenere finanziamenti e collaborazione era inevitabile²⁹. Le necessità della

²⁸ Ivi, pp. 115-118 e Id., *Kształtowanie się podstaw polskiej gospodarki państwowej w prze mysle i bankowosci w latach 1918-1924*, Warszawa, Państw Wydawn, Nauk, 1982, pp. 96-103.

²⁹ Tra i Paesi successori, il più industrializzato era la Cecoslovacchia, seguita dall'Ungheria e dalla Polonia; i Paesi più arretrati erano, Bulgaria, Romania e Jugoslavia. Nel 1931 uno studio della Lega delle Nazioni registrava che la popolazione polacca occupata era pari all'1% nell'industria estrattiva, al 16% nelle manifatture e artigianato, all'8% nel commercio e trasporti, al 10% nell'amministrazione pubblica, mentre la percentuale addetta all'agricoltura era il 65%. A. Teichova, *L'Europa Centro e Sudorientale, 1919-1939*, in *Storia Economica di Cambridge. Le economie industriali. I casi nazionali*, VIII vol., tomo 3, Torino, Einaudi, 1992, pp. 328 e 348. Sull'intervento dell'imperialismo industriale e finanziario francese, inglese e americano in Polonia, ivi, pp. 358, 360, 370-371. Un discorso a parte va fatto per la concessione di crediti immediati per finanziare l'importazione di generi alimentari. Nel periodo 31 dicembre 1918-30 luglio 1919 e 7 gennaio 1919-31 dicembre 1923 la Polonia beneficiò di oltre 151.000.000 di dollari-oro, secondo la parità preesistente. L'8% fu concesso dagli Usa, il 15,8% dall'Inghilterra. Si trattava del finanziamento più cospicuo tra i Paesi beneficiari: Cecoslovacchia, Ungheria, Romania, ivi, p. 367, tab. 24. Malgrado ciò la Polonia, nei primi anni dell'indipendenza, fu costretta a impiegare anche il 90% dei prestiti a medio termine per acquistare generi alimentari e armi, per cui «non rimase più del 9% per soddisfare il fabbisogno dell'industria», ivi, p. 376. Il massiccio impiego dei crediti esteri nel settore alimen-

Polonia di fornirsi rapidamente di un efficiente apparato bellico in vista di un imminente conflitto con gli Stati confinanti, nonché di dotarsi di un'adeguata struttura industriale, furono tra i fattori decisivi della nascita della «strana alleanza» nell'inverno 1919 e proseguita nel corso del 1920 tra l'Ansaldo e la Comit. La banca, guidata da Toeplitz, nel primo dopoguerra era protesa verso la conquista dei Balcani e dell'Asia minore, con l'apertura di filiali e una rete ramificata di partecipazioni industriali. Tuttavia, in quel momento, Ansaldo e Comit trovarono conveniente accordarsi su un programma comune di espansione economica in Polonia che, tra l'altro, rendeva possibile installare un'importante testa di ponte nell'Europa orientale. La «strana alleanza» tra Ansaldo e Comit fu conclusa nell'inverno 1920 proprio quando i Perrone avevano progettato di riprendere la scalata ai vertici della Comit³⁰. Inserire i due imprenditori genovesi nel programma transnazionale in Polonia era una soluzione che poteva attenuare le spinte egemoniche dell'Ansaldo, legando in qualche modo l'azienda genovese al rispetto delle clausole del patto sindacale del marzo 1918. L'accordo avrebbe dovuto mettere fine al clima di tensione tra i due gruppi antagonisti. In realtà i Perrone non rispettarono mai le clausole del sindacato di blocco, il loro obiettivo restava quello di contrastare l'egemonia della Comit e di subordinare l'attività di quest'ultima allo sviluppo dell'industria italiana³¹.

tare era anche conseguenza della scarsa produttività dell'agricoltura polacca dell'epoca. Anche dopo la riforma agraria si registrava un'alta concentrazione della proprietà terriera, nelle mani di una nobiltà e borghesia agraria poco inclini a investire capitali in miglioramenti delle loro grandi proprietà. W. Roszkowski, *Large Estates and Small Farms in the Polish Economy between the Wars (1918-1938)*, in «The Journal of European Economic History», 16 vol., n. 1, 1987, pp. 75-88. Per un approfondimento della politica dei prestiti esteri, Z. Landau, *Polskie zagraniczne pożyczki pantwowe 1918-1926*, Warszawa, Ksiazka i Wiedza, 1961, in particolare pp. 284 e ss.; mentre per un quadro generale della storia economica della Polonia nel periodo postbellico, Z. Landau, J. Tomaszewski, *Zarys historii gospodarczej Polski 1918-1939*, Warszawa, Ksiazka i Wiedza, 1971.

³⁰ Archivio Storico Banca Commerciale Italiana (ASBCI), *Verballi del Consiglio di Amministrazione (VCA)*, *Deliberazione 28 maggio 1920*.

³¹ *Ibidem*. La deliberazione del 28 maggio 1920 del CdA della Comit è utilissima per ricostruire il processo di formazione del sindacato di blocco, nonché le fasi salienti della scalata alla banca dei Perrone. Sulla disponibilità condizionata dei Perrone, si trascrive il testo della lettera che Pio Perrone «interprete naturale anche dei sentimenti del fratello comm. Mario», scrisse il 31 ottobre 1919 a Toeplitz in occa-

5. Struttura e strategia della borghesia polacca

Il potenziamento della struttura industriale fu l'obiettivo principale del governo polacco. La costruzione di impianti per la produzione di materiale bellico fu progettata con Toeplitz e Ansaldo nel febbraio 1919³². Toeplitz, di origine ebraica³³, era consapevole che senza l'appoggio dell'alta borghesia industriale e finanziaria degli ebrei polacchi, sarebbe stato difficile raggiungere l'obiettivo. Anche i fratelli Perrone, malgrado i rapporti molto tesi e, spesso, conflittuali con l'ebraismo internazionale, furono costretti a collaborare con la potente borghesia ebraica della Polonia. Le ragioni di tale necessità si com-

sione della sua nomina a presidente della Comit: «i Perrone si congratulano per il nuovo incarico [...] ma ribadiscono che sono pronti a collaborare a condizione che gli interessi della banca coincidano con quelli del Paese».

³² ASA, AFP, b. 1722, fasc. 25, *Perrone a Toeplitz*, 4 marzo 1919.

³³ Un ampio profilo biografico di Toeplitz è in G. Montanari, *Introduzione*, in Banca Commerciale Italiana, *Segreteria dell'amministratore delegato Giuseppe Toeplitz (1916-1934)*, serie II, 1 vol., Milano, B.C.I., 1995, pp. I-LIV, e p. IV. Montanari scrive: «La famiglia Toeplitz [...] era probabilmente tra le più importanti, per ricchezza e tradizione, dell'alta borghesia ebraica di Varsavia». Informazioni sulla famiglia Toeplitz sono reperibili anche in K. Reychman, *Szkice Genealogiczne*, Serie I, Warszawa, Hoesik, 1936, pp. 187-190 e O. Budrewicz, *Sagi Warszawskie*, Warszawa, Czytelnik, 1983 (utilizzato da Montanari nella traduzione di Piotr Wetnstein). Sulla struttura del potere economico e finanziario di Toeplitz, *Movimento antisemitico internazionale* [di incerta attribuzione, in testa alla prima cartella è riportato: *Rapporto trasmesso al proprio Governo dall'ambasciatore americano*], agosto-settembre 1920, in ACS, FP, b. 56, fasc. 19, pp. 19-30, 36 (dove si disegna tra l'altro la rete industriale e finanziaria della Comit in Italia). Un rapporto molto fitto e particolareggiato (108 cartelle dattiloscritte) che ricostruisce la mappa mondiale della struttura economica, politica e finanziaria dell'ebraismo. Non è da escludere l'ipotesi che il documento in questione sia da collegare al *The Jewish Communal Register of New York City, 1917-18*, New York, Kehillah Jewish Community, 1918 (i documenti sono 11, datati 1914-1918), consultato da Flavia Steno, editorialista de «Il Secolo XIX» di Genova, il quotidiano di proprietà dei fratelli Perrone, incaricata dai due imprenditori genovesi di occuparsi dell'espansionismo tedesco-ebraico in Russia. Bozza degli articoli della Steno, *Dopo l'esperimento bolscevico e L'incognita Brussiloff*, inviati a Mario Perrone [fine marzo 1919 e agosto 1920], sono in ASA, AFP, b. 927, fasc. 4, 10.

prendono leggendo uno stralcio del lungo rapporto inviato da Giuseppe Brezzi a Mario Perrone³⁴:

a questo proposito mi permetto di esprimere l'impressione che ho ricevuto circa i rapporti che intercedono in Polonia fra la cosiddetta aristocrazia e l'elemento ebraico. In apparenza un aristocratico, un cattolico, non vuole rapporti con ebrei, a qualunque categoria esso appartenga. Nei pubblici ritrovi nelle riunioni famigliari, nei comitati di beneficenza, ecc. anche gli ebrei, i più elevati sono esclusi. Fanno eccezione però numerose famiglie ebree che si sono fatte (o almeno dicono) cristiane cattoliche [...] universalmente si ritiene che gli ebrei siano i maggiori nemici della Polonia, e che appoggino il bolscevismo russo [...]. Ma negli affari, soprattutto nell'industria, i più puri aristocratici polacchi, come il principe Lubomirsky, non fanno nulla senza l'appoggio e l'intervento degli ebrei, che detengono il patrimonio e sono l'unica casta che realmente lavora e produce. Ho visitato più volte il borgo ebraico di Varsavia e ho avuto l'impressione che gli abitanti lavorino con febbrile intensità e che fra loro regni una disciplina ferrea. Quindi nessuna meraviglia se degli uomini come Lubomirsky, si appoggino agli ebrei per sviluppare il loro programma industriale. Occorre notare che gli ebrei, e specialmente i più ricchi, ed i banchieri conoscono perfettamente la situazione ed intervengono palesemente fino al punto nel quale essi ritengono di non recare danno con la loro diretta presenza, scomparendo in seguito per lasciare posto ad un'aristocrazia testa di legno. Ho partecipato ad un pranzo intimo che il Principe Lubomirsky ha dato a diversi banchieri ed industriali polacchi fra i quali primeggiava il Signor [Herman] Meyer.

I fratelli Meyer, Hermann, Stanislaw, Teodor e George (quest'ultimo cognato di Toeplitz), titolari dell'omonima Casa Meyer, erano importanti partner della Comit e dell'Ansaldo in Polonia. George Meyer era anche amministratore della Banca di Commercio di Varsavia (Bank Handlowy o Handlobank), allora la più importante banca privata della Polonia, l'altro fratello, Teodor, era membro del consiglio comunale di Varsavia e influente rappresentante del partito socialista polacco³⁵. Nel marzo 1919 Herman Meyer proponeva all'Ansaldo e a Toeplitz di impiantare in Polonia una fabbrica di artiglieria e aeroplani. Si trattava di un cambio di rotta dell'atteggiamento della

³⁴ Ivi, b. 1722, fasc. 25, Allegato (all.), *Giuseppe Brezzi a Mario Perrone*, 29 dicembre 1919.

³⁵ Sulla figura di Teodor si veda: ivi, b. 1461, fasc. 17, *Luigi Goretti Salituri* [agente commerciale dell'Ansaldo] a Mario Perrone, 12 ottobre 1921.

borghesia finanziaria e industriale ebraica (e più in generale polacca) contraria a collaborare con la Comit, giudicata filotedesca³⁶.

Un emblematico esempio è rappresentato dalla Towarzystwo Akcyjne Syl & Swiatlo (Società Anonima Forza e Luce), fondata il 1 gennaio 1919. Il programma industriale della società era:

nettamente nazionalista e più precisamente antitedesco [...]. La Towarzystwo Akcyjne Syl & Swiatlo, mentre [era] dispostissima ad accettare la compartecipazione della Banca Italiana di Sconto non [avrebbe accettato], con tutta probabilità, quella della Banca Commerciale Italiana³⁷.

In realtà, la questione era più complessa, come risulta da una rapida analisi dei gruppi direttivi di società industriali polacche attive o di nuova costituzione dell'epoca. La presenza in queste società di potenti gruppi industriali e finanziari evidenziava che, già alla fine del conflitto, esistevano legami con l'Ansaldo-Comit o che in prospettiva tali legami fossero molto probabili³⁸. Tra i principali interlocutori dei rapporti industriali e finanziari della Polonia con l'Ansaldo-Comit-Bis, oltre a Casa Meyer, si segnalano Stanislaw Karłowskyi, direttore di Handlobank e presidente dell'Unione delle Banche in Polonia (Karłowskyi, si può considerare tra i principali interlocutori finanziari della borghesia industriale polacca) e il principe Stanisław Lubomirsky, presidente di numerose società industriali e della Società degli Industriali Polacchi³⁹.

La figura del principe Lubomirsky risultava centrale ma di difficile

³⁶ Ivi, b. 1441, fasc. 9, *Toeplitz all'ing. Spiller*, 15 marzo 1919.

³⁷ Ivi, *Mario Perrone all'ing. Spiller*, 15 marzo 1919 e ivi, *Giuseppe Sinforiani a Pio Perrone*, 26 agosto 1919.

³⁸ Da un'analisi onomastica la quota di partecipazione di imprenditori e banchieri di origine ebraica nelle società industriali e finanziarie risulta consistente.

³⁹ All'epoca Handlobank aveva sede a Varsavia, Poznan e Lodz, controllava due importanti cotonifici che aderirono al programma di Towarzystwo Akcyjne Syl & Swiatlo, Grohmann Henryk (Varsavia) e Scheibler K. Tow. Ako (Lodz). È probabile che i contatti finanziari tra Handlobank e Toeplitz fossero stati avviati alla fine del conflitto, per infittirsi ulteriormente nei primi anni Venti, quando gli investimenti di Comit nell'Europa centro-orientale furono oggetto di una severa selezione da parte della banca e liquidati. Malgrado ciò Toeplitz «diresse un cospicuo volume di risorse verso la Polonia». In ragione delle proprie origini, era determinato a sostenere Handlobank, allora in grave crisi finanziaria. Nel 1925 fu concesso un prestito di 2.000.000 di dollari, ricevendo in cambio il 42% del capitale della banca. L. Staniciu, *op. cit.*, p. 282 e R. De Quirico, *op. cit.*, p. 303.

definizione. Inizialmente Brezzi era convinto che il suo potere economico e politico non fosse assoluto, successivamente, nel rapporto del dicembre 1919, affermava: «Ho capito che occorre realmente far capo al Principe Lubomirsky che deve avere in mano tutto il movimento per l'assetto dell'industria polacca e specialmente la parte interessante la difesa del Paese». In realtà è difficile ipotizzare che la nobiltà polacca dell'epoca, di cui Lubomirsky era uno dei maggiori esponenti, avesse il controllo assoluto della Dieta polacca: il peso politico dei deputati ebraici e della borghesia industriale locale era in grado di condizionare l'attività del gruppo di Lubomirsky, innescando meccanismi di convergenza, divergenza e commistione di elementi di gruppi diversi⁴⁰. In tale contesto, per esempio, se l'attività di mediazione di Casa Meyer era finalizzata a favorire la Comit, quella di Karłowskyi e Lubomirsky poteva interessare anche la Bis. La scelta era incerta, dipendeva spesso dai rapporti di forza e dalle particolari circostanze che in quel dato momento esistevano all'interno del gruppo parlamentare, bancario e industriale controllato da Karłowskyi, Meyer e Lubomirsky.

In Polonia era inoltre attivo un altro gruppo, guidato dal principe Mateusz Radzimill, in grado di procurarsi i finanziamenti dalle banche controllate dal gruppo appena citato allo scopo di inserirsi nel controllo dell'industria polacca⁴¹.

6. L'industria degli armamenti

Nel gennaio 1919 il governo polacco decideva di incoraggiare le fabbriche nazionali a produrre le munizioni per fucili e artiglieria ne-

⁴⁰ Sul giudizio di Brezzi, ASA, *AFP*, b. 1722, fasc. 25, *Giuseppe Brezzi a Pio Perrone*, 11 novembre 1919. Sulla riflessione relativa alla struttura rappresentativa della dieta polacca, ACS, *FP*, b. 56, fasc. 19, *Movimento antisemitico internazionale*, pag. non num.; A. Teichova, *op. cit.*, pp. 338 e 348-349 (la tab. 21, pp. 330-331 evidenzia che intorno al 1930 il gruppo più numeroso di ebrei nell'Europa orientale, a eccezione della Russia sovietica, si trovasse in Polonia: 2.700.000, pari all'8,3% della popolazione); E. Ehrlich, G. Révész, *Tendenze economiche nell'Est europeo*, in *Storia d'Europa. L'Europa oggi*, I vol., Torino, Einaudi, 1993, pp. 224-225.

⁴¹ ASA, *AFP*, b. 1449, fasc. 9, "Rapporto riservato" di Giuseppe Sinforiani a Mario Perrone, 11 ottobre 1919.

cessarie per l'esercito. Il governo prevedeva di ottenere l'intero fabbisogno dalla costruzione di due grandi stabilimenti che avrebbero assicurato al Paese l'indipendenza delle forniture dall'estero. Nacquero quindi due società, la Zakłady Amunicyjne Pocisk (Stabilimenti per munizioni "Proiettile") e la Polskie Fabryki Broni i Amunicji (Fabbrica polacca di armi e munizioni)⁴².

Fabryki Broni i Amunicji fu fondata il 18 aprile 1919. I contatti preliminari e non vincolanti con l'Ansaldo e Comit erano stati avviati nel febbraio dello stesso anno⁴³. La partecipazione dell'Ansaldo alla nuova società era disciplinata dalle condizioni stabilite dal governo e dai gruppi industriali e finanziari della Polonia in caso di richiesta di collaborazione di partner stranieri. Esse erano caratterizzate da un acceso nazionalismo, dovevano garantire l'indipendenza economica e politica della Polonia. Era vietata la partecipazione dei «nemici storici» Russia e Germania e, in parte, Austria, mentre quella dei Paesi alleati era regolata in modo tale che i complessi industriali restassero sempre sotto il controllo del governo e delle imprese polacche⁴⁴. Tra i fondatori di Fabryki Broni i Amunicji c'erano Karłowskyi, Meyer, Lubomirsky e un folto gruppo di imprenditori, banchieri e nobili⁴⁵. Le

⁴² *Ibidem*. In realtà Sinforiani non fa il nome della seconda società, ma dovrebbe trattarsi sicuramente della società di cui nel testo, in quanto il documento relativo alla costituzione della stessa, fornito a Soriani da un azionista, è redatto in francese: la *Fabriques Polonaises d'Arme et de Munitions, Société Anonyme*, è la traduzione di Polskie Fabryki Broni i Amunicji.

⁴³ Ivi, b. 1449, fasc. 9, *Mario Perrone a Toeplitz*, 15 marzo 1919.

⁴⁴ ASA, AFP, b. 840, fasc. 24, *Brezzi al ministro d'Italia a Varsavia*, 29 gennaio 1920. Sull'importanza del nazionalismo polacco nella fase della costruzione del sistema industriale, scrive Row: «La rinascita dello Stato polacco, dopo un secolo di smembramento, fu accompagnata da un analogo risveglio del nazionalismo. L'essere polacco, [scrive Norman Davies], divenne la pietra di paragone della rispettabilità. La presenza di vaste minoranze e l'assenza di una tradizione nazionale fecero sì che il nascente Stato polacco incontrasse enormi problemi legati alla reintegrazione nazionale. Un nazionalismo virulento divenne il cemento della coesione nazionale. In questo clima la creazione di un'industria polacca, fondata sulla filiale di un'impresa italiana, era un'opera estremamente difficoltosa». T. Row, *op. cit.*, p. 186.

⁴⁵ ASA, AFP, b. 1441, fasc. 9, *Sinforiani a Mario Perrone*, 18 aprile 1919, siglato «confidential». Il gruppo era formato da: A. Slaboezewicz (direttore della Società delle officine Maltzoff e della Società unione miniere e metallurgica in Russia), S. Surzyeki (direttore della Società delle officine di Briansk e della Società

condizioni che impedivano alle società industriali e alle banche dei «Paesi alleati» di controllare Fabryki Broni i Amunicji riguardavano la quota del capitale sociale e la durata del periodo di collaborazione. Il 60% del capitale (8.000.000 di franchi polacchi in azioni nominative) era riservato ai fondatori polacchi, il 40% ai partner stranieri, mentre il periodo di partecipazione durava per tutto il tempo necessario a realizzare la fase di installazione e produzione degli impianti. Un periodo lungo considerando che:

la Polonia non possedeva e non possiede ancora l'industria di guerra propriamente detta, le mancano l'esperienza e l'approccio necessario [...]. Per realizzare ciò la società si propone di mettersi in stretto contatto con le grandi aziende industriali di questo tipo dei Paesi alleati⁴⁶.

L'Ansaldo aveva discrete probabilità di successo, non tanto per la sua lunga esperienza nella produzione bellica (altre società avevano un simile requisito), quanto per l'appoggio di Toeplitz e del gruppo Karłowskyi, Mayer, Lubomirsky⁴⁷. La produzione bellica programmata era molto rilevante: bisognava armare un esercito di circa 1.000.000 di soldati, cioè 50 divisioni. Si prevedevano pertanto investimenti (e profitti notevoli) per le società dei Paesi alleati che avessero partecipato al progetto. Nell'immediato si contemplava la produzione: 700.000 armi da fuoco, 6.400 pezzi di artiglieria e piccolo calibro, 1.800 di medio calibro, 800 di calibro più grande, 4.600.000

russe di costruzioni di locomotive), B. Toxeski (direttore della Società Lilpop Rau & Loewenstein di Varsavia), la Società anonima industriale della Podolis, la Banca Commerciale e Industriale di Varsavia, la Banca Cooperativa, la Banca di Commercio di Pozen, la Banca di Credito, la Banca dell'ovest, la Banca Industriale di Varsavia, la Banca Ponciér, L. Kislonski, il barone L. Kronenberg, W. Folowcz, il conte L. Crocholski, S. Natanson e Figli, M. Lewanowski, P. Drzwiecki, A. Meyaztowicz, C. Brau e Figli, J. Tyazkievich e C., S. Szymanski «e altri rappresentanti dell'industria, del commercio e delle banche». Si noti la presenza di società russe rilevate dopo la guerra da imprenditori polacchi.

⁴⁶ *Ibidem*. Per le spese di costruzione e installazione era prevista un'emissione di «obbligazioni garantite dal governo polacco fino ad una somma non superiore al valore triplo del capitale sociale».

⁴⁷ Ivi, b. 1722, fasc. 25, *Giuseppe Brezzi a Pio Perrone*, 11 novembre 1919.

proiettili per i pezzi di artiglieria e 400.000.000 di cartucce⁴⁸. La produzione doveva essere avviata subito.

Le condizioni attuali domandano molto tempo per fabbricare, montare e avviare non importa quale officina. Di conseguenza sarebbe da augurarsi che i contratti con il governo polacco e con gli stabilimenti dei paesi alleati fossero conclusi in tempi brevi, in modo che la società possa entrare in azione nel più breve tempo possibile⁴⁹.

7. Il programma del maggio 1919

La bozza del progetto di armare la Polonia, inviata nel maggio 1919 da Mario Perrone a Toeplitz «non è che lo schema delle direttive che io intenderei di seguire per svolgere il programma tracciato dai vostri amici». Per la fabbricazione di esplosivi e polveri, Perrone prevedeva di utilizzare la Società Dinamite Nobel di Avigliana di cui era presidente e il cui capitale era italiano per oltre la metà, essendo il rimanente francese, inoltre l'amministratore delegato della società era Paul Clemenceau, fratello del presidente del Consiglio francese⁵⁰. La bozza si articolava in diversi settori industriali: acciaio, artiglieria, proiettili, aviazione, motori, industria del rame, ottone, bronzo e bosoli⁵¹. Il programma, finalizzato alla sola fase iniziale, montaggio e

⁴⁸ La quantità degli altri pezzi di armamento e degli esplosivi non era ancora stata fissata. Ivi, b. 1441, fasc. 9, *Sinforiani a Pio Perrone*, 11 ottobre 1919.

⁴⁹ *Ibidem*.

⁵⁰ Perrone si riferisce al gruppo Karłowskyi, Meyer, Lubomirsky e aggiunge: «Qualora lo schema che io accludo piaccia, potremo addivenire ad ulteriori trattative allo scopo di stabilire la nostra partecipazione all'affare e il compenso dovutoci sia per le direttive dell'impianto sia per l'assistenza tecnica nelle fabbricazioni sia infine per gli studi, disegni e i modelli dei materiali». I motivi di coinvolgere nell'affare la Dinamite Nobel sono evidenti, tuttavia c'erano anche ragioni tecniche che consigliavano una simile scelta: «la Dinamite Nobel [era] specializzata da lungo tempo nella produzione di polvere ed esplosivi di guerra [c'è un] grande affiatamento fra i suoi tecnici e i nostri dell'Ansaldo». Ivi, *Perrone a Toeplitz*, 26 maggio 1919.

⁵¹ *Mémoire sur la construction des artilleries et armaments point de vue de la maison «Ansaldo»*. Copia della Memoria è in ASA, AFP, b. 1441, fasc. 9. Il documento originale, in francese, è in *Archivum Aakt Nowych w Warszawie, Komitet Narodowy Polski (AANW, KNP) 1514, s. 3-14, Kierownik Società anonima ita-*

assistenza tecnica, era stato sviluppato dall'Ansaldo nella logica di esportare all'estero una parte importante del suo sistema industriale verticale qual era la costruzione di stabilimenti bellici a elevata tecnologia. Un progetto finalizzato a penetrare nella politica economica del governo polacco, creando peraltro un'importante testa di ponte in un Paese che allora offriva alle potenze occidentali molte altre simili opportunità⁵².

La partecipazione di Ansaldo-Comit alla Fabryki Broni e Amunicji non era sottoposta ai vincoli del decreto del 17 novembre 1918, n. 1697. Il provvedimento, che di fatto bloccava l'attività produttiva delle maggiori aziende industriali del Paese, non vietava l'esportazione all'estero di impianti e macchinari, ma di materie prime destinate alla produzione di materiale bellico. In questo caso era lo stesso governo, dopo l'autorizzazione del Comitato Regionale per la Mobilitazione Industriale, a gestire l'esportazione⁵³. La Polonia beneficiò di questo sistema avendo il governo italiano sottoscritto con quello polacco la

liana Ansaldo, Perrone, do kierownika Banca Commerciale Italiana, Toplitza, w Mediolanie, Rzym, 26 maja 1919 r. Lo stesso documento è in, Pubblicazioni degli Archivi di Stato. Fonti XXVI, *Documenti per la storia delle relazioni Italo polacche (1918-1940)*. *Dokumenty dotyczące historii stosunków polsko-włoskich (1918-1940 r.)* (DSRIP), I vol., Roma, Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, 1998, pp.132-139.

⁵² Dal denso contenuto della «Memoria» si evidenzia un simile obiettivo; l'elevata tecnologia del progetto suggeriva all'Ansaldo di esportare in Polonia il suo sistema industriale: «Noi disponiamo di una rete di laboratori, di mezzi di ogni genere oltre che di tecnici molto validi che sono stati capaci di produrre, grazie all'esperienza acquisita prima, dei tipi di aeroplani che hanno rappresentato non solamente un grandissimo progresso nell'aviazione, ma anche un vero primato che nessuno è riuscito a superare, dal momento che s'incontrano tutti i dati essenziali che costituiscono le aspirazioni alla conquista pratica dell'aria». In un altro passo: «Mettere su dal nulla una simile organizzazione è non solamente difficile e costosa, ma sarebbe impossibile giungervi senza poter disporre di un lungo periodo di preparazione. Al risultato concorre in gran parte la disponibilità dell'elemento uomo sia tecnico, che sperimentatore di laboratorio e nell'aria».

⁵³ La legge sospendeva anche «qualunque nuova commessa o trattazione, l'esecuzione di commesse già date, ma non ancora iniziate», nonché la messa in lavorazione di nuove materie prime. A. Carparelli, *Uomini, idee, iniziative per una politica di riconversione dell'economia di guerra all'economia di pace in Italia*, in P. Hertner, G. Mori (a cura di), *La transizione dall'economia di guerra all'economia di pace in Italia e in Germania dopo la prima guerra mondiale*, Bologna, il Mulino, 1983, p. 223.

cessione a pagamento di un determinato quantitativo di armi e munizioni, residuati dalla guerra ed esuberanti ai bisogni dell'esercito. L'accordo poteva produrre effetti positivi anche per l'Ansaldo, perché avrebbe contribuito a far conoscere all'estero le produzioni delle più importanti aziende siderurgiche che durante la guerra assunsero a una importanza considerevole, e addestrarono numerose maestranze in grado di poter proseguire con le lavorazioni iniziate le commesse fornite dall'estero⁵⁴. Le forniture militari alla Polonia sarebbero state più consistenti senza «l'opposizione praticata dai ferrovieri italiani ai trasporti del genere», una forma di sciopero che allora mise in grave difficoltà il governo italiano⁵⁵. Era evidente che il decreto del novembre 1918 poteva pesare come una spada di Damocle sul progetto di espansione industriale in Polonia: l'Ansaldo non possedeva armi da esportare, ma macchine, impianti e un notevole *know how* nei numerosi settori industriali del suo sistema integrato.

⁵⁴ ACS, *FP e FSN*, scatola 23, fasc. 83, *Appunto di Finocchiaro, sottosegretario di Stato per il Tesoro*, aprile 1920.

⁵⁵ *Ibidem*. A tutto aprile 1920 il valore complessivo dei materiali spediti in Polonia ammontava a circa 40.000.000 di franchi. Nell'agosto 1920 il governo italiano progettò di inviare in Polonia un consistente quantitativo di munizioni e pezzi di artiglieria. L'opposizione dei ferrovieri impedì l'operazione. Si pensò «come ripiego di avviare tale munizionamento in Francia, facendolo prendere in consegna da autorità francesi le quali ne curerebbero poi il successivo inoltro in Polonia, eludendo così l'opposizione dei ferrovieri». L'allora ministro della Guerra, Ivanoe Bonomi, era contrario a tale soluzione: «nuocerebbe alla dignità del governo e della nazione italiana», oltre a violare una recente disposizione del governo del 4 luglio 1920 che sospendeva temporaneamente ogni invio di materiale bellico in Polonia. Se il governo italiano era deciso «ad ammettere il ripiego proposto [...] le necessarie operazioni» di consegna delle armi ai francesi dovevano avvenire nella stazione internazionale di Modane. ACS, *Archivio Storico Ministero degli Affari Esteri (ASMAE), Affari Politici*, b. 1476, fasc. 6465, *Bonomi a Giolitti*, 5 agosto 1920. Il primo rifornimento di munizioni, pezzi di artiglieria e aeroplani austriaci da combattimento fu effettuato nel marzo 1919, nell'aprile 1920 fu inviata una prima squadriglia di aeroplani formata da 5 Balilla forniti dall'Ansaldo, nella prima quindicina del settembre 1920 uno stock di pezzi di ricambio. Il 4 agosto 1921 il ministero della Guerra stilava uno «Specchio dei materiali di artiglieria ceduti al governo polacco» dal 28 marzo 1919 al 14 marzo 1920: la tabella non contiene l'invio di 28 automobili-camion della Fiat, con relativi pezzi di ricambio, spediti il 2 ottobre 1919, non trattandosi di artiglieria. DSRIP, I vol., pp. 125, 159, 194, 196, 338. Testi in italiano e polacco, con l'indicazione anche della serie di AANW, KNP.

La partecipazione dell'Ansaldo al progetto industriale di Fabryki Broni i Amunicji si complicò subito. Nel luglio 1919 la società polacca fu sciolta a causa della difficile situazione giuridica e finanziaria, privando in quel momento Ansaldo e Comit dell'appoggio del gruppo Meyer-Karłowskyi-Lubomirsky⁵⁶. In attesa che fosse costituita una nuova società, Casa Meyer chiedeva all'Ansaldo forniture militari per far fronte alle esigenze belliche della Polonia⁵⁷. L'Ansaldo rifiutava accordi in una situazione poco chiara, inoltre non era in grado di ottenere dal governo italiano il permesso di esportare materiale bellico. La posizione dell'Ansaldo provocò la decisione di Meyer di interrompere ogni trattativa con i Perrone. La reazione della società ligure fu pesante. Pio Perrone faceva notare che l'assenza di una società polacca in grado di stipulare accordi impediva ogni tipo di contrattazione. Nello stesso tempo Pietro Fenoglio osservava che, quando esprimeva i suoi dubbi circa la volontà dell'Ansaldo di continuare ad avere relazioni con il gruppo Meyer, si riferiva non alla Polonia, ma alla costruzione di impianti industriali in Russia: anche in questo caso l'An-

⁵⁶ La Società Armi e munizioni ebbe dunque vita breve per ragioni che non si conoscono. Nel giugno 1919 si era costituito un comitato, forse anche un sindacato: non è chiaro se con il compito di ricostruire "Armi e munizioni" o di dare vita a una società che non aveva alcun legame con essa.

⁵⁷ Pietro Fenoglio (membro del CdA della Comit, tra i più stretti collaboratori di Toeplitz) aveva riferito a George Meyer il contenuto del colloquio con Mario Perrone. Meyer ricordava a Perrone «di aver fatto parte del sindacato che [era] stato creato in vista della costruzione di grandi officine in Polonia, con il concorso del nostro governo e che [aveva] fatto parte di questo consorzio in duplice veste, come amministratore della Banca di commercio in Varsavia e come capo della Casa Meyer». La Polonia in quel momento disponeva solo di «un comitato direttivo [di cui faceva parte Meyer] sotto la presidenza del Principe Lubermirski». La società non si era ancora costituita, per cui tutti i contratti erano «fatti per mezzo di un legale e per questo motivo che io vi [avevo] domandato una lettera in nome della mia Casa Hermann Meyer che sarebbe passata da me al Consorzio». Le conclusioni di Meyer erano pesanti: Fenoglio aveva capito che l'Ansaldo non era più interessata all'affare, per cui George Meyer si considerava libero «da ogni impegno con la vostra società e di trattare con altri per conto del Consorzio». ASA, AFP, b. 1449, fasc. 9, *George Meyer a Pio Perrone*, 2 luglio 1919 e *Pio Perrone a Toeplitz e George Meyer*, 3 luglio 1919.

saldo non poteva prendere alcuna decisione «prima di sapere se il nostro governo ci avrebbe autorizzato a esportare macchine»⁵⁸.

8. Un pesante quadro operativo

Agli effetti negativi del decreto del novembre 1918 si aggiungevano altre difficoltà. Nei rapporti degli inviati dell'Ansaldo in Polonia si evidenziavano due realtà contrastanti: da una parte la disponibilità della classe politica e della popolazione polacca nei confronti delle iniziative industriali e commerciali dell'Italia, dall'altra lo scarso impegno del governo italiano a sostenere tali iniziative a livello politico e diplomatico. Il quadro generale era diventato ancora più pesante a causa della quasi totale assenza della stampa italiana in Polonia e, in generale, nell'Europa orientale. Le informazioni sulla politica e sull'economia del nostro Paese erano filtrate e manipolate dalla stampa dei Paesi concorrenti, compresa la pubblicità aziendale. I Perrone decisero di inviare l'ingegnere Giuseppe Fattorini in missione e di riferire sulla questione e sui provvedimenti urgenti da adottare⁵⁹. Fattorini nel rapporto del 12 novembre 1919 avvisava che «una perfida campagna francese» condotta attraverso la stampa e assai debolmente controbattuta dai rappresentanti italiani aveva indotto l'opinione pubblica a considerarci «quasi come dei nemici», notava però qualche segnale di miglioramento: in Polonia, Romania, Bulgaria e Turchia si iniziava

⁵⁸ Ivi, *Pio Perrone a George Meyer*, 3 luglio 1919. Perrone concludeva con una frase che evidenziava il livello raggiunto dalla crisi nei rapporti tra Meyer e l'Ansaldo: «Io non posso non manifestarle la meraviglia che provo di farmi comprendere a Lei e spero che la presente valga a tale scopo». È interessante notare il progetto industriale che Meyer aveva intenzione di realizzare in Russia, considerando i difficili rapporti politici. Con molta probabilità, anche in questo contesto, Casa Meyer si appoggiava alla borghesia industriale russa di origine ebraica.

⁵⁹ Nel rapporto di Giuseppe Brezzi del 26 dicembre 1919 si legge tra l'altro: «Io non so se le questioni della Polonia vengano presentate al nostro ministero degli Esteri sotto la forma reale, o se pure questo ministero conosca l'importanza della possibile nostra penetrazione industriale in Polonia; certo è che a giudicare da quanto facilmente si rileva sul posto, nonché l'assenza di ogni attiva e diretta partecipazione dell'Italia alla costruzione della Repubblica polacca, si può altrimenti concludere che il nostro governo è stato nella forma più assoluta volutamente assente». ASA, AFP, b. 1441, fasc. 9, *Brezzi a Pio Perrone*, 26 dicembre 1919.

a guardare agli italiani come a «della gente colla quale si abbia tutto l'interesse e il vantaggio di andar d'accordo». Fattorini suggeriva di non lasciarsi sfuggire «questo periodo di popolarità che non si ripresenterà tanto presto» per cui sollecitava l'intervento della stampa italiana. Riferiva inoltre che i pochi giornalisti che si occupavano dell'Europa orientale erano «più o meno improvvisati [scrivevano] su quella povera gente delle fantasie e urtandone la suscettibilità». Al contrario invece gli altri Paesi alleati facevano molto per tener desta l'opinione pubblica dei concittadini sui problemi più importanti di quelle nazioni. Ogni testata importante aveva in questi Paesi corrispondenti preparati, «non dei dilettanti, ma dei veri giornalisti, che conoscono il loro mestiere». Al contrario la stampa italiana era in crisi finanziaria e professionale, i ministeri più importanti riuscivano a stento ad avere un proprio corrispondente a Parigi e Londra⁶⁰.

Era quindi urgente «stabilire un modo più rapido di diffusione in Polonia delle notizie concernenti il nostro Paese ed in Italia delle notizie polacche», eliminando la mediazione di un'agenzia francese e affidando il servizio all'Agenzia De Stefani e Havas⁶¹.

L'analisi di Fattorini era confermata dai rapporti dei funzionari militari e politici italiani che allora operavano in Polonia. In particolare Romei Longhena riferiva che Paderewski, presidente del Consiglio e ministro degli Esteri polacco, gli aveva confessato che prima del suo arrivo in Polonia, l'opinione pubblica, artificialmente preparata, riponeva poche speranze nell'Italia e le concedeva poca fiducia. Attualmente però poteva affermare che la situazione era diametralmente cambiata e l'Italia «è la nazione che occupa uno dei primi posti nell'affetto di ogni classe del popolo polacco»⁶². Molto più pesante era la

⁶⁰ Su invito di Mario Perrone, Fattorini fornisce una lista provvisoria di giornalisti italiani e stranieri del gruppo editoriale Ansaldo, che avrebbero potuto svolgere nei Paesi dell'Europa orientale un lavoro simile a quello dei maggiori giornali stranieri. ASA, *AFP*, b. 1268, fasc. 2, *Fattorini a Mario Perrone*, 12 novembre 1919.

⁶¹ ACS, *ASMAE, Affari Politici*, b. 1475, fasc. 6460, *Il consigliere della Legazione italiana a Varsavia al ministro degli esteri Tittoni*, 4 settembre 1919.

⁶² Ministero per gli Affari Esteri (MAE), *Romei Longhena, delegato in Polonia, alla sezione militare della delegazione per la pace di Varsavia*, 31 marzo 1919, in *I documenti diplomatici italiani, Sesta Serie: 1918-1922*, 3 vol., Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato s.p.a, 2008, 24 marzo – 22 giugno 1919, pp. 81-82.

situazione descritta dal generale Segre al Comando supremo del 22 aprile 1919:

Tutti quanti i rappresentanti delle varie potenze presenti a Cracovia hanno l'incarico di studiare sul posto le condizioni e le risorse economiche del Paese per l'eventuale sfruttamento e l'impiego di capitale. Più che militari, spesso alcuni personaggi sono degli industriali e dei commercianti in uniforme, rappresentanti forti gruppi di capitalisti, senza una missione militare ben definita. Soltanto da parte dell'Italia questa iniziativa manca completamente [...]. Il Paese, la cosa è risaputa da tutti, ci vede di buon occhio e senza diffidenza, ma occorre fare e soprattutto fare presto. Gli altri, i nostri alleati, hanno lavorato e lavorano con lena sempre crescente per accaparrarsi il mercato⁶³.

Peraltro il momento era molto favorevole. L'atteggiamento dell'Inghilterra e degli Usa sulla questione di Danzica non era piaciuto al governo polacco, inoltre tutta la stampa polacca contribuiva a diffondere la convinzione che «le potenze più sinceramente amiche della Polonia [fossero] la Francia e l'Italia». Segre spingeva inoltre per l'invio in Polonia di giornalisti italiani in quanto «le notizie del nostro Paese giungono per il tramite dei giornali tedeschi che si sa quanto siano tendenziosi e falsi, senza possibilità di fare rettifiche»⁶⁴.

Quasi due anni dopo il rapporto di Brezzi, nell'ottobre 1921, l'industria italiana stentava ancora a decollare in Polonia. All'epoca erano in funzione gli stabilimenti della società automobilistica Polski Fiat, fondata il 2 febbraio 1920 per iniziativa della casa torinese e di Casa Meyer⁶⁵, mentre non è dato sapere se continuava la partecipa-

⁶³ Era opportuno, secondo Segre, inviare a Varsavia «qualche corrispondente scelto bene» con il compito di pubblicizzare i migliori giornali italiani, «cosa che servirebbe per fare anche un po' di *reclame* in riguardo alla nostra guerra che qui è ancora troppo poco conosciuta e apprezzata», MAE, *Segre al Comando Supremo del 22 aprile 1919*, in *I documenti diplomatici italiani*, cit., p. 454.

⁶⁴ *Ibidem*.

⁶⁵ Casa Meyer aveva già collaborato con Fiat. Infatti, Hermann Meyer, agente Fiat in Russia, e Fiat il 6 agosto 1911 costituirono una filiale a Pietroburgo, il capitale fu fissato in 200.000 rubli pari a un 1.000.000 di marchi polacchi: il 51% venne sottoscritto da Fiat, il 49% da Casa Meyer e dal suo procuratore Teodor Toeplitz. La filiale fu inaugurata ufficialmente il 18 maggio 1913. Come si può notare, la ripartizione del capitale azionario di Polski-Fiat non fu regolata dal meccanismo di garantire la maggioranza delle azioni alle imprese polacche, come invece fu sempre imposto alle partecipazioni dell'Ansaldo. Progetto Archivio Storico Fiat, *op. cit.*, pp. 58-59, 334-335.

zione dell'Ansaldo alla Società Plage-Leśkiewicz di Lublino nel settore della produzione di aeroplani⁶⁶.

L'opportunità di una maggiore presenza in Polonia degli imprenditori italiani veniva sottolineata, sempre nel 1921, dal rapporto Goretti. Questi rilevava che «Nei circoli ufficiosi si è qui assai meravigliati che gli italiani ben poco si [fossero] fatti vivi». Munizioni, cannoni, macchine agricole erano acquistati a prezzi superiori a quelli di mercato dalla Francia, Ungheria e Austria. Persino dalla Germania e dalla Cecoslovacchia «ma in questi due Stati non vorrebbero acquistare per l'odio nazionale». Da parte sua, Goretti, stava trattando con un sindacato di industriali polacchi, autorizzato dal governo, intenzionato a invitare in Polonia una rappresentanza dell'industria italiana affinché visitasse il Paese e le sue industrie col fine di gettare le basi per intensi scambi commerciali. Era possibile concludere importanti affari in Polonia, «perché garantiti dalla Banca di Stato e dalle principali banche»⁶⁷.

9. Al di fuori della Comit

Nel frattempo i Perrone non avevano trascurato eventuali interessi derivanti dalla partecipazione della Bis al progetto transnazionale in Polonia. Una partecipazione finalizzata anche a contrastare l'espansionismo a Est della Comit e a ridurre la dipendenza finanziaria dell'Ansaldo dall'istituto diretto da Toeplitz. In tale contesto si inseriscono i rapporti della banca con la Dyktor Brothers, una società di Varsavia di «commissioni e commercio di importazione ed esportazioni», che operava a livello internazionale, con sedi a Milano, Parigi, Londra e New York⁶⁸. La Dyktor Brothers, con l'intervento di Kon-

⁶⁶ Circa la questione della partecipazione dell'Ansaldo alla Società Plage-Leśkiewicz, la documentazione consultata non va oltre l'estate del 1920.

⁶⁷ Goretti evidenziava il ruolo decisivo di Casa Meyer in ogni operazione industriale in Polonia. ASA, AFP, b. 772, fasc. 17, *Goretti a Mario Perrone*, 12 ottobre 1921.

⁶⁸ La società, diretta da Alfons Dyktor, di origine ebraica da parte della madre Vittoria Sgleifztein, aveva aperto la sede di Milano il 1° gennaio 1918. Archivio della Camera di Commercio di Milano, *Registro delle Ditte, ad nomen*, 18 febbraio 1918. All'epoca degli accordi con la Bis, la società polacca era formata da A.

stanty Skirmunt, capo della missione polacca a Roma⁶⁹, aveva stipulato un accordo con la Bis, garantito da una banca di Varsavia, per un prestito di lire 10.000.000, necessarie ai primi bisogni del commercio polacco. Il finanziamento serviva per l'acquisto di merce in Italia da inviare in Polonia a prezzi competitivi, il fine era quello di evitare ai commercianti e al popolo polacco di essere vittime della speculazione e pagare prezzi esorbitanti. I rifornimenti erano urgenti: «la mancanza assoluta di quasi tutto in Polonia ci [spinge] a voler spedire in una quindicina di giorni il primo carico di merci di prima necessità». Sulla base dell'accordo la Bis, rendendosi conto che le operazioni con la Polonia erano sicure, poteva aumentare il suo prestito «man mano in base ai bisogni». All'uopo la Bis aveva indicato tre banche di Varsavia con le quali «noi [Dyktor Brothers] dovremmo trattare la questione dell'incasso». Un ruolo decisivo sarebbe stato svolto dalla sede francese militare di Milano che, in base alle clausole del Trattato di Versailles, si era resa disponibile a spedire le merci Ansaldo da Milano a Varsavia due volte a settimana, per cui molte tipologie di rifornimenti dovevano essere autorizzate anche dalla Francia e dall'Inghilterra⁷⁰.

I progetti industriali che non prevedevano la partecipazione della Comit erano per molti aspetti soluzioni obbligatorie per il gruppo Ansaldo-Bis. In particolare l'eventuale acquisizione da parte della Polonia dell'Alta Slesia, con i suoi ricchi giacimenti di carbone, rappresentava per la Comit e il Credito Italiano un notevole investimento industriale e finanziario. A tal fine il Credito Italiano era disposto a formare un consorzio di grandi industrie italiane per l'importazione del carbone slesiano, nonché a costituire una società italo-polacca «per la quale il Credito possiede già gli elementi favorevoli per l'acquisto e lo sfruttamento dei terreni carboniferi, che dovrebbero dare una produzione da 1.000.000 e 2.000.000 di tonnellate, secondo

Dyktor, J. Szopinski, G. Groeoe e tale G. Cuccia, avvocato che fungeva da intermediatore, DSRIP, *Dyktor, Szopiński, Groeoe, Cuccia, przedstawiciele firmy Dyktor Brothers w Rzymie, do szefa Misji Polskiej w Rzymie, Skirmunta, 30 maja 1919 r.*, I vol., pp. 143-145, testo in francese, AANW, KNP, 620, s. 3-4.

⁶⁹ Konstanty Skirmunt era anche rappresentante ufficiale in Italia del Comitato Nazionale di Polonia, fondato a Losanna nell'agosto 1918. Ivi, p. 142.

⁷⁰ Ivi, p. 144.

il progetto polacco»⁷¹. Era molto improbabile che il gruppo industriale controllato dalle due banche potesse dividere con l'Ansaldo quote di sfruttamento del bacino carbonifero slesiano. La crisi finanziaria della Bis rendeva più difficile la partecipazione dell'Ansaldo. Tuttavia, le complesse e mutevoli trattative politiche e diplomatiche tra l'Italia e la Polonia sulla questione del carbone slesiano, facevano sì che gli esiti fossero imprevedibili. Infatti negli accordi siglati tra maggio 1920 e aprile 1921 non erano ancora definite le società e le banche italiane che avrebbero gestito le miniere di carbone della Slesia, sicché anche il gruppo Ansaldo-Bis poteva sperare di partecipare (in qualche modo) al progetto⁷². L'accordo più importante fu siglato a Parigi il 20 febbraio 1921. Il governo polacco si impegnavano a cedere per dieci anni al governo italiano (o ad altro gruppo designato allo scopo dal governo stesso), una quantità di carbone proporzionata all'estensione del territorio dell'Alta Slesia ceduto alla Polonia. Il prezzo non poteva superare né quello di partenza fissato dalle disposizioni in materia dal Trattato di Versailles, né quello pagato sul mercato per lo stesso carbone. Nell'accordo erano previste anche facilitazioni per l'installazione di impianti petroliferi: la metà della produzione poteva essere venduta in Italia per 25 anni dal gruppo industriale italiano o italo-polacco⁷³. L'accordo fu siglato in una fase molto competitiva e in rapida evoluzione dell'industria petrolifera polacca: i gruppi industriali e finanziari italiani dovevano accelerare la tempistica per evitare di essere estromessi dalle società straniere⁷⁴.

⁷¹ Si veda ACS, ASMAE, *Affari Polacchi*, b. 1840, fasc. 6475, *Telegramma del Direttore della Compagnia Italiana d'Estremo Oriente a Contarini, segretario generale del Ministero degli Esteri*, 10 aprile 1921 (inviato nell'imminenza del plebiscito dell'11 aprile 1921 che sanciva l'annessione dell'Alta Slesia alla Polonia).

⁷² Complessivamente, in questo periodo si registrano cinque accordi di rilievo, DSRIP, I vol., pp. 250, 259, 261, 266, 278, 287 (con eventuali riferimenti a AANW, KNP).

⁷³ DSRIP, *Układ między Włochami a polka o sprzedaz wegla z Górnego Ślaska. I projekt, Paryż, 20 lutego 1921*, I vol., pp. 250-252 (testo in francese, AANW, *Ambasada, Londyn* 282, s. 31-33).

⁷⁴ Per l'appalto della durata ventennale dei pozzi petroliferi galiziani un gruppo anglo-olandese aveva offerto 200.000.000 di franchi. Anche la Standard Oil Company concorreva all'appalto mediante la Società Nobel. ASA, AFP, b. 1722, fasc. 25, all. 1, *Ufficio Commerciale Centrale di Genova a Mario Perrone*, 9 febbraio e 15 marzo 1921.

In effetti le riserve petrolifere della Polonia erano già state, in larga misura, monopolizzate da cartelli stranieri, sicché gli spazi di manovra ancora a disposizione dell'Italia erano ridotti. Nello specifico il 14 marzo 1921 l'ufficio commerciale dell'Ansaldo inviava a Mario Perone un rapporto riguardante la formazione di un nuovo *trust* internazionale del petrolio:

Il gruppo delle Società Petrolifere e quello delle Imprese Petrolifere trovatesi in Polonia e negli Stati ex-austriaci, finanziato da capitalisti francesi, ha fondato sotto gli auspici della Schweizerische Bankgesellschaft un nuovo *trust*, l'Union Internationale des Petroles, con sede a Zurigo. Il capitale ascende a 210 milioni di franchi svizzeri.

La nuova società disponeva di più del 75% del capitale della Deutsche Erdöl Actiengesellschaft di Berlino e oltre il 75% del capitale della Société des Petroles de Dabrowa (Slesia polacca) di Parigi. Quest'ultima era detentrica della maggioranza delle azioni della Galizische Karpathen Petroleum Actiengesellschaft, inoltre possedeva «interamente una quantità di pozzi e petroli, raffinerie ed imprese affini nella Galizia orientale, centrale ed occidentale»⁷⁵.

Nell'ottobre 1919 l'Ansaldo, a causa della mancata ricostituzione di Fabryki Broni i Amunicji, iniziò a verificare la possibilità di partecipare al programma industriale della società Zakłady Amunicyjne Pocisk, fondata agli inizi del 1919 dal gruppo industriale che faceva capo a Mateusz Radziwill, con un capitale di 40.000.000 di corone, con lo scopo di provvedere al munizionamento dell'esercito polacco⁷⁶. La società contava di produrre in loco le munizioni e di acqui-

⁷⁵ *Ibidem*.

⁷⁶ Il gruppo Radziwill era formato da soli imprenditori di origine borghese (a eccezione del conte Zdzisław Grocholski): Leonardo Bobinski, presidente della Banca di Credito di Varsavia, Witold Illskewitz, industriale di Lublino, Ladislao Jechalski, direttore generale della S.A.W. Fitzner & Gamper di Sosnowiec (costruzione di caldaie a vapore e materiale meccanico per gli zuccherifici), Leopoldo Wellish, industriale e direttore dell'Agenzia di Varsavia della Società anonima stabilimenti prodotti meccanici Wulcan, Gustavo Wertheim, ex direttore della società che gestiva i tram elettrici di Varsavia. Il gruppo nel corso delle trattative con il governo polacco «e per porsi in grado di realizzare il progetto», si assicurò l'appoggio di un *pool* di banche galiziane «capitanate dalla Banca Przemysłowy e dalle Banche di Varsavia», cioè da istituti controllati dal gruppo Karłowskyi, Meyer e Lubomirsky.

stare dall'estero l'esplosivo per il loro caricamento. Quando Ansaldo entrò in contatto con Pocisk, il capitale della società era stato costituito con la sottoscrizione di un gruppo di banche galiziane capitanate dalla Banca Przemysłowy e dalle Banche di Varsavia, mentre il macchinario e il personale sarebbero stati forniti a Pocisk dalle società austriache Hintenberg e Enzesfeld⁷⁷. Era evidente che i rapporti tra Ansaldo e Pocisk riguardavano altri obiettivi. Infatti, il programma industriale di Pocisk prevedeva anche la creazione di fabbriche di esplosivi, fucili, aeroplani, cannoni. Se la società di Genova, scriveva Sinforiani, «incominciasse a cointeressarsi alla parte del programma già concretata [munizioni], il gruppo Radziwill conterebbe di chiedere [all'Ansaldo] per il resto delle imprese progettate» l'assistenza tecnica e la compartecipazione finanziaria. Sinforiani era convinto che tra il gruppo Lubomirsky e il gruppo Radziwill, quest'ultimo avesse più probabilità di successo con il governo, inoltre le trattative con le società straniere e il governo polacco erano già state condotte ma con risultati negativi⁷⁸.

10. Le società polacche: Towarzystwo Akcyjne Syla & Swiatlo e Fabrika Budowy Lokomotyw Y Polsce

Prima dell'avvio dei contatti con Pocisk, nell'agosto 1919, Sinforiani proponeva al gruppo Ansaldo-Bis la compartecipazione tecnica

Ivi, b. 1449, fasc. 9, "Rapporto Riservato" di Sinforiani inviato a Pio Perrone, 11 ottobre 1919.

⁷⁷ Ivi, all. 1, *Sinforiani a Pio Perrone*, 11 ottobre 1919. La società Proiettile offrì all'Ansaldo-Bis una partecipazione finanziaria per una somma di 6.000.000 di corone «purché al momento in cui potrà giungere una risposta sia ancora disponibile un numero sufficiente di azioni». *Ibidem*. Sinforiani era consapevole che l'Ansaldo non avrebbe mai accettato una simile proposta. L'intervento finanziario degli istituti di credito di cui nel testo evidenzia come il gruppo Radzimill avesse bisogno il più delle volte dell'aiuto del sistema bancario controllato da Meyer-Karłowsky-Lubomirsky.

⁷⁸ *Ibidem*. L'ottimismo di Sinforiani si basava sul fatto che il gruppo Radzimill aveva «già concluso qualche cosa di concreto, come la "Fabbrica di locomotive" e la "Fabbrica di munizioni"». L'esito negativo delle trattative, di cui nel testo, dipendeva secondo Sinforiani «dalle lentezze burocratiche e dall'opposizione dei capitalisti locali, i quali naturalmente difen[devano] i loro interessi».

e finanziaria al programma di elettrificazione della Polonia progettato dalla Towarzystwo Akcyjne Syl & Swiatlo (Società Anonima Forza e Luce). Fra gli azionisti di Syl & Swiatlo si annoveravano le banche più importanti della Polonia, tutti i grandi industriali di Lodz e di Soanowiec, i grandi proprietari di terreni, le più spiccate personalità del mondo politico e finanziario⁷⁹. I gruppi Radziwill e Lubomirski erano i capifila di questa pletora di azionisti. Era assente Casa Meyer, per cui la partecipazione di Comit a Syl & Swiatlo diventava difficile, mentre aumentavano le possibilità del gruppo Ansaldo-Bis, in quanto il programma di Forza e Luce era «nettamente nazionalista e più precisamente antitedesco». Nel suo rapporto Sinforiani sviluppò tale scelta in modo molto dettagliato. La società era riuscita a sottrarre l'industria elettrica polacca «alla soggezione economica tedesca, che è quella che per ragioni storiche e geografiche può essere, non solo pericolosa, ma addirittura fatale per l'avvenire della Polonia», per cui l'enorme fabbisogno di capitale necessario per finanziare il programma industriale di Forza e Luce spingeva la società a chiedere la partecipazione dei capitali puramente italiani, francesi e inglesi. Per tali motivi, secondo Sinforiani, Forza e Luce era disposta ad accettare la collaborazione del gruppo Ansaldo-Bis e a rifiutare quella della Comit.

In realtà una simile prospettiva era molto concreta. Il vasto programma di elettrificazione di Syl & Swiatlo richiedeva ingenti investimenti per cui poteva «trovare posto nell'impresa anche del capitale straniero, colla condizione che le funzioni direttive dovevano rimanere completamente in mani polacche»⁸⁰. Antoni Stamirowski e Tadeusz Sulowski stavano organizzando un viaggio in Italia nel quale era previsto un incontro a Genova tra Ansaldo e Syl & Swiatlo per la fornitura di impianti e macchinari elettrici. Erano in agenda contatti con altre società italiane ma non con Toeplitz⁸¹. La venuta in Italia

⁷⁹ Il numero degli azionisti della società anonima Forza e Luce era di 164, i poteri direttivi venivano esercitati da un consiglio direttivo, formato da 7 membri e 2 supplenti, da un consiglio di amministrazione con 9 membri e da un consiglio di sindaci di 8 membri.

⁸⁰ ASA, *AFP*, b. 1449, fasc. 9, *Tadeusz Sulowski, gruppo direttivo di Syl & Swiatlo a Sinforiani*, 20 agosto 1919.

⁸¹ Sinforiani, come Brezzi, evidenzia i difficili rapporti degli ebrei con la popolazione polacca: «Di una cosa è forse necessario che [illeggibile] sia pure con la

poteva offrire ulteriori possibilità all'Ansaldo in quanto Stamirowski era intenzionato a trasformare Syla & Swiatlo e Siemens Polska, affiliata alla Siemens tedesca in una impresa puramente polacca puntando sul contributo di capitali stranieri, ovviamente non tedeschi⁸².

Nel frattempo, nell'agosto 1919, sulla base dei rapporti di Sinforiani, si prospettò all'Ansaldo l'opportunità di partecipare al finanziamento della società incaricata dal governo polacco di costruire la prima grande fabbrica di locomotive in Polonia. Un progetto interessante in quanto, da una stima molto prudente del ministero delle Ferrovie, il governo aveva preventivato per i futuri dieci anni un fabbisogno annuo di 300-400 locomotive⁸³. La soluzione più rapida per costruire uno stabilimento di locomotive era quella di appoggiarsi agli impianti della Società Anonima W. Fitzner & K. Gamber. Fondata nel 1880, la società fabbricava caldaie a vapore e materiale meccanico occorrente per gli zuccherifici. Ristrutturati nel 1910-1911 gli impianti della Fitzner-Gamber erano tra i più vasti e meglio attrezzati d'Europa⁸⁴.

Fabrika Budowy Lokomotyw y Polsce (Società Anonima per la Costruzione di Locomotive in Polonia) era stata fondata agli inizi del

massima riservatezza. Siccome potrebbe anche darsi che V. E. [Pio Perrone] per facilitare ai signori in oggetto la visita degli Stabilimenti Pirelli e delle centrali elettriche dell'Alta Italia, li indirizzi al comm. Toeplitz, così è bene che Lei sappia, che forse non sarebbe questa la persona più indicata allo scopo. Non conosco in particolare le simpatie e le antipatie dei Signori Stamirowski e Sulowski, so però in generale che a Varsavia non si nutrono molte simpatie per il comm. Toeplitz. A parte che il comm. Toeplitz non ha mai dimostrato un eccessivo attaccamento alla sua patria di origine né per la causa della sua indipendenza, bisogna tenere presente in primo luogo del fatto che ogni polacco ha una irriducibile avversione per gli israeliti o meglio ebrei, in quanto essi stessi vogliono considerarsi differenti dai polacchi non solo per la religione, ma anche come razza [...] l'eco delle polemiche contro la Banca commerciale è giunta fin qui, per cui vi è diffidenza verso tale Banca e le persone che ne dirigono le sorti». Ivi, *Sinforiani a Pio Perrone*, 5 settembre 1919.

⁸² *Ibidem*. Stamirowski fu per molti anni rappresentante generale della Siemens tedesca per la Russia.

⁸³ Ivi, all. 2, *Sinforiani a Pio Perrone*, 29 settembre 1919.

⁸⁴ La società aveva due stabilimenti a Sosnowiec e a Dabrowa Górnicza, distanti tra di loro circa 4 km, sulla linea ferroviaria Varsavia-Vienna. La nuova fabbrica di locomotive sarebbe stata costruita a Golonog, in un'area di 6.450 mq, di proprietà della S.A.W. Fitzner & Gamper, situata a 5 km da Dabrowa e a 7 km da Sosnowiec lungo la linea ferroviaria Varsavia-Vienna. *Ibidem*.

1919 da Ladislaw Jechalski (direttore della Fitzner-Gamber), Stanislaw Karlowski e Leopold Wellish, (industriali e membri del Consiglio di amministrazione di varie imprese industriali polacche). I tre partecipavano a titolo personale. In un secondo momento altri gruppi industriali e bancari si impegnarono a sottoscrivere, in varia misura, il capitale sociale di Lokomotyw stimato in modo approssimativo in 50.000.000 di marchi polacchi⁸⁵. Casa Meyer era ancora una volta esclusa dall'iniziativa, a causa dell'opposizione dei membri del Consiglio di amministrazione, contrari anche a una compartecipazione della Staat Eisenbahn Gesellschaft di Vienna, contattata dalla Fitzner-Gamber⁸⁶. La compartecipazione dell'Ansaldo al capitale di Lokomotyw era «particolarmente considerata nella misura abbastanza rilevante di 20 milioni di marchi polacchi ed anche di più». L'investimento di una simile somma per la costruzione nella fase iniziale di 12 locomotive al mese per treni merci, sulla base di un programma minimo e prudente della società, non avrebbe permesso all'Ansaldo un largo impiego dei suoi brevetti e delle sue capacità tecniche, tuttavia Sinfiorani era convinto dell'opportunità di partecipare al programma di Lokomotyw per una serie di ragioni. La più importante era che l'Ansaldo si sarebbe assicurata l'impiego di capitale sicuro e vantaggioso e avrebbe potuto concludere con la società polacca altre convenzioni più convenienti per i suoi interessi. Inoltre, la Polonia avrebbe continuato ad acquistare all'estero molte locomotive per treni veloci, sicché la cointeressenza dell'Ansaldo a Lokomotyw avrebbe potuto facilitare eventuali forniture dirette. Vi erano infine prospettive di nuovi mercati. La nuova fabbrica poteva essere ingrandita per iniziativa dell'Ansaldo al fine di procedere alla costruzione di ogni tipo di locomotive anche per l'esportazione in Russia e in Romania. In particolare, la Fitzner-Gamber aveva in Russia una vasta clientela, per cui «la indiretta ingerenza che l'Ansaldo potrebbe avere in tale Società, le sarebbe in ogni caso preziosa» come base di partenza per l'esportazione dei suoi prodotti industriali in Russia⁸⁷.

⁸⁵ *Ibidem*. Gli altri sottoscrittori erano: Handlobank di Varsavia, Società per la Fabbricazione di Tubi e Materiali in Ferro di Sosnowiec, un gruppo francese che faceva capo alla Società Schneider-Creusot, Banca Industriale della Galizia, Banca Galiziana per il Commercio e l'Industria e un gruppo industriale di Lodz.

⁸⁶ *Ibidem*.

⁸⁷ *Ibidem*.

11. L'industria cantieristica

Un altro settore industriale della Polonia, oggetto dell'interesse dell'Ansaldo era quello navale. Nell'agosto 1919 la marina da guerra polacca era inesistente⁸⁸. Per difendersi dagli attacchi dei tedeschi e dei russi, era necessario creare una base navale sia a Danzica «sia in un altro punto dei 60 km di costa che la Polonia avrà sul Baltico»⁸⁹. La Polonia si doveva dotare rapidamente di sommergibili, torpedinieri, cacciatorpedinieri, incrociatori e idrovolanti. Contatti preliminari erano stati avviati a Varsavia da Sinforiani con il dipartimento della Marina polacca. Lo stesso Sinforiani chiedeva all'Ansaldo l'invio di una serie di informazioni tecniche, indispensabili per sottoscrivere contratti di vendita. Se l'Ansaldo voleva ritagliarsi un importante spazio commerciale doveva accelerare i contatti, considerando che «gli inglesi e i francesi, installati in tutti gli uffici militari, esclusi fortunatamente quelli della marina, ci fanno una concorrenza spietata»⁹⁰. In una prima fase, l'Ansaldo si impegnò a consegnare squadriglie di idrovolanti e motoscafi. Una commessa modesta che tuttavia, secondo Sinforiani, poteva facilitare e favorire l'aggiudicazione di una fornitura a venire di sommergibili e torpediniere. Per raggiungere un simile obiettivo, Sinforiani era convinto della necessità di «trovare un altro mezzo atto a impedire che queste autorità navali si rivolgano a ditte straniere». Proponeva all'Ansaldo l'intervento diretto del ministero

⁸⁸ Era composta da circa 80 ufficiali, provenienti dalla marina russa e austriaca e da un «primo nucleo di bassa forza». ASA, AFP, b. 1449, fasc. 9, *Sinforiani a Pio Perrone*, 29 agosto 1919.

⁸⁹ In un denso articolo, intitolato *La Polonia sul Baltico*, pubblicato sulle colonne della «Gazeta Warszawska», organo del Partito nazionale democratico polacco si legge: «La nostra situazione strategica, anche col possesso militare della Costa della città di Danzica, è abbastanza incerta dal punto di vista geografico e molto spiacevole dal punto di vista strategico. Abbiamo da due parti i tedeschi e questi tedeschi possono inviarsi rinforzi reciproci solo per via mare. Le comunicazioni fra la Russia e la Germania possono aver luogo presumibilmente anche via mare. In caso di guerra padroneggiando le comunicazioni marittime, potremmo impossessarci in modo relativamente facile della Russia Orientale e di Königsberg, che servirebbero a rafforzare la nostra situazione marittima, e potremmo sbarazzarci immediatamente dei pericoli a oriente. Senza flotta ciò è di realizzazione impossibile». Ivi, all. 1, *Articolo inviato da Sinforiani a Pio Perrone*, 29 agosto 1919, versione dal polacco.

⁹⁰ Ivi, *Sinforiani a Pio Perrone*, 29 agosto 1919.

della Marina italiana che avrebbe inviato in Polonia idrovolanti e ufficiali istruttori: «il vantaggio che ne potrebbe derivare sia alla nostra Marina sia alla nostra industria è così evidente che non occorre insistervi»⁹¹. La crisi postbellica dei cantieri navali di Viareggio, Sestri Levante e La Spezia, acuita dall'ondata di scioperi degli operai⁹², im-

⁹¹ Ivi, *Sinforiani a Pio Perrone*, 3 settembre 1919. Sinforiani suggeriva l'intervento diretto dei Perrone presso il ministero della Marina, Skirmunt e il generale Katkowski, plenipotenziario militare presso la Legazione polacca a Roma. Sinforiani chiedeva anche l'invio immediato di materiale a stampa, pubblicato dalla Marina Militare e monografie relative agli stabilimenti cantieristici dell'Ansaldo. Riteneva che fossero mezzi «indispensabili allo scopo» e ribadiva con ferma convinzione: «chi arriverà prima con progetti e offerte concrete al dipartimento della Marina polacca, avrà grandi probabilità di successo, se non altro perché è nella natura umana di preferire quello che ci troviamo a portata di mano e che ci evita il disturbo di ricerche laboriose. E in un altro ordine di idee è poi anche vero che il corso modesto della valuta italiana in confronto a quello della valuta inglese e francese, potrà invogliare le autorità navali polacche a darci la preferenza nelle prossime aggiudicazioni e forniture».

⁹² La crisi della Società anonima Costruzione e Navigazione Velieri di Viareggio, attivata dall'Ansaldo nel 1918, pesava come un macigno nella fabbricazione di motoscafi. Dopo oltre un anno di attività, nell'ottobre 1919, la società aveva fabbricato 50 barche da ponte per il Piave, 4 pescherecci da 14 metri, 1 betta a tramoggia per il genio civile, una paranza da pesca di 12 metri e 6 motoscafi di vario tonnellaggio. Una produzione modesta che impediva di far fronte alle richieste, in particolare a quella piuttosto ingente per la Russia meridionale. La crisi della società era per Bocchi motivo di sconcerto e di dequalificazione professionale, tanto da spingerlo a chiedere il suo reintegro in altri impianti dell'Ansaldo: «D'altra parte, [scrive Guido Bocchi a Pio Perrone], io debbo pregarla se Ella non vede la possibilità di nuove direttive da darsi all'Azienda di destinarmi a qualche altra industria navale-meccanica. Il mio servizio nell'Ansaldo San Giorgio è durato 7 anni fra La Spezia e Torino con speciale riguardo agli apparati motori e combustione interna. A me sembra che nelle condizioni attuali dell'Azienda velieri, la mia opera non sia sufficientemente utilizzata e apprezzata. Voglia scusare questo sfogo, che però è dettato dal desiderio di poter esplicare maggiore attività anche nell'interesse della Ditta Ansaldo, da cui provengo, e dalla quale fui distaccato per dirigere questo cantiere». Ivi, b. 1367, fasc. 1, *Bocchi a Pio Perrone*, 26 novembre 1919. Sulla crisi della «Costruzione e navigazione velieri», si veda la *Relazione Bocchi*, allegata alla lettera citata. Sulla crisi industriale e sulle agitazioni operaie nei cantieri navali dell'Ansaldo si veda: ivi, b. 1299, fasc. 35 e b. 1097, fasc. 27, *Bocchi a Pio Perrone*, s.d. [Sestri Levante 14 settembre 1919] e *Carlo Lardera* (direttore dei cantieri di La Spezia) a *Pio Perrone*, 19-23 ottobre 1919. Per risolvere, almeno in parte, il problema delle agitazioni operaie nei cantieri navali di Sestri Levante, Bocchi proponeva a Mario Perrone una soluzione originale, ma nello stesso tempo ingenua e pa-

pediva allora alla società di Genova di soddisfare tutte le richieste di motoscafi, idrovolanti, torpediniere e sommergibili della Polonia e di altri Stati dell'Europa dell'est. Prese singolarmente, a eccezione della Russia, non si trattava di forniture massicce, ma messe insieme superavano le capacità produttive dell'azienda. Si spiega così perché, agli inizi di ottobre 1919, dopo oltre un mese dall'accordo con la Marina polacca, l'Ansaldo non aveva ancora inviato le squadriglie di motoscafi e idrovolanti⁹³. Nel frattempo il contrammiraglio Porebski stava trattando con la missione navale inglese, presente a Varsavia, il problema della difesa della costa baltica polacca e una società francese aveva già attivato un regolare servizio di navigazione tra la Francia e il porto di Danzica. Malgrado ciò Porebski era ancora disposto «a sollecitare l'aiuto e la cooperazione della Marina e delle industrie navali italiane». Al riguardo e circa i più immediati bisogni Porebski aveva chiesto l'invio a breve scadenza di motoscafi e monitor fluviali. Una commessa che, secondo Sinforiani, avrebbe potuto favorire anche la compartecipazione dell'Ansaldo all'imminente costruzione della flotta mercantile, fornendo piroscafi al dipartimento della Marina polacca. Sebbene incoraggiasse ogni iniziativa privata relativa alla navigazione marittima, le linee di traversata, in particolare quella tra Danzica e New York, sarebbero state gestite direttamente dal governo polacco, organizzando una flotta mercantile di Stato «sul tipo della già flotta volontaria russa». Infine si profilava un'altra prospettiva per il gruppo Ansaldo-Bis, relativa alla possibilità di impiegare per conto del governo polacco le flotte delle controllate Società Transatlantica Italiana e Lloyd Italico. Il contrammiraglio Porebski per «disciplinare e controllare il movimento migratorio polacco-americano», aveva de-

ternalistica: «Qualche approccio potrei tentare anch'io, da Lei autorizzato, spiegando agli operai i danni generali dello sciopero e riferendo a Lei. Secondo il mio piano, se di Suo gradimento, sarebbe poi conveniente la presenza a Sestri [di Mario Perrone] onde annunziare il limite delle condizioni reciprocamente accettate e la fine dello sciopero. L'entrata in cantiere avverrebbe con una certa piacevole solennità decidendo Lei i particolari. L'operazione eseguita con successo a Sestri si ripeterebbe analogamente negli altri riparti della Ditta». Ivi, b. 1299, fasc. 35, *Bocchi a Mario Perrone*, s.d. [14 settembre 1919]. Interessante l'appunto a matita di Mario Perrone: «L'utilizzazione dei punti elencati dovrebbe essere fatta dai direttori ma essi hanno la testa piccola. Bocchi é un buon elemento».

⁹³ Ivi, b. 1499, fasc. 9, *Sinforiani a Pio Perrone*, 3 ottobre 1919.

ciso che i porti di imbarco più favorevoli fossero quelli di Trieste e Costanza, mentre i piroscafi più indicati quelli delle grandi linee di navigazione italiana che vi facevano scalo⁹⁴.

12. L'industria aeronautica

Nel febbraio 1920 furono definiti gli scopi e le modalità della partecipazione dell'Ansaldo alla nascente industria aeronautica polacca. La società polacca Plage-Leskiewicz di Lublino avrebbe realizzato aeroplani acquistando dalla società genovese le licenze di fabbricazione di velivoli, parti singole e motori. In attesa che Plage-Leskiewicz avviasse a pieno regime la produzione, il governo polacco acquistò dall'Ansaldo 70 apparecchi. Prima dell'aprile 1920 furono ordinate nuove commesse e firmati nuovi contratti con i quali l'Ansaldo si impegnavo a fornire licenze, motori e aerei completi. Il valore dei beni e dei servizi messi a disposizione di Plage-Leskiewicz e del governo polacco ammontava a circa 8.400.000 lire, con un profitto netto di circa 1.620.000 lire. L'Ansaldo giudicò positivamente l'accordo: era un primo importante passo per ampliare la sua presenza nell'industria aeronautica polacca. In realtà gli obiettivi iniziali erano diversi. L'Ansaldo sperava di esportare in Polonia l'intero sistema di costru-

⁹⁴ La presenza della missione navale inglese a Varsavia evidenziava le enormi possibilità di successo dell'Inghilterra nel progetto di costruzione della marina militare polacca. Al riguardo, scrive Sinforiani: «Il contrammiraglio Porebski, a proposito del recente arrivo a Varsavia della missione navale inglese, mi ha detto che si è rivolto per aiuto di consigli ed esperienza alla Marina inglese come quella che ha le più brillanti tradizioni e che è più indirettamente interessata alle questioni navali del Mar Baltico». In quel momento gli stabilimenti Ansaldo non erano in grado di fabbricare subito monitor fluviali del tipo «Tornicroft», impiegati dagli inglesi in Medio Oriente durante la guerra. Sinforiani insisteva per la sola fornitura di motoscafi, sufficiente in quel momento a garantire la presenza dell'Ansaldo nell'industria cantieristica polacca. La fornitura di motoscafi e monitor era importante per la marina polacca perché essi assicuravano «la cooperazione della marina polacca con l'esercito sui fiumi lungo il fronte Litewsku-Bialoruski». Sulle possibilità di utilizzare la flotta della Società transatlantica italiana e il Lloyd Italico e sulle altre notizie di cui nel testo. Ivi, b. 1449, fasc. 9, *Sinforiani a Pio Perrone*, 3 e 26 ottobre 1919; ivi, b. 1448, fasc. 30, *Monitor inglesi*. Sull'iniziativa francese di cui nel testo. Ivi, b. 1299, fasc. 35, *Guido Bocchi a Mario Perrone*, s.d. [14 settembre 1919].

zione di velivoli, di effettuare un investimento diretto, con l'intervento della Comit, finalizzato a controllare il 40% del capitale della nuova società, mentre la restante quota sarebbe stata sottoscritta dal governo polacco. Il nazionalismo polacco obbligò i vertici dell'Ansaldo a una soluzione di ripiego: la quota di capitale fu coperta con un accordo che prevedeva le esportazioni di macchinari e le licenze di fabbricazione. Malgrado ciò «l'Ansaldo riuscì a portare a termine un buon affare e a consolidare la propria presenza all'interno del mercato polacco»⁹⁵. Questa per sommi capi è la ricostruzione del più importante progetto industriale realizzato dai Perrone in Polonia negli anni 1919-1921⁹⁶. Il programma di avviare in Polonia l'industria aeronautica fu impostato nelle sue linee fondamentali nella «Memoria» del maggio 1919. Il piano costituiva il punto di arrivo di una fase preliminare di contatti, nonché la base di partenza del progetto dell'Ansaldo per partecipare alla nascita dell'industria aeronautica polacca. Mario Perrone era consapevole che senza l'aiuto finanziario di Toeplitz il progetto polacco non sarebbe mai stato realizzato, per cui impostò la sua relazione evidenziando l'elevato livello di preparazione tecnica raggiunto dall'Ansaldo nell'industria aeronautica. In tal modo sperava di rassicurare ulteriormente i suoi partner, Toeplitz, governo e società industriali e finanziarie del nuovo Stato polacco. Per Mario Perrone lo sviluppo dell'aviazione era un fattore fondamentale del progresso economico e sociale, mentre il suo paradigma tecnologico era «la sintesi di un gruppo di industrie diverse», un nuovo ciclo industriale al tempo stesso semplice e complesso.

⁹⁵ T. Row, *op. cit.*, p. 199.

⁹⁶ Ivi, pp. 184-199. Il saggio di Thomas Row necessita di alcune integrazioni. Row, cita soprattutto la seguente documentazione: “Programma di costruzioni aeronautiche per la Repubblica polacca”, novembre 1919? (il mese indicato non si evince da alcun documento, il contenuto del *Programma* sembra suggerire il mese di dicembre). È interessante l'appunto a matita di Mario o Pio Perrone sul documento *Esposto da Brezzi al cav. Toeplitz*: si evince che l'autore del *Programma* era Giuseppe Brezzi né poteva essere diversamente considerando il ruolo di primo piano di Brezzi nell'industria aeronautica dell'Ansaldo. Toeplitz aveva avuto modo di leggere il *Programma*, un documento importante per gli imminenti impegni finanziari della Comit nel progetto. *Costituzione Società Polacca per Produzione Aeronautica*, 8 gennaio 1920, *Rapporto di Brezzi a Tommasini, ministro d'Italia, ambasciatore a Varsavia*, 4 febbraio 1920 [non gennaio 1920 come sostenuto da Row], ASA, AFP, b. 1441, fasc. 9.

L'aviazione, [scrive Mario Perrone], che rappresenta oggi un elemento essenziale del progresso del mondo, ha potuto durante la guerra avere un notevole progresso unicamente perché le sue esigenze tecniche furono dapprima appoggiate ed in seguito comprese nelle attività industriali già esistenti. Questo risultato è la conseguenza dell'insieme delle soluzioni dei problemi difficili e speciali incontrati nella febbrile lotta per la conquista dell'aria [...]. L'aeroplano propriamente detto si compone di due parti essenziali: motore e apparecchio. Il motore non è che una specializzazione dell'industria meccanica per la costruzione dei motori in generale [...]. La tecnica generale di costruzione che è alla base della produzione dei motori degli aerei, non è diversa da quella di un motore d'automobile. Ne consegue che a questa produzione [di aeroplani] devono concorrere le industrie metallurgiche [...] e le industrie meccaniche [...]. Teoricamente, una grande produzione in serie di motori aerei potrebbe essere distribuita fra diverse industrie e riunita successivamente solo per l'assemblaggio, il montaggio e le prove dei motori [...]. Anche per l'apparecchio il problema della produzione rientra in una grande serie di attività generiche, al punto che sarebbe possibile una divisione del lavoro fra numerose industrie per riunire in un solo luogo l'assemblaggio e il montaggio dei diversi elementi [...].

Se la produzione di aeroplani non presentava particolari difficoltà, l'organizzazione tecnica dei progetti dei motori e degli apparecchi era un'operazione molto più complessa.

Metter su dal nulla [continua Perrone] un'organizzazione simile è non solamente difficile e costosa, ma sarebbe impossibile giungervi senza poter disporre di un lungo periodo preparatorio. Al risultato concorre in gran parte la disponibilità dell'elemento uomo sia tecnico che sperimentatore di laboratorio e nell'aria. Questa difficoltà [...] di riunire negli elementi tecnici gli sperimentatori teorici e pratici, sarà risolta dalla nostra presenza.

A questo punto in poche, ma efficaci righe, Mario Perrone, per gli scopi già detti, evidenzia l'eccellente preparazione tecnica dell'Ansaldo:

Noi disponiamo di una rete di laboratori, di mezzi di ogni genere, oltre che di tecnici molto validi, che sono stati capaci di produrre, grazie all'esperienza acquisita prima, dei tipi di aeroplani che hanno rappresentato non solo un grandissimo progresso nell'aviazione, ma anche un vero primato che nessuno è riuscito a superare, dal momento che si incontrano tutti i dati essenziali che costituiscono le aspirazioni alla conquista pratica dell'aria.

Mario Perrone amplia il *know how* dell'Ansaldo nel settore dell'industria aeronautica, per stimolare ancora di più l'interesse di Toeplitz e dei partner polacchi: «La Società Ansaldo potrebbe fornire anche i motori per l'aviazione, oppure i dati necessari per la loro fabbricazione [...], infatti essa possiede i migliori motori in Italia per l'aviazione a benzina e i motori ad olio pesante per la Marina». Infine qualche riferimento allo stabilimento aeronautico da costruire in Polonia:

L'estensione dello stabilimento dipende dalla produzione richiesta in un certo periodo di tempo. Supposto che si conosca questa produzione normale (cioè in condizioni di pace) sarebbe conveniente progettare delle installazioni capaci di raggiungere questa produzione con otto ore di lavoro, avendo la possibilità in caso di bisogno di produrre due volte o tre volte tanto, lavorando 16 o 24 ore al giorno, con 2 o 3 gruppi di operai con lo stesso numero di macchine. Da quando sarà stabilita la produzione normale, noi preciseremo il numero delle macchine necessario per tipo e dimensione e forniremo anche i piani di installazione⁹⁷.

Nei mesi successivi si sviluppò la fase evolutiva del programma del maggio 1919, che si concluse a cavallo tra la fine dell'anno e gli inizi del 1920, quando il progetto decollò definitivamente. Nei primi mesi del 1919, i contatti di Casa Meyer con Ansaldo-Comit furono intensi. Nello stesso tempo il programma industriale di “Polskie Fabryki Broni i Amunicji”, dell'aprile 1919, sarebbe stato prima o poi modificato per iniziativa di Casa Meyer, convinta sostenitrice della necessità di realizzare l'armamento aeronautico con l'intervento di Ansaldo-Comit⁹⁸. Il programma del maggio 1919 non era un'operazione semplice. I fattori erano sempre gli stessi e non cessarono mai di far sentire i loro effetti negativi. Nel luglio 1919 Casa Meyer premeva sull'Ansaldo per accelerare l'avvio dell'intero programma di armamenti della Polonia: l'Ansaldo ribadiva che in quel momento, a

⁹⁷ Ivi, all., *Memoria per la costruzione delle artiglierie e armamenti secondo l'Ansaldo*, 23 maggio 1919, inviata a Toeplitz lo stesso giorno. Row non fa alcun riferimento al programma del maggio 1919, passa direttamente alle trattative intercorse a cavallo tra dicembre 1919 e gennaio 1920. T. Row, *op. cit.*, p. 185. La quinta e ultima parte della *Memoria* è dedicata all'aviazione. ASA, AFP, b. 1441, fasc. 9, all., *Memoria per la costruzione delle artiglierie e armamenti secondo l'Ansaldo*, 23 maggio 1919.

⁹⁸ Ivi, *Mario Perrone a Toeplitz*, 4 marzo 1919, all'ing. Tullio Spiller, 15 marzo e 19 maggio 1919, *Meyer a Toeplitz*, 17 dicembre 1919.

causa della difficile situazione, non era possibile far fronte agli impegni assunti⁹⁹. Nell'agosto 1919 in un clima di cauto ottimismo per alcuni importanti successi conseguiti e per la decisione dei Perrone di riprendere in considerazione il progetto di costruire «qualche centinaio di nostri apparecchi per venderli a richiesta», con particolare attenzione alla Polonia, Brezzi chiedeva a Mario Perrone l'autorizzazione a effettuare uno speciale «viaggio circolare», convinto che l'iniziativa sarebbe stata, almeno in parte, fruttuosa. La richiesta fornì a Brezzi l'occasione per esprimere un giudizio così pesante sull'attività dell'aeronautica italiana all'estero, da spingere lo stesso Brezzi verso due soluzioni opposte: «Sarei per proporre [a Mario Perrone] di abbandonare ogni nostro sforzo in questo campo, oppure accrescere il nostro organismo, tanto da renderlo il vero ed unico rappresentante di tutta l'aviazione italiana»¹⁰⁰. All'incapacità e all'incompetenza che caratterizzavano il comportamento dei vertici dell'aviazione italiana, Brezzi contrapponeva l'apprezzamento che gli apparecchi dell'Ansaldo riscuotevano all'estero:

All'estero le nostre macchine ottengono di essere ammirate dai competenti, ed incutono un senso di timore nelle Case estere concorrenti. Ne ho una prova dall'insistenza con cui Handley-Page cerca di facilitare la riproduzione

⁹⁹ Ivi, *Meyer a Mario Perrone*, 2 luglio 1919 e *Mario Perrone a Toeplitz*, 3 luglio 1919.

¹⁰⁰ Ivi, all. 1, *Brezzi a Mario Perrone*, 28 e 30 agosto 1919. L'Ansaldo aveva ottenuto la rappresentanza aeronautica in Polonia, dopo il successo del volo Roma-Varsavia, «compiuto dal pilota tenente Mainardi, con un apparecchio Sva biposto, portando a bordo un ufficiale polacco e contemporaneamente [grazie] al tenente Ancillotto che portava uno Sva monoposto». Il «viaggio circolare a bordo dell'A/300» avrebbe toccato Torino-Lione-Parigi-Bruxelles-Amsterdam-Amburgo-Berlino-Praga-Vienna. Un'iniziativa necessaria: «Se non facciamo noi direttamente, [scriveva Brezzi], non preoccupandoci di tutti i divieti che ci giungono dalla Direzione di aeronautica, non solo non concluderemo mai nulla, ma tratteremo la via agli altri. L'opera che le diverse Direzioni di aviazione (civile, militare e marina) conducono nei riguardi dell'aviazione italiana, rappresenta l'attività di un nemico, e raggiunge in breve tempo la completa rovina dell'aviazione». La critica di Brezzi demolisce la reputazione morale dell'aviazione italiana: «Nell'ambiente aviatorio ufficiale, ormai il buon senso non esiste più, e fra gli attuali preposti a reggere le sorti della nostra aeronautica si continua una lotta di arrivismo veramente ripugnante».

degli apparecchi presso di noi, mentre solo qualche mese fa rispondeva negativamente¹⁰¹.

Il progetto registrò un'accelerazione l'8 novembre 1919. Brezzi inviò al generale De Kontkowski il programma completo per l'installazione di uno stabilimento per la costruzione di aerei Ansaldo in Polonia, da inoltrare il più presto possibile al governo polacco¹⁰². L'ottimismo di Brezzi era condiviso anche da Toeplitz che aveva avuto un colloquio con De Kontkowski «il quale aveva espresso il suo vivo compiacimento per la nostra società e riteneva il problema delle costruzioni aeronautiche nel suo Paese risolto». L'incarico di cui De Kontkowski era garante, coincideva con una fase positiva delle relazioni tra Ansaldo e governo polacco per forniture di aerei. Infatti, dopo oltre un mese di ritardo, l'aeronautica italiana aveva deciso di passare all'Ansaldo l'ordinazione di 60 aerei Sva 10 «completi» da inviare in Polonia «secondo un'ordinazione fatta dalla Polonia stessa al nostro governo»¹⁰³.

Una prima fase consuntiva delle trattative si ebbe con l'incontro Meyer-Brezzi a Varsavia il 9 dicembre 1919, sollecitato da Toeplitz e dai Perrone. Il rapporto fu inviato da Meyer a Toeplitz il 17 dicembre

¹⁰¹ Ivi, all. 1, *Brezzi a Mario Perrone*, 30 agosto 1919.

¹⁰² Non si conosce il programma di cui nel testo. Con molta probabilità il progetto fu incorporato e sviluppato nel Programma di costruzioni aeronautiche per la Repubblica polacca, di cui si è già fatto cenno. Brezzi aggiunge: «Siamo certi che con il vostro significativo appoggio e la vostra collaborazione noi potremo giungere molto rapidamente a mettere il vostro Paese in condizione di provvedere da solo ai propri bisogni per l'aviazione». Il programma era stato preparato da tempo da Brezzi e fu inviato evidentemente nel momento in cui Casa Meyer e il principe Lubomirsky avevano sollecitato l'operazione. Ivi, b. 1722, fasc. 25, *Brezzi a De Kontkowski*, 8 novembre 1919.

¹⁰³ Il colonnello Berliri spiegò a Brezzi che l'ordinazione non era stata subito comunicata all'Ansaldo per due ragioni: «perché essa [aeronautica italiana] sperava di convertire gli Sva in altri apparecchi non nostri, e cioè Fiat e Caproni, perché i polacchi non aderivano alla sostituzione nell'ordinazione totale di 90 apparecchi (Sva e Balilla), di 15 apparecchi, per sostituirli con 15 BR». La conclusione di Brezzi era molto sarcastica: «Ora che i Signori dell'aeronautica hanno capito che i polacchi sono irremovibili, si sono decisi di dare l'ordinazione, che noi espleteremo alla Pomilio nel più breve tempo possibile». Peraltro la stessa inadempienza si era verificata per l'Ucraina che, ora, finalmente, avrebbe ricevuto i 10 Sva ordinati all'Ansaldo. Ivi, *Brezzi a Pio Perrone*, 11 novembre 1919.

1919. In quel momento l'obiettivo principale di Meyer era di premere sul governo polacco per accelerare l'ordinazione all'Ansaldo di 500 apparecchi. Il progetto di Meyer rischiava di fallire in quanto «il principe Lubomirsky disgraziatamente si è legato con la Casa inglese Handly Page e vuole installare insieme a questa Casa un'officina per la costruzione degli aerei e una società di navigazione aerea». Meyer giudicava il programma della Casa inglese troppo proteso verso il futuro «noi vogliamo semplicemente ricevere un ordine di 500 pezzi, senza occuparci di navigazione». Meyer non riuscì a imporre la sua soluzione perché il gruppo Lubomirsky era allora troppo forte, fu costretto pertanto ad appoggiare le iniziative di Lubomirsky: «il principe era favorevole, ma questa idea non piace al signor Brezzi e non so, [osservava Meyer], se converrebbe al commendator Perrone». Anche il progetto di fondare, con l'intervento di Karlowski e quindi con la Banca di Commercio, una società con un capitale di 30.000.000 di marchi polacchi (corrispondenti al cambio a 3.000.000 di lire) fu scartato dallo stesso Meyer. Alla fine il gruppo Meyer-Lubomirsky-Karlowski decise di costituire una Holding Society, con capitale 3.000.000 di marchi polacchi, di cui il 40% versato da Perrone e il 60% dagli azionisti polacchi. Le condizioni del progetto avrebbero potuto soddisfare gli obiettivi di Perrone e Toeplitz, inoltre il programma si configurava nelle sue linee generali come un modello di esportazione all'estero del sistema industriale dell'Ansaldo per la produzione di velivoli¹⁰⁴.

¹⁰⁴ La società dipendeva dal governo polacco da cui prendeva gli ordini che sarebbero stati affidati «ad un'officina che bisognerà costruire in Polonia. Il denaro, apparecchi, ecc., saranno consegnati dall'Ansaldo e dalla Banca Commerciale Italiana». Il piano di ammortamento e degli interessi fu impostato da Meyer-Lubomirsky-Karlowski nella convinzione che sarebbe stato apprezzato da Perrone e Toeplitz: «Ogni anno sul profitto si pagheranno dapprima gli interessi sui debiti sia un buono del 10% alla Società Ansaldo ed il resto del profitto vi sarà versato [a Toeplitz] per conto delle spese d'installazione sostenute da voi e dalla Società Ansaldo». Meyer stimava che dopo pochi anni sarebbero stati pagati tutti i debiti di installazione e «allora cominceranno i profitti della Società polacca». Meyer concludeva il suo rapporto a Toeplitz convinto della realizzabilità del progetto e lo pregava di inviare presto una risposta. ASA, AFP, b. 1441, fasc. 9, *Meyer a Toeplitz*, 17 dicembre 1919, mentre per la preparazione della missione di Brezzi a Varsavia, si veda ivi, *Brezzi a Mario Perrone*, 1 dicembre 1919.

Nel frattempo, il generale Giovanni Longhema Romei, capo della missione militare italiana in Polonia, informava il ministero della Guerra degli esiti dei colloqui avuti con il generale Sosonkowski, vice ministro polacco della Guerra, persona di fiducia del capo di Stato generale Piltzusi «che è in realtà il vero arbitro al ministero della Guerra». Romei era convinto che il settore dell'aviazione polacca poteva essere conquistato dall'Ansaldo a condizione che i prezzi praticati fossero stati più competitivi rispetto a quelli francesi e inglesi e ci si muovesse più presto possibile con il governo polacco: «Ogni ritardo avvantaggia i rappresentanti militari e civili francesi e inglesi ed accredita le voci da essi propagate contrarie alla penetrazione italiana»¹⁰⁵.

Molto più dettagliato risulta il rapporto inviato da Brezzi a Mario Perrone sull'incontro a Varsavia con Meyer. Il colloquio con Lubomirsky, che allora ricopriva la carica di presidente del Comitato permanente per l'organizzazione delle industrie di guerra, chiarisce il probabile rifiuto del governo polacco ad accettare la proposta della Handley Page. Il progetto della casa inglese di impegnarsi per sette anni nella costituenda società aeronautica «nasconde[va] il proposito di monopolizzare tutto lo sviluppo aeronautico in Polonia, per un periodo di tempo lungo, durante il quale essa [aveva] largamente la possibilità di accaparrarsi, non solo il mercato locale, ma anche il mercato russo». Brezzi era convinto che Lubomirsky avesse trattato con la Handley Page: «In seguito ad una imposizione inglese, sperava di estromettere la casa inglese legandola al governo polacco non per la costruzione di apparecchi, bensì per l'esercizio di alcune linee aeree che l'Handley Page vorrebbe ottenere». In considerazione delle diffi-

¹⁰⁵ Per avviare in Polonia l'industria aeronautica, la Direzione generale dell'aeronautica aveva incaricato il capitano Giuliano della missione militare a Varsavia e Brezzi e Mainardi per conto dell'Ansaldo. Sosonkowski riferì a Romei: «Mentre il governo polacco ha ricevuto già da tempo dettagliate condizioni della Ditta inglese Hadley Page e dalle fabbriche riunite francesi, nulla gli è ancora pervenuto dai rappresentanti italiani». L'aviazione italiana, continua Romei, «ha riscosso quivi unanime simpatia e gode fama di superiorità su ogni altra». La missione militare poteva aiutare i tecnici italiani presenti in Polonia, inviando con «la massima urgenza le condizioni di cessione e di pagamento degli apparecchi e del materiale italiano al governo polacco». Ivi, *Telegramma di Romei al ministero della Guerra*, 20 dicembre 1919.

cili condizioni che avrebbero caratterizzato l'avvio dell'attività aeronautica e del prezzo troppo elevato «al quale gli apparecchi verrebbero ceduti al governo Polacco (10.000 sterline) equivalenti, al cambio d'oggi, a circa 4.295.000 marchi polacchi, non credo che il piazzamento della casa Handley Page possa darci noia»¹⁰⁶. Fallito il tentativo di coinvolgere Lubomirsky, Meyer entrò in contatto con la Banca di Commercio, cioè con Karlowski che riteneva come non fosse possibile nelle condizioni di cambio dell'epoca costituire un capitale di circa 3.000.000 di lire «capitale che oggi corrisponderebbe a circa 30.000.000 di marchi»¹⁰⁷. Il punto nodale della trattativa, secondo Brezzi, diventavano in quel momento i prezzi degli apparecchi dell'Ansaldo: malgrado fossero più convenienti delle proposte inglesi e francesi erano «ancora superiori ad una proposta di origine polacca». Il gruppo polacco aveva preventivato un impegno del governo per 900 apparecchi da consegnarsi in tre anni, a cominciare sei mesi dopo la stipula del contratto; l'Ansaldo invece proponeva una fornitura di 500 apparecchi. In seguito a una revisione tecnica e finanziaria Brezzi comunicò all'aviazione polacca che il prezzo medio, già fissato in 45.000 lire per apparecchio, poteva essere ridotto a 35.000 lire. Una simile riduzione metteva in crisi l'accordo stipulato da Kazimierz Arkuszeski e la Direzione tecnica dell'aviazione polacca. Arkuszeski era «un fabbricante di apparecchi per la distillazione dell'alcool e di termosifoni per abitazioni»¹⁰⁸, un imprenditore impegnato in un settore che non aveva alcun rapporto con l'industria aeronautica. L'accordo dimostrava che l'intervento di Arkuszeski nella nascita dell'industria aeronautica della Polonia non avvenne nel gennaio 1920: Arkuszeski già nell'autunno del 1919, quando con molta probabilità fu siglato l'accordo¹⁰⁹, guidava un gruppo formato da Karlowski, Lubomirsky e Plage-Leskiewicz di Lublino. In tal modo le possibilità di successo di

¹⁰⁶ Ivi, all., s.d. [26 dicembre 1919], *Brezzi a Mario Perrone, Programma per lo sviluppo aeronautico in Polonia*.

¹⁰⁷ *Ibidem*. Come si può notare in molti passaggi cruciali sono evidenti le discordanze del rapporto di Meyer con il rapporto di Brezzi. È probabile che Meyer, per ottenere l'appoggio finanziario della Comit, cercasse di presentare a Toeplitz un progetto che in linea di massima sarebbe andato a buon fine.

¹⁰⁸ ASA, AFP, b. 1441, fasc. 9, all., s.d. [26 dicembre 1919], *Brezzi a Mario Perrone, Programma per lo sviluppo aeronautico in Polonia*.

¹⁰⁹ Il rapporto di Brezzi non fornisce notizie sulla data dell'accordo.

Arkusseski diventavano in prospettiva notevoli, potendo contare sull'appoggio di Karlowski e Lubomirsky, mentre quelle di Casa Meyer-Comit-Ansaldo erano destinate a ridursi progressivamente nel contesto delle posizioni ufficiali di Karlowski e Lubomirsky, solo apparentemente favorevoli alle aspettative di Casa Meyer-Comit-Ansaldo¹¹⁰. Infatti, nel gennaio 1920, l'intervento di Arkusseski destabilizzò gli accordi che sembravano sicuri e consolidati stipulati, nel frattempo, da Comit-Ansaldo e governo polacco. Il successo di Arkusseski era dovuto a due fattori che egli sfruttò con abilità e prontezza: il nazionalismo polacco, ostile «nei confronti della “multinazionalizzazione” dell'industria aeronautica polacca» e il sostegno di Karlowski e Lubomirsky che in questa occasione preferirono rompere i legami con Meyer e allinearsi sulle posizioni dei nazionalisti polacchi¹¹¹. Brezzi era consapevole di questa realtà. Scriveva a Tommasini che il governo polacco:

stabiliva come condizione essenziale nelle proposte per impianto di stabilimenti in Polonia allo scopo di produrre materiale aeronautico, che l'iniziativa fosse puramente polacca, il capitale unicamente polacco, nonché la quasi totalità del personale tecnico dirigente ed operaio¹¹².

A questo punto bisogna chiedersi se la Comit, nel caso in cui non fosse intervenuto Arkusseski, avrebbe continuato a finanziare il progetto aeronautico dei Perrone in Polonia. Con molta probabilità, considerando anche che le trattative con il governo polacco andavano a rilento, la «strana alleanza» tra Comit e Ansaldo era destinata a rompersi di fronte all'ultima e massiccia offensiva lanciata dai Perrone nell'inverno 1920 contro Toeplitz per il controllo totale della banca¹¹³.

¹¹⁰ T. Row non parla dell'accordo di cui nel testo. Usa un termine generico, “proposta” (senza peraltro citare la fonte) che nell'ottobre 1919 «Arkusseski aveva avanzato al governo polacco»: è improbabile che i due termini, *accordo* e *proposta*, abbiano avuto allora lo stesso significato. T. Row, *op. cit.*, p. 195.

¹¹¹ Ivi, p. 194.

¹¹² ASA, AFP, b. 840, fasc. 24, *Brezzi al ministro d'Italia a Varsavia Tommasini*, Varsavia, 29 gennaio 1920.

¹¹³ Si veda al riguardo ASBCI, VCA, 28 maggio 1920.

La Russia

1. Prima della rivoluzione d'Ottobre

Dopo la pesante sconfitta nella guerra contro il Giappone (1904-1905), la Russia fu costretta a varare un programma di ricostruzione della flotta da guerra e di potenziamento della produzione di armamenti. Il rappresentante dell'Ansaldo-Armstrong presso il governo russo era Dimitri Gravenhoff, mentre Nikolai Petroff, di San Pietroburgo, curava i rapporti diplomatici tra l'Italia e la Russia. Il progetto transnazionale dell'Ansaldo in Russia (flotta da guerra e armamenti) fu preceduto dalla missione del 1908 dell'ingegner Mario Vallino, direttore dello stabilimento meccanico di Sampierdarena e dai contatti preliminari dello stesso Vallino con Gravenhoff¹. La missione era stata progettata da Ferdinando Maria Perrone, diventato nel 1904 maggiore azionista dell'Ansaldo. Alla sua morte (1908) erano succeduti i figli Mario e Pio. Nel 1908 Mario fu nominato amministratore delegato, nel 1909 Pio membro del consiglio di amministrazione e poi presidente: malgrado questi differenti ruoli, i poteri decisionali erano nelle mani di entrambi i fratelli².

John P. McKay suddivide in quattro tipologie il contributo degli imprenditori stranieri all'economia russa. Fornirono o resero dispo-

¹ Sull'attività e i personaggi di cui nel testo, ASA, *AFP*, b. 153, fasc. 6/b; b. 140, fasc. 1/a; b. 154, fasc. 1/b.

² Fondazione Ansaldo, *Archivio Perrone 1871-1945*, Genova, Fondazione Ansaldo 2011, pp. 14-15, 30.

nibili capitali, mobilitarono risorse interne, diffusero tecnologie d'avanguardia specialmente nelle industrie estrattive, metallurgiche, della lavorazione dei metalli, elettriche e chimiche, contribuirono a cambiare l'atteggiamento degli imprenditori locali, favorendo il reinvestimento dei profitti³.

Gli investitori esteri acquistarono dopo il 1908 quantità crescenti di azioni delle banche russe. Nel 1913 in Russia il 75% delle imprese del settore minerario era finanziato da istituti bancari stranieri. Nel 1916 le banche straniere possedevano il 45% del capitale complessivo delle dieci più grandi società di credito per azioni del Paese per una somma pari a 420.000.000 di rubli⁴. Nel 1922 Pavel Vasil'evich Ol' calcolò che nel 1917 «Britain accounted for 23% of total foreign corporate investment in Russia, compared to France's 33%, Germany's 20%, Belgium's 14% and the United States 5%»⁵. L'intervento della tecnologia occidentale nell'industria petrolifera in Russia era iniziato nel 1877, con una notevole presenza di aziende americane. In un secondo momento parteciparono le compagnie inglesi.

By the time of the Revolution, according to Pavel Vasil' Ol', some 171,4 million roubles of British capital has been invested in the Russian oil industry. Some 51.11 million roubles of French capital, 13.67 million roubles of

³ J.P. McKay, *Pioneers of Profit: Foreign Entrepreneurship and Russian Industrialization, 1885-1913*, London-Chicago, University Press of Chicago, 1970, pp. 384-385 e R.J. Olsen, *Gold, foreign capital and the Industrialisation of Russia*, in «The Journal of European Economic History», 14 vol., 1, 1985, pp. 143-154.

⁴ M.C. Kaser, *L'imprenditorialità russa*, in *Storia Economica di Cambridge*, 7 vol., II, Torino, Einaudi, 1980, pp. 588-589, 593; O. Crisp, *Russia, 1860-1914*, in R. Cameron (a cura di), *Banking in the Early Stages of Industrialization*, New York, Oxford University Press, 1967, pp. 183-228; P.I. Ljaščenko, *Istorija narodnogo chozjajstva SSSR*, 2 vol., Leningrad, Politicheskaya literatura, 1947-1948; P.I. Ljaščenko, *History of the National Economy of Russia to the 1917 Revolution*, New York, Macmillan Company, 1949, p. 160, 475-478, 655, 661, 713. «Ljaščenko made contributions to other important economic problems, and was fully qualified to undertake the writing of a history of the Russian economy». N. Jasny, recensione a *Istorija narodnogo chozjajstva SSSR*, in «Political Science Quarterly», 1950, 65 vol., n. 2, pp. 302-305.

⁵ C. Trebilcock, G. Jones, *Russian Industry and British Business 1910-1930: Oil and Armaments*, in «The Journal of European Economic History», 11 vol., n. 1, 1982, p. 62. I due autori utilizzano il saggio più importante di Pavel Vasil'evich Ol', *Inostrannye Kapitaly v Rossii*, Moscow, s.e., 1922.

German capital and 6.8 million roubles of Belgian capital were also invested. Although many Soviet writers have stressed the speculative nature of much of this British capital, it had made a significant contribution to the growth of several new oil regions⁶.

Il secondo settore dell'economia russa dove si registrarono massicci investimenti di capitali esteri, soprattutto inglesi e francesi, fu l'industria degli armamenti⁷. Con la rivoluzione d'Ottobre del 1917, lo smembramento dell'Impero austro-ungarico e il crollo di quello ottomano, gli investimenti andarono definitivamente persi⁸. Alla ripresa delle possibili relazioni economiche con il regime bolscevico, la Russia rappresentava per i Perrone una struttura ermetica, difficile da penetrare, considerando il fragile *background* costruito dall'Ansaldo prima della Rivoluzione d'Ottobre. Allo scoppio della guerra l'unico avamposto industriale di rilievo dell'Ansaldo era localizzato nei cantieri navali di Nikolajef (Mar Nero), dove operava l'Ansaldo-San Giorgio di La Spezia. L'amministratore delegato, Giuseppe Bosselli, il direttore Carlo Lardera ed Eugenio Bollati di Saint Pierre, mediatore ufficiale dell'Ansaldo in Russia, avevano stipulato nell'ottobre 1914 con Virgilio Cavallini, capitano del Genio Navale di Torino, un contratto di «cessione definitiva [all'Ansaldo-San Giorgio] dei Brevetti per la sistemazione degli accumulatori elettrici nei Sottomarini sistema Cavallini»⁹. Saint Pierre era a conoscenza dei programmi di potenziamento della flotta imperiale nel Mar Nero, in funzione antiottomana: il governo zarista avrebbe realizzato il programma utilizzando i cantieri navali di Cherseo, Odessa e Nicolajef. L'eventuale partecipazione dell'Ansaldo al progetto non era priva di fondamento. Si poteva prospettare a medio termine la possibilità per i Perrone di esportare in Russia il sistema industriale e tecnologico dell'Ansaldo, sulla falsariga del modello realizzato nel cantiere di

⁶ Ivi, p. 87 e F. Cadieux, *Western Technology and Early Russian Pipelines, 1877-1917*, in «The Journal of European Economic History», 15 vol., n. 2, 1986, pp. 335-344.

⁷ C. Trebilcock, G. Jones, *op. cit.*, pp. 63, 73-74, 102-103.

⁸ A. Prost, *Lo sconvolgimento delle società*, in S. Audoin-Rouzeau, J.J. Becker, A. Gibelli (a cura di), *La prima guerra mondiale*, 2 vol., Torino, Einaudi, 2007, p. 549.

⁹ ASA, AFP, b. 1049, fasc. 2, *Ansaldo-San Giorgio a Virginio Cavallini*, 12 ottobre 1914.

Costantinopoli agli inizi del '900¹⁰. Un simile obiettivo caratterizzò spesso la politica transnazionale dell'Ansaldo nell'Europa orientale nel primo dopoguerra¹¹. L'accordo dell'ottobre 1914 prevedeva di costruire 7 sommergibili con il brevetto Cavallini. Le vicende belliche e gli sconvolgimenti rivoluzionari dell'ottobre 1917 ridimensionarono il programma iniziale: nell'inverno del 1918 erano stati costruiti solo 4 sommergibili. I tre maggiori cantieri navali sul Mar Nero, Odessa, Nikolajef e Cherson, in seguito al trattato di Brest Litovsk del 3 marzo 1918, facevano parte dell'Ucraina, uno stato indipendente solo nominalmente, essendo sotto il protettorato tedesco, controllato dall'imperialismo industriale della Germania che non avrebbe mai condiviso con altre società estere lo sfruttamento delle enormi risorse naturali del nuovo Stato. In tale contesto l'Ansaldo non fu in grado di realizzare il suo progetto navalmeccanico nel Mar Nero¹². L'insuccesso si aggiungeva all'esito negativo della partecipazione al progetto di allestimento della flotta da guerra del regime zarista. Bandito nel 1908, più volte modificato, allo scoppio del conflitto era ancora in fase di realizzazione. Un'occasione che i Perrone cercarono di sfruttare intensificando, per iniziativa di Eugenio Bollati e di Giovanni Sperandeo (quest'ultimo agente dell'Ansaldo a Pietroburgo), l'attività di rappresentanza in Russia (fu inviata un'altra missione militare, guidata dall'ingegnere Luigi Andrea Terzi nel 1916-1917) e stimolando un maggiore impegno della Banca Russa per il Commercio Estero di Milano, della Compagnia Russa di Navigazione a Vapore e della Società Italiana per il Commercio con la Russia¹³. L'unica nota positiva era rappresentata dall'incremento delle forniture di materiale bellico negli anni 1915-1917: in questo caso,

¹⁰ Ivi, b. 166, sf. 22/d. L'accordo fu siglato il 26 giugno 1902 e segnava, come si è detto nel saggio relativo alla Polonia, la nascita della prima filiale di una società estera in Turchia e la prima grande iniziativa dell'Ansaldo all'estero. A.F. Saba, *La multinazionale Ansaldo in Turchia e in Spagna (1895-1914)*, cit., pp. 381-390.

¹¹ ASA, AFP, b. 956, fasc. 1. All'epoca dell'accordo Saint Pierre era in missione militare in Russia, con l'incarico di stipulare accordi con il governo zarista per la costruzione di navi da guerra. Sull'esportazione del modello Ansaldo di cui nel testo, è emblematico il caso della nascita dell'industria aeronautica in Polonia: si veda il saggio sulla Polonia.

¹² Ivi, b. 1049, fasc. 2, *Cavallini a Mario Perrone*, 4 maggio 1918.

¹³ Ivi, b. 210, fasc. 1/c; b. 524, fasc. 27; b. 528, fasc. 1; b. 675, fasc. 1.

l'Ansaldo fu costretta a richiedere l'intervento della Fiat e una maggiore produttività agli stabilimenti industriali del gruppo¹⁴.

2. «L'armata israelitica» e la Russia

I Perrone erano convinti che l'asservimento economico dell'Italia era l'obiettivo della Comit e del suo amministratore delegato, József Leopold Toeplitz. A partire dal 1919 la «tedesca» Comit e il «tedesco» Toeplitz diventeranno «l'ebraica» Comit e «l'ebreo» Toeplitz. Il binomio pangermanesimo-antisemitismo, diffuso in Europa, interessò anche l'Italia. Nel caso dell'Ansaldo si registrò qualche fase di discontinuità, soprattutto quando il modello fu modificato per adeguarlo agli obiettivi della politica transnazionale. Il caso più emblematico fu la «strana alleanza» (1919-1920) tra i Perrone e Toeplitz, finalizzata all'espansione industriale in Polonia¹⁵.

Nell'analisi dei Perrone il processo di «germanizzazione» della Russia e l'antisemitismo furono sempre collegati, anche quando la stessa analisi era focalizzata in una sola direzione. Nella strategia perroniana è possibile comprendere gli obiettivi che l'Ansaldo sperava di perseguire dalla duplice e contemporanea attività di contrasto nei confronti «dell'armata israelitica» e della «germanizzazione» della Russia¹⁶. Nel Promemoria di Pio Perrone del febbraio 1920, si afferma che, una volta abbattuto il regime zarista, appoggiando la Rivoluzione bolscevica, la Germania si sarebbe impadronita rapidamente della Russia¹⁷. Anche l'Italia corse il pericolo di essere «germanizzata», un pericolo che, secondo i Perrone, avrebbe spezzato l'unità inscindibile formata da indipendenza economica e indipen-

¹⁴ Ivi, b. 742 fasc. 1-30 e Società Aeronautica Ansaldo, *op. cit.*, pp. 5-18.

¹⁵ Ivi, b. 1722, fasc. 25. Un tipico esempio di discontinuità è il *Rapporto di Giuseppe Brezzi a Mario Perrone*, 29 dicembre 1919.

¹⁶ Ivi, b. 1383, fasc. 17, *Rapporto di Gino Turrinelli a Mario Perrone*, 10 maggio 1920. Turrinelli era allora il responsabile dell'Ufficio Pubblicità, Vendita e Informazione dell'Ansaldo, con sede a Milano. L'espressione di «armata israelitica» è dello stesso Turrinelli.

¹⁷ Ivi, *Quello che la Germania persegue in Russia e il consumatore paga! Le due Germanie*, *Promemoria di Pio Perrone*, febbraio 1920; ivi, b. 927, fasc. 14, *Promemoria, s.d. [1920] di Mario Perrone*; ACS, FP, b. 1, fasc. 7, sf. 4.

denza politica. Il progetto del poliforme gruppo industriale e finanziario controllato dalla Comit «in mani tedesche», sarebbe stato neutralizzato dall'Ansaldo che riuscì a garantire la funzionalità del «collegamento tra l'industria e gli armamenti». La creazione nel dicembre 1914 della Banca Italiana di Sconto «salvò l'Italia, perché soltanto per suo mezzo, noi [Perrone] potemmo avere le somme enormi necessarie per produrre la quantità ingentissima di materiale da guerra che lo Stato il più delle volte non ci pagava»¹⁸.

Il binomio ebraismo-germanizzazione subì nella strategia perironiana una forte accelerazione agli inizi del 1921. L'inchiesta di Flavia Steno¹⁹, *Perché Kropotkin è morto di fame sotto il governo bolscevico?* è emblematica²⁰. La Steno utilizza una mole notevole di documenti e lettere scambiate tra il governo di Guglielmo II e quello di Lenin. I documenti furono pubblicati nel 1919-1920 dalla Committee of Public Information di Washington²¹. Nell'inchiesta la Steno evidenzia «l'impronta israelita del Governo bolscevico»: su 503 funzionari statali sovietici, 406 erano ebrei, solo 29 erano russi, su 22 commissari del popolo «non si contavano che 3 Russi»²². La conclusione della Steno: «A rigor di logica che lo Stato Russo [nel 1921] è governato dagli Israeliti, [ciò] spiega l'appoggio che l'alta banca internazionale, di marca ebraica concede al Governo dei Soviets»²³.

¹⁸ Ivi, fasc. 4, sf. 1, *Pio Perrone a Giovanni Giolitti*, 11 febbraio 1921; ivi, b. 1, fasc. 7, sf. 4, *Promemoria sulla Banca Italiana di Sconto*, 21 febbraio 1921; ivi, *Pio e Mario Perrone, Alcuni retroscena della guerra in una deposizione per il "Processo delle Banche"*, 11 febbraio 1921; ivi, *Pio e Mario Perrone, Le finalità dell'azione bancaria della Banca Commerciale in Italia*, 21 febbraio 1921; ivi, sf. 5, *Pio e Mario Perrone, Il piano di asservimento politico ed economico dell'Italia in azione*, 24 giugno 1921.

¹⁹ Come si ricorda nel saggio sulla Polonia, la Steno era un'editorialista di prestigio de «Il Secolo XIX» (quotidiano di proprietà dei Perrone) e giornalista «di fiducia» dei Perrone per le questioni relative alla Russia.

²⁰ ASA, AFP, b. 824, fasc. 3.

²¹ Altri documenti furono pubblicati nel 1918 dal *The Jewish Communal Register of New York City, 1917-18*, cit. Notizie reperite dalla Steno sono presenti in ACS, FP, b. 56, fasc. 19, *Movimento antisemitico internazionale*. Si veda pure O. Sanguineti, *Le fonti finanziarie del comunismo e del nazionalsocialismo*, in «Cristianità», n. I, 1985, pp. 39-52.

²² ASA, AFP, b. 824, fasc. 3, *Inchiesta Steno*, gennaio 1921.

²³ Ivi e ACS, FP, b. 1, fasc. 7, sf. 1, *Pio e Mario Perrone, La banca internazionale e le istituzioni*, 13 febbraio 1921.

Sull'antisemitismo dei Perrone nel primo dopoguerra Richard A. Webster esprime un giudizio pesante. Si tratta di una «caduta di stile», di una scelta «priva di prove, che non accresce certo la loro credibilità [per cui merita] il verdetto del primo ministro Orlando: paranoia»²⁴. Come interpretare l'antisemitismo dei Perrone? Fu una manifestazione «paranoica», una scelta che avrebbe compromesso il livello di credibilità dell'Ansaldo? I fratelli Perrone, nel primo dopoguerra, non si comportarono come «convinti antisemiti» nei rapporti con la Russia, non avrebbero infatti compromesso con il loro atteggiamento i progetti transnazionali che l'Ansaldo aveva in mente di realizzare in un mercato come quello russo sterminato e ricco di materie prime²⁵. L'interpretazione del bolscevismo come un partito politico di stampo ebraico non impedì ai Perrone di allacciare relazioni industriali e commerciali con i bolscevichi, dopo la sconfitta dei controrivoluzionari di Anton Ivanovič Denikin e di Aleksandr Vasil'evič Kolčak. Non si trattava di un caso eccezionale. Altri Paesi si stavano comportando allo stesso modo: *pecunia non olet*²⁶.

L'antisemitismo dei Perrone faceva parte di un complicato progetto che rispondeva non tanto a fattori ideologici quanto a obiettivi pragmatici, economici e commerciali. I principali destinatari della politica antisemita e di germanizzazione della Russia erano il governo e i grandi gruppi industriali e finanziari italiani: supportati il più possibile dall'Ansaldo e dalla Bis, essi avrebbero dovuto coalizzarsi per evitare che l'Italia diventasse, attraverso la Comit, un feudo della grande industria e della grande banca tedesca. La sovietizzazione del Paese non sembrava allora una soluzione politica attuabile in Italia: la propaganda perroniana l'avrebbe utilizzata eventualmente come esempio emblematico di cosa fosse capace di realizzare la finanza ebraica internazionale. In sintesi l'obiettivo dei Perrone era di evitare la germanizzazione dell'Italia in qualsiasi forma, da parte «dell'ar-

²⁴ R.A. Webster, *La tecnocrazia italiana e i sistemi industriali integrati: il caso dell'Ansaldo (1914-1921)*, cit., p. 215.

²⁵ ASA, AFP, b. 1165, fasc. 32, *Pio Perrone agli stabilimenti Ansaldo*, 21 aprile 1920.

²⁶ Ivi, b. 1014, fasc. 6, 10, 15. Si veda inoltre il telegramma del 15 aprile 1919 di Luca Orsini Baroni, ministro a Stoccolma, al ministro degli Esteri Sonnino. MAE, *I documenti diplomatici italiani*, cit., p. 208.

mata israelitica» che avrebbe utilizzato per tale scopo la sua *longa manus*, la Comit, guidata «dall'ebreo polacco Toeplitz».

3. In attesa della missione nel Caucaso

Il progetto dei cantieri navali di Nikolajef era un'iniziativa nata e sviluppata prima che la Russia fosse investita dall'ondata rivoluzionaria dell'Ottobre 1917. La parziale realizzazione della struttura nell'inverno del 1918 segnò l'inizio di un periodo caratterizzato dall'assenza di iniziative industriali e commerciali dell'Ansaldo in Russia. La situazione caotica in cui si trovava allora il Paese condizionava la politica di espansione economica delle Potenze europee: i partner russi potevano cambiare da un momento all'altro, in seguito agli esiti della guerra civile. Gli imprenditori esteri attendevano che la situazione in Russia diventasse più chiara e ciò era in parte possibile con l'avvio ufficiale dei lavori della Conferenza di Pace di Parigi (18 gennaio 1919). Si può immaginare il disappunto dei Perrone quando constatarono che nella Commissione per lo studio delle questioni economiche l'Italia era rappresentata da Silvio Crespi, all'epoca presidente del Consiglio di Amministrazione della Comit, delegato dell'Italia nel Consiglio Supremo Interalleato degli Approvvigionamenti e ministro degli Approvvigionamenti e Consumi Alimentari nel governo Orlando. Il progetto transnazionale dell'Ansaldo nell'Europa orientale era condizionato da un ulteriore fattore destabilizzante, rappresentato ancora una volta dalla Comit²⁷. In quel momento le preoccupazioni dell'Ansaldo di vedersi tagliata fuori dai progetti di espansione economica nella Russia furono evidenziate dai Perrone nella loro polemica contro il blocco siderurgico, elettrico e finanziario centroeuropeo che faceva capo al poliforme cartello industriale dell'A.E.G. Thompson Houston, guidato da Louis Loucheur, Walter Rathenau e Toeplitz. Il *trust* svolgeva «un'azione negativa in tutte le questioni inerenti alla ripresa delle relazioni commerciali con la Rus-

²⁷ Ivi, b. 1640, fasc. 11/a, [illeggibile] a Mario Perrone, Roma, 22 febbraio 1919; ACS, FP, b. 1, fasc. 7, sf. 5, *Promemoria di Mario Perrone, La Banca internazionale e le sue istituzioni*, 13 febbraio 1920; ivi, FSN, b. 56, fasc. 191, *Promemoria di Mario Perrone*, s.d. [luglio 1920].

sia allo scopo di riservare tale immenso mercato alla produzione tedesca e di impedire che l'Italia attinga carbone, minerali, petroli, granaglie, ecc. nelle riserve inesauribili di quello sterminato territorio»²⁸. Nell'inverno 1919 l'Ansaldo non pensava ancora di risolvere il grande fabbisogno di carbone, di cui necessitava l'industria italiana, importando il combustibile dalla Russia. Il problema era tecnico e politico. Le miniere di carbone della Russia meridionale, in particolare del bacino del Donetsk (Ucraina), rappresentavano una ricchezza in termini di risorse e un vantaggio per il trasporto del minerale. Infatti, la distanza dal porto di Maryupol, nel Mare di Azov, ai porti italiani di Genova, Napoli e Venezia, risultava inferiore a quella dei porti inglesi. Tuttavia, gli impianti siderurgici delle aziende italiane non erano allora predisposti per essere alimentati con carbone del Donetsk «costituito quasi esclusivamente da antracite, la quale, pur di ottima qualità [...] non può avere [in quel momento] larghi impieghi industriali»²⁹. Il carbone del Donetsk per le sue proprietà rappresentava un eccezionale ricco assortimento, rendeva possibile il suo utilizzo negli stabilimenti italiani in tempi ragionevolmente brevi, non tali tuttavia da soddisfare gli immediati bisogni della siderurgia italiana. I Perrone erano a conoscenza del difficile quadro politico e militare della Russia rivoluzionaria: progetti di espansione industriale e commerciale vennero avviati ugualmente nella consapevolezza degli esiti incerti e dei tempi lunghi. Nell'inverno 1919, secondo le stime dei Perrone, le industrie italiane avevano bisogno di almeno 10.000.000 di tonnellate di carbone all'anno. Una simile disponibilità doveva essere assicurata dall'Inghilterra, Germania, Francia e Turchia³⁰.

²⁸ *Ibidem*. Crespi alla Conferenza di Pace di Parigi aveva accettato le pesanti clausole sull'importazione di carbone dai Paesi europei. Scrive Mario Perrone nel documento di cui alla nota precedente: «Le clausole assassinarono le industrie italiane per prepararne il riassorbimento da parte del trust centro-europeo». Sull'attività di Crespi alla Conferenza di Pace di Parigi. S. Crespi, *Alla difesa dell'Italia in guerra e a Versailles. Diario 1917-1919*, Milano, Mondadori, 1937.

²⁹ ASA, AFP, b. 1640, fasc. 11/c, *Relazione di Mario Perrone al ministro dell'Industria e Commercio e ai delegati italiani per le trattative di pace*, 5 marzo 1919.

³⁰ Ivi, b. 871, fasc. 8, *Relazione Goffredo Marchetti* (rappresentante dell'Ansaldo in Turchia per la questione del bacino carbonifero di Eraclea), 4 marzo 1920.

Secondo i Perrone il primato mondiale della produzione russa di petrolio era ormai questione di tempo, la Russia era destinata a superare ben presto gli Usa. Tuttavia, nel marzo 1919, la politica petrolifera dell'Ansaldo nel Caucaso era ancora in una fase preliminare. La società si limitò a effettuare una ricognizione generale dei pozzi petroliferi e delle società presenti nella regione caucasica. Il motivo di tale scelta era legato alla struttura del sistema produttivo dell'Italia, il cui fulcro allora era rappresentato dall'industria siderurgica che rischiava di collassare senza un rapido e massiccio rifornimento di carbone, con effetti devastanti sull'intera struttura economica del Paese³¹.

4. Il rifiuto e la decisione

Alla vigilia della guerra nella regione di Baku erano presenti nove società europee (russe, olandesi, inglesi e francesi), tutte con la sede ufficiale a Pietrogrado³². Nei primi mesi dei lavori della Conferenza di Pace di Parigi la partecipazione di gruppi industriali e finanziari italiani allo sfruttamento delle risorse petrolifere della Georgia dipendeva dalle scelte politiche del governo Orlando. L'invio di un corpo militare di occupazione in Georgia, accettando così la proposta dell'Inghilterra, fu considerata una soluzione piena di incognite e pericolosa. La rapida riconquista della Georgia da parte dei bolscevichi, il rischio che le concessioni petrolifere non fossero scontate, la mancanza di «una macchina finanziaria già in grado di agire per lo sfruttamento di tante materie prime», non erano possibilità remote, ma reali³³. L'altra soluzione prevedeva l'invio da parte dell'esecutivo di «regi agenti» presso i vari governi locali che nel frattempo erano sorti in Russia e nel Caucaso per valutare «in modo speciale [la] possi-

³¹ Ivi, b. 1640, fasc. 11/c, *Relazione di Pio Perrone*, 5 marzo 1920.

³² *Ibidem*. Tra le società si segnalano: Shell, Nobel, Caspienne, Baku, Caspienne e Mar Noir, Pitoof.

³³ MAE, *I documenti diplomatici italiani*, cit., p. 34, *Telegramma di Gaspare Colosimo* [vice presidente del Consiglio dei Ministri] a Orlando, 26 marzo 1919 e ivi, p. 161 *Relazione di Orlando*, 8 aprile 1919.

bilità di creare rapporti di scambi commerciali con l'Italia»³⁴. Nello stesso tempo, il governo dava l'impressione di voler fare a meno dei «regi agenti» o comunque di ridimensionare la loro attività: «ad ogni modo sarebbe necessario agire in via privata, senza far risultare azione»³⁵. Si poneva anche il problema di non farsi trovare impreparati e svantaggiati nella corsa all'accaparramento del petrolio georgiano. Tra i motivi della ripresa, nell'inverno-primavera del 1919, delle trattative commerciali con il governo bolscevico da parte delle potenze occidentali si deve considerare anche la possibilità molto concreta che le repubbliche caucasiche sarebbero state presto annientate dall'Armata Rossa, sicché era necessario crearsi in tempo basi di appoggio nel Caucaso, da sfruttare in un contesto politico diverso³⁶. L'altro problema era rappresentato dalla concorrenza degli Stati Uniti d'America. Alla Conferenza di Pace di Parigi la delegazione americana lavorava per inserirsi nello scacchiere caucasico. In tale direzione fu progettata e realizzata una vasta rete commerciale Usa-Turchia-Siria-Mar Nero-Armenia, quest'ultima doveva fungere come una testa di ponte per estendere l'influenza americana alle altre repubbliche caucasiche. Il 22 maggio 1919 era stata fondata «una grande Ditta americana con un capitale di 20.000.000 di dollari», The American Foreign Trade Corporation. Il progetto prevedeva l'impiego di una potente flotta di transatlantici superiori alle 20.000 tonnellate: all'epoca gli Usa disponevano di simili mezzi di trasporto che garantivano una politica commerciale intercontinentale. Il presidente della nuova società, Henry Mason Day, era in contatto con Sebastiano Raimondo, direttore generale dell'American Branch dell'Ansaldo, con sede a New York, per favorire una partecipazione dei Perrone all'iniziativa. La proposta si inseriva nella fitta rete industriale e commerciale intessuta negli Usa dallo stesso Raimondo. L'Ansaldo avrebbe dovuto dotarsi in tempi rapidi di transatlantici, un obiettivo difficile per la grave crisi dell'industria cantieristica della società di Genova. L'eventuale collaborazione con Mason Day poteva interessare l'An-

³⁴ Ivi, p. 167, *Telegramma Sidney Sonnino* (ministro degli esteri) a *Gaetano Manzoni* (direttore generale degli affari politici), 9 aprile 1919.

³⁵ Ivi, p. 242, *Telegramma di Carlo Sforza* (Alto Commissario a Costantinopoli) a *Sidney Sonnino*, 19 aprile 1919.

³⁶ Ivi, p. 208, *Telegramma di Luca Orsini Baroni* (diplomatico e uomo politico) a *Sidney Sonnino*, 15 aprile 1919.

saldo nella misura in cui avrebbe favorito in quel momento il controllo delle miniere di carbone di Eraclea e del bacino del Donetsk³⁷.

Lo scarso peso politico dell'Italia alla Conferenza di Pace di Parigi fu subito evidente. L'Italia rischiava di essere esclusa, per opera delle grandi potenze occidentali, dal programma di controllo delle risorse naturali e dei mercati dell'Europa orientale e dell'ex Levante ottomano. I progetti di espansione economica in aree nevralgiche rischiavano di fallire in una fase in cui i maggiori gruppi industriali del Paese, alle prese con la riconversione postbellica e con la crisi della domanda interna, avevano bisogno di materie prime e di nuovi mercati. La reazione del capitalismo industriale italiano fu immediata. Angelo Pogliani, amministratore delegato della Bis, e Oscar Sinigaglia «destinato a diventare uno dei più grandi tecnocrati della storia d'Italia», diedero inizio nella primavera del 1919 alla «battaglia per il potere economico italiano», scegliendo come palcoscenico la Conferenza di Pace di Parigi. Sinigaglia e Pogliani ritenevano che il futuro economico dell'Italia fosse a Est, in Romania, nel Caucaso e nelle pianure della Russia meridionale³⁸. Sollecitato dai grandi industriali e finanziari, il governo Orlando ruppe ogni indugio e nel maggio-giugno 1919 autorizzò la missione militare italiana in Transcaucasia. Il 24 giugno 1919 il maggiore del Genio, Cesidio Del Proposto, inviava a Mario Perrone un dettagliato rapporto, firmato dal colonnello Melchiade Gabba, capo della missione, stimolando l'interesse dell'Ansaldo per i pozzi petroliferi e le miniere di manganese di Chiatura in Georgia. In tal modo la società di Genova modificava in parte la tipologia della sua politica economica nei mercati dell'Est europeo, fino

³⁷ ASA, *AFP*, b. 1052, fasc. 15, *Times*, 23 maggio 1919. Sull'attività di Raimondo e, più in generale, dell'Ansaldo negli Usa. F. Fasce, *L'Ansaldo dei Perrone e gli Stati Uniti*, in *Storia d'Italia. Le Regioni dall'Unità ad oggi. La Liguria*, Torino, Einaudi, 1994, pp. 693-724 e ASA, *AFP*, Serie III, *ad vocem*. Il 3 luglio 1919 Raimondo in una lettera a Mario Perrone, allegava un *clipping* del «Journal of Commerce», dove si «prospetta[va] la situazione dei transatlantici al giorno d'oggi [...]». Tutto il mondo ne costruì[va], l'Italia, come al solito, non [era] neppure menzionata». Ivi, b. 1052, fasc. 19.

³⁸ Un ampio profilo imprenditoriale di Sinigaglia è in ACS, *FP*, b. 1, sf. 1, *Promemoria su Oscar Sinigaglia*, 11 febbraio 1921. Si veda anche R.A. Webster, *Una speranza rinviata*, cit., pp. 226 e 232.

a quel momento focalizzata sulla ricerca di fonti autonome e a buon mercato di carbone³⁹.

5. L'opzione della Banca di Baku

I Perrone ritenevano che le grandi potenzialità di intervento nella regione del Caucaso, legate alla crisi della succursale di Baku della Banca di Stato Russa, dovessero essere sfruttate il più possibile. Più in generale, la partecipazione del capitalismo industriale e finanziario, attraverso la mediazione del governo italiano, alla gestione della succursale di Baku, poteva rappresentare la creazione di un'importante base operativa nel Caucaso. La succursale di Baku controllava tutte le altre banche della Georgia. La sua gestione da parte del governo italiano avrebbe permesso di «conoscere a fondo tutta l'organizzazione finanziaria» della regione, rendendo possibile la realizzazione di un progetto di sviluppo industriale e commerciale del Paese organizzato da imprese e banche italiane, con una particolare attenzione per l'industria del petrolio, le miniere di carbone, di manganese. In tale contesto la Banca di Pogliani e l'Ansaldo, con l'appoggio di Sinigaglia, avrebbero potuto gestire una quota notevole del progetto⁴⁰.

La partecipazione dell'Ansaldo ai programmi della succursale di Baku era sotto la spada di Damocle di un'imminente offensiva dei controrivoluzionari di Denikin o dell'Armata Rossa: un progetto quindi in rapida evoluzione che imponeva soluzioni altrettanto rapide. Nella riunione del 3 giugno 1919 il Comando inglese, in vista dell'evacuazione del contingente militare, fissata per il 26 luglio, stipulò un accordo di massima con due rappresentanti della missione militare italiana e con il Ministro delle Finanze e quello delle Ferrovie dell'Azerbaigian (che in quel momento controllava alcune zone della Georgia) «riconoscendo la necessità che il Governo Italiano continuasse l'esercizio della Banca di Stato Russa»⁴¹. Malgrado gli

³⁹ ASA, AFP, b. 979, fasc. 38, *Del Preposto a Mario Perrone*, 24 giugno 1919.

⁴⁰ Ivi, *Rapporto tenente Vita, Banca di Stato Russa*, Baku, giugno 1919 e in C. Del Preposto, *Rapporto sull'industria petrolifera di Baku*, Roma, s.e., 1919.

⁴¹ Ivi, *Rapporto tenente Vita*, cit.

sconvolgimenti politici legati alla rivoluzione bolscevica, la succursale di Baku, sotto il controllo inglese dal 3 gennaio 1919 e con un direttore pro tempore «della liquidata Banca di Stato dell'Azerbaijan», funzionava con sufficiente regolarità. Le succursali delle banche russe con le loro sedi a Pietrogrado o a Mosca, «pur essendo creditrici della Banca di Stato Russa di forti somme, trovarono così il modo di continuare le proprie operazioni». In quel momento, l'obiettivo principale della succursale di Baku era la riattivazione dell'industria petrolifera, delle miniere di manganese e di carbone. Nella fase iniziale, gli interventi, soprattutto infrastrutturali (ferrovie e centrali idroelettriche) si dovevano concentrare sull'industria petrolifera colpita da una pesante crisi a causa della chiusura del mercato russo «che era il naturale e quasi unico consumatore»: oltre 40.000 operai rischiavano il licenziamento (nell'aprile 1919 la produzione era stata 298.000 tonnellate, rispetto alle 7.700.000 tonnellate del 1916)⁴². L'industria petrolifera, le miniere di manganese e di carbone della Georgia potevano essere incrementate dall'intervento della Banca di Baku, sebbene fossero ancora gestite o finanziate da capitale tedesco e da società francesi. La succursale di Baku si sarebbe trasformata in Banca dello Stato Georgiano, giacché nel frattempo il governo bolscevico aveva confiscato la Banca di Stato Russa e nazionalizzato le principali banche⁴³.

6. L'onda d'urto del comunismo di guerra

L'espansione economica dell'Italia in Georgia doveva essere condizionata dalla presenza di un contingente militare per avere successo? Si trattava di «una speranza rinviata», come sostiene Webster, di una speranza destinata a rimanere tale, oppure la Georgia e il Caucaso in generale potevano offrire qualcosa di più di una speranza? Il processo di nazionalizzazione dell'economia, avviato dai bolscevichi

⁴² Ivi, *Del Preposto a Mario Perrone*, cit.

⁴³ Ivi, *Del Preposto a Mario Perrone*, Tbilisi, 24-27 maggio; ivi, *Rapporto Vittorio Novarese*, Tbilisi, 2 giugno 1919 e R.W. Davies, *La politica economica e sociale nell'Urss, 1917-1941*, in *Storia Economica di Cambridge*, 8 vol., tomo II, Torino, Einaudi, 1992, p. 438.

a ridosso della Rivoluzione d'Ottobre del 1917, fu regolare e lineare e proseguì fino al decreto 19 novembre 1920 che rappresentò il completamento del programma di nazionalizzazione: furono espropriate senza indennizzo tutte le imprese con più di 5 o 10 addetti a seconda se l'impresa impiegava energia meccanica o umana. Il decreto segnava l'inizio del periodo conosciuto come «comunismo di guerra» e, nel contempo, come si dirà in seguito, rappresentava per le grandi industrie europee, compresa l'Ansaldo, l'impossibilità di esportare in Russia sistemi industriali transnazionali⁴⁴. Nella fase iniziale del programma di nazionalizzazione si registrano una «pausa» (Anatolij Vasil' evič Venediktov) e un «capitalismo di stato di transizione» (Maurice Herbert Dobb), fasi che in linea di massima si collocano nella primavera del 1918. Lenin era convinto che nel periodo di transizione al socialismo il «capitalismo di Stato» doveva contenere elementi dei due sistemi economici, favorendo così la collaborazione con «i capitalisti istruiti che accettano il capitalismo di Stato». Essi sarebbero stati utili al proletariato in qualità di organizzatori «intelligenti ed esperti delle imprese più grandi, quelle che di fatto forniscono i prodotti a decine di milioni di persone»⁴⁵. In un simile contesto la tipologia di espansione economica in Russia delle Potenze occidentali dipendeva dall'esito della guerra civile: il bolscevismo avrebbe conquistato l'intera Russia? Quali territori sarebbe riuscito a controllare l'esercito controrivoluzionario di Denikin strappandoli ai bolscevi-chi? Nel caso di successo dei comunisti, le società estere non avrebbero potuto fondare succursali, società satelliti o partecipare al capitale delle aziende russe statalizzate, esse potevano solo stabilire attività commerciali e industriali di importazione di materie prime e di esportazione di prodotti industriali, di macchinari e di impianti. Con il governo Denikin invece le Potenze occidentali avevano la possibilità di programmare progetti di gestione più o meno ampi dell'eco-

⁴⁴ M.C. Kaser, *op. cit.*, p. 610.

⁴⁵ A.V. Venediktov, *Organizacija gosudarstvennoj promyšlennosti v SSSR*, I vol., Leningrad, Izdat, 1957, pp. 182-186; M. Dobb, *Soviet Economy Development since 1917*, London, Routledge and Kegan Paul, 1947, p. 94. Su posizioni critiche circa «la pausa» di cui nel testo I.A. Gladkov, *Voprosy planirovaniia sovetskogo Khoziaistva v 1918-1920 gg.*, Moskva, Gospolitizdat, 1951, p. 8; I.A. Gladkov, *Nacionalizacija promyšlennosti v SSSR: Sbornik Dokumentov i materialov 1917-1920 gg.*, Moskva, Gospolitizdat, 1954, p. 15; R.W. Davies, *op. cit.*, pp. 441-443.

nomia russa, sebbene tale obiettivo non fosse del tutto scontato: in qualsiasi momento Denikin avrebbe potuto pianificare con interventi restrittivi l'espansionismo del capitalismo industriale europeo in Russia. Un caso emblematico del cumulo di difficoltà e di incognite legate al processo di nazionalizzazione dell'economia russa da parte dei bolscevichi è rappresentato dall'iniziativa di Cesidio Del Preposto.

Nel febbraio 1919 l'Ansaldo tornava a esplorare la possibilità di inserirsi nell'industria cantieristica della Russia e in altri settori industriali: l'occasione fu offerta da Cesidio Del Preposto. All'epoca, l'Europa orientale pullulava di agenti, di procacciatori d'affari, spesso solo avventurieri. L'Ansaldo in quel momento non disponeva più della sua rete di rappresentanti ufficiali in Russia. Del Preposto era un personaggio affidabile. Il futuro inviato del governo Orlando nella missione in Caucaso era un ingegnere minerario molto apprezzato, un esperto conoscitore del sistema industriale della Russia, dove era vissuto per oltre vent'anni. Prima della rivoluzione bolscevica Del Preposto era stato in contatto con l'ingegnere Mikail Plotinkoff che, insieme a Emanuel Nobel, aveva fondato nel 1912 la «Società del Cantiere Pietro il Grande» (Noblessers) a Reval (attuale Tallinn). I cantieri navali di Reval erano imponenti, inoltre la Pietro il Grande possedeva negli Usa macchinari per l'ampliamento dell'officina meccanica, per un valore di oltre 200.000 dollari. L'eventuale accordo Plotinkoff-Perrone prevedeva la partecipazione finanziaria dell'Ansaldo nella Banca di Sconto di Pietrogrado (controllata da Plotinkoff). Nella prima fase la società di Genova avrebbe partecipato al programma di potenziamento dei cantieri di Reval, successivamente alle società meccaniche, petrolifere e minerarie «che si trovano nelle mani della banca stessa»⁴⁶. L'incontro Plotinkoff-Perrone si tenne a Genova. In quel momento non era possibile da parte dell'Ansaldo impegnarsi in un progetto che doveva realizzarsi in un'area della Russia dove infuriava lo scontro tra bolscevichi e controrivoluzionari⁴⁷. Si prospettavano due soluzioni. Nel caso Denikin avesse vinto i

⁴⁶ ASA, AFP, b. 874, fasc. 38, *Plotinkoff a Mario Perrone*, 5 febbraio 1919 e ivi, *Del Preposto a Mario Perrone*, 5 e 8 febbraio 1919.

⁴⁷ W.H. Chamberlin, *Storia della rivoluzione russa*, 2 vol., Milano, Il Saggiatore, 1967, pp. 424-457.

Perrone avrebbero seguito i consigli di Del Preposto di partecipare al gruppo imprenditoriale e finanziario di Plotinkoff. Nel caso di vittoria dei bolscevichi l'Ansaldo avrebbe sfruttato i rapporti avuti con Plotinkoff per forniture industriali in cambio di materie prime⁴⁸.

7. Nitti, il Caucaso e la tecnocrazia perroniana

Le regioni caucasiche sembravano offrire maggiori possibilità di successo per i Paesi dell'Intesa. Inghilterra e Francia erano consapevoli che tutto poteva essere spazzato via da un momento all'altro dall'intervento dell'Armata Rossa, ma anche dall'atteggiamento di Denikin. Il controllo delle repubbliche caucasiche era uno degli obiettivi fondamentali del generale: una volta conquistato il Caucaso, come si sarebbe comportato Denikin nei confronti delle potenze occidentali? Avrebbe riconosciuto o impedito la loro espansione economica? L'unico modo per evitare la seconda eventualità era il riconoscimento ufficiale delle tre repubbliche caucasiche e la garanzia della loro indipendenza da parte dell'Intesa: un'impresa difficile e complicata, inserita nell'altrettanto quadro complesso della politica estera dell'Intesa nei confronti della Russia rivoluzionaria. In quel momento sembrava che il pericolo maggiore fosse rappresentato dai bolscevichi. Gli effetti della politica di nazionalizzazione di Lenin furono evidenti in più di un'occasione. Per esempio nella costituzione, nel settembre 1919, da parte della Comit e di Camillo Castiglioni (all'epoca alleato potente e fedele di Toeplitz nell'espansione della banca milanese nei Balcani) della Società Anonima Italo-Russa per il Mar Nero, con un capitale di 3.000.000 di lire. Lo scopo della società era l'importazione dalla Russia di carbone, petrolio, cereali e altre materie prime, in cambio di manufatti: tuttavia la sede e le principali succursali furono istituite in Bulgaria, a Sofia e a Varna e in Romania a Galati⁴⁹.

⁴⁸ ASA, *AFP*, b. 874, fasc. 38, *Del Preposto a Mario Perrone*, 8 febbraio 1919.

⁴⁹ Castiglioni-Toeplitz rappresentò un binomio formidabile che aveva reso possibile nell'arco di appena due anni (1919-1920) la realizzazione nell'Europa centro-orientale di una complessa e articolata rete finanziaria. L. Segato, *op. cit.*, pp. 517-535. Un profilo, peraltro polemico e tendenzioso, di Castiglioni è in ACS, *FP*, b. 1, sf. 10, *Promemoria Camillo Castiglioni*, 26 aprile 1921 e soprattutto *Promemoria Camillo Castiglioni e Co.*, 26 aprile 1926; ivi, b. 1, fasc. 5, sf. 1. Si veda an-

Al contrario chi era convinto dell'inutilità e pericolosità dell'invio di un corpo militare nel Caucaso e della necessità di progettare in tempi rapidi una missione economica più tecnica, formata solo da rappresentanti di primo piano del mondo finanziario e imprenditoriale, fu Francesco Saverio Nitti. Il rapporto Gabba pervenne a Nitti da pochi giorni capo del governo (23 giugno 1919): l'uomo politico lucano non autorizzò la spedizione militare italiana nella Transcaucasia per evitare un conflitto con la Russia sovietica⁵⁰. Il programma post-bellico di Nitti, come è stato già evidenziato, aveva come obiettivo la costruzione di una nuova "democrazia industriale", fondata sulla collaborazione tra Stato-imprenditori e lavoratori. Nel 1914 Nitti, con la sua partecipazione insieme ai Perrone alla fondazione della Bis, diventò un convinto sostenitore del progetto tecnocratico dell'imperialismo industriale italiano, elaborato dopo la crisi industriale e finanziaria del 1907. Peraltro, nella logica progettuale della nascita della Bis, tra gli obiettivi del nuovo istituto bancario era evidente che fosse prevista anche la realizzazione di un programma finalizzato a contrastare l'egemonia economica e finanziaria della Comit. Si trattava, secondo i Perrone, di un obiettivo fondamentale che condizionava pesantemente il progetto di instaurare in Italia la democrazia industriale disegnata nelle sue linee fondamentali nel 1907, anno in cui Nitti pubblicò *Il partito radicale e la nuova democrazia industriale*⁵¹. All'indomani della fine del conflitto la classe dirigente liberale si fece carico del problema nei governi presieduti da Nitti e Giolitti⁵².

che ASA, AFP, b. 486, fasc. 8, *Missione italiana in Transcaucasia. Estratto della Relazione generale*, Milano, aprile 1920.

⁵⁰ «L'effetto della spedizione, scrive Nitti, era mettere direttamente l'Italia in guerra con il governo di Mosca e di impigiarla in un'avventura di cui non si potevano prevedere le conseguenze. Infatti, non tardò molto e la Georgia cadde nelle mani dei bolscevichi», F. Nitti, *L'Europa senza pace*, Firenze, Bemporad, 1921, pp. 141-142. Per un quadro più completo, L. De Matteo, *Verso il Mar Nero nella crisi del primo dopoguerra. Programmi governativi, imprese e investimenti italiani in Transcaucasia*, in «Storia Economica», XII, n. 3, 2009, pp. 280-334.

⁵¹ E. Galli Della Loggia, *op. cit.*, pp. 824-886 e A.M. Falchero, *Banchieri e politici. Nitti e il gruppo Ansaldo-Banca italiana di sconto*, in «Italia Contemporanea», XXXIV, n. 146-147, 1982, pp. 67-92.

⁵² F. Mazzonis, *Un dramma borghese: storia della Commissione parlamentare d'inchiesta per le spese di guerra*, in C. Crocella e F. Mazzonis (a cura di), *L'in-*

I programmi e gli atti di questi due governi dimostrano che i tentativi compiuti dagli esponenti della vecchia classe dirigente liberale per trovare nuove forme nelle quali continuare ad esercitare l'antica egemonia non furono né intellettualismi velleitari, né anacronistici propositi di un ritorno al sistema politico prebellico.

Tuttavia, la soluzione politica di Nitti era molto più innovativa e radicale, caratterizzata da un programma volto a cambiare la struttura economica e sociale dell'Italia⁵³.

Il *corpus* ideologico della tecnocrazia perroniana è stato analizzato con attenzione da Webster e Row. Sfruttando il ruolo della società genovese durante il primo conflitto mondiale, i Perrone si presentarono come imprenditori inviati dalla «Divina Provvidenza», incaricati di condurre l'Italia alla vittoria e, una volta terminato il conflitto, a trasformarla in potenza industriale di livello mondiale. Peraltro il progetto tecnocratico dei Perrone conteneva riferimenti a poteri «messianici, divinatori e carismatici» che i due imprenditori genovesi si attribuivano con molta disinvoltura⁵⁴. In tal modo essi accentuava-

chiesta parlamentare sulle spese di guerra (1920-1923), I vol., Roma, Camera dei deputati, Archivio Storico, 2002, p. 163.

⁵³ E. Ragionieri, *La storia politica e sociale*, in *Storia d'Italia*, 4 vol., Torino, Einaudi, 1976, p. 2086.

⁵⁴ ACS, *FP*, b. 1, fasc. 4, sf. 1, Pio e Mario Perrone, *Alcuni retroscena della guerra in una deposizione per il "Processo delle Banche"*, 11 febbraio 1921, e R.A. Webster, *La tecnocrazia italiana e i sistemi industriali integrati: il caso dell'Ansaldo (1914-1921)*, cit., pp. 208-209. Il progetto tecnocratico dei Perrone e la creazione di un sistema industriale integrale sono tuttora oggetto di vivace discussione tra gli storici. Il caso fu aperto nel 1970 da E. Galli Della Loggia con il saggio *Problemi di sviluppo industriale*, cit., p. 285: «L'Ansaldo rappresenta il momento più alto mai raggiunto dal capitalismo italiano nella presa di coscienza della propria possibilità di influenzare tanto le scelte politiche del Paese quanto l'indirizzo economico generale». D'accordo con E. Galli Della Loggia è R.A. Webster, *La tecnocrazia italiana e i sistemi industriali integrati: il caso dell'Ansaldo (1914-1921)*, cit., e T. Row, *op. cit.*, pp. 148-149. Su posizioni abbastanza analoghe, M. Benegiamo, P. Nardone, *Tecnocrazia e politica in Italia dalla crisi del 1907 al primo dopoguerra*, cit., pp. 43-60. Più prudente, P. Rugafiori, *Ascesa e declino di un sistema imprenditoriale*, in *Storia d'Italia. Le Regioni dall'Unità a oggi. La Liguria*, Torino, Einaudi, 1994, p. 301. Molto scettici: G. Maifreda, *La disciplina del lavoro. Operai, macchine e fabbriche nella storia italiana*, Milano, Mondadori, 2007; A.M. Falchero *La piramide effimera. Il sistema verticale Ansaldo dai primi passi alla distruzione*, in *Studi in memoria di Mario Abrate*, Torino,

no il ruolo propulsivo del programma tecnocratico elaborato dal capitalismo italiano e, nel contempo, sviluppavano ai massimi livelli il nucleo concettuale di leadership industriale dell'Ansaldo, strutturato sui principi e sui programmi della tecnocrazia e dell'economia verticale. Al riguardo Webster scrive⁵⁵:

Per ragioni politiche e militari derivanti dalla condizione di grande potenza dell'Italia, l'autosufficienza interna e l'organizzazione verticale erano state ritenute a livello governativo, sin dai tempi di Benedetto Brin, degli obiettivi cui si doveva, almeno in teoria, tendere. La superiorità tecnica e l'indipendenza dai fornitori esteri in questo specifico campo dovevano avere la priorità sulle altre preoccupazioni di bilancio. Qualsiasi cosa al di sotto di ciò avrebbe compromesso la posizione dell'Italia tra le altre potenze europee. Per queste ragioni il massimo complesso unitario italiano per gli armamenti, l'Ansaldo di Genova, divenne durante i primi anni del nostro secolo, il luogo ideale di maturazione di principi e programmi tecnocratici i cui risultati si avvertirono durante la frenetica espansione della prima guerra mondiale.

Webster si spinge oltre nell'analisi delle componenti ideologiche della tecnocrazia ansaldina. In virtù delle copiose commesse statali la società genovese rappresentava una branca dello stesso Stato italiano, «un'impresa in cui si incarnava un duraturo e vitale interesse nazionale, tale da poter essere salvaguardata dalle oscillazioni temporanee della situazione economica del Paese». In tale contesto i progetti industriali dell'Ansaldo rappresentano il più emblematico e audace esempio «nella storia italiana di tecnocrazia di ingegneri», a tal punto che Webster paragona la tecnocrazia ansaldina «alle contemporanee teorie di guerra integrale» di Giulio Douhet, un altro tecnocrate *ante litteram* «fondate sul movimento, sull'intuizione e sulla concezione del mondo agonistico-gladiatoria»⁵⁶.

L'Ansaldo doveva diventare la guida e l'asse fondamentale dell'economia italiana: lo Stato, il sistema bancario e industriale avrebbero finalizzato la loro attività al superamento degli enormi costi della riconversione postbellica e al completamento della struttura verticale

s.n.t., 1986, pp. 379-409; Id., *La Banca «Italianissima» di Sconto tra guerra e dopoguerra (1914-1921)*, cit. e M. Doria, *Ansaldo: l'impresa e lo Stato*, cit.

⁵⁵ R.A. Webster, *La tecnocrazia italiana e i sistemi industriali integrati: il caso dell'Ansaldo (1914-1921)*, cit., p. 208.

⁵⁶ Ivi, p. 209.

della società, da estendere il più possibile all'intero sistema industriale del Paese. Tale soluzione rappresentava l'unica alternativa possibile, secondo i Perrone, per salvare l'economia della nazione e per far diventare l'Italia una potenza industriale di livello mondiale, autonoma rispetto alle maggiori potenze economiche⁵⁷. Il progetto fu presentato alle forze politiche, ai grandi gruppi industriali del Paese (Fiat, Terni, Ilva, Orlando-Odero) e finanziari (Comit, Credito italiano). Era naturale che il programma egemonico del gruppo Ansaldo-Bis, finalizzato alla creazione di un nuovo modello di sviluppo dell'economia italiana e a un modello razionale di impresa, con una forte impronta tecnocratica, in grado di influenzare l'andamento economico e le scelte politiche del Paese, nonché di rappresentare «il momento più alto mai raggiunto dal capitalismo italiano», fosse respinto dagli avversari dell'Ansaldo (gruppo industriale e finanziario guidato dalla Comit): nel primo dopoguerra il rischio che l'impero perroniano potesse diventare una realtà non era da sottovalutare⁵⁸.

Nel governo Nitti era presente il *gotha* dell'imprenditoria italiana, un nutrito gruppo che, oltre a Pogliani, Oscar Sinigaglia e Dante Ferraris, annoverava personaggi legati alla Comit (Ettore Conti, Silvio Crespi), imprenditori che non potevano essere trascurati⁵⁹. Il progetto tecnocratico dell'Ansaldo era collegato alla costruzione di un sistema industriale integrale che, a sua volta, per realizzarsi, aveva bisogno di fonti autonome di approvvigionamento di materie prime e di nuovi mercati. Obiettivi che, all'indomani della fine del conflitto mondiale, il capitalismo industriale e finanziario italiano concentrò nell'Europa orientale, l'unica o per lo meno, la migliore soluzione possibile in quel momento, considerando il nuovo assetto politico e geografico disegnato dagli esiti della guerra⁶⁰. In attesa che il governo Nitti av-

⁵⁷ Sulla questione si veda soprattutto la documentazione, per lo più promemoria compilati dai due fratelli nel primo dopoguerra, in ACS, *FP*, b. 1. Per un quadro sintetico, G. De Rosa, G. Malgari, *Un profilo d'insieme*, in G. De Rosa (a cura di), *Storia dell'Ansaldo. Dal crollo alla ricostruzione 1919-1929*, 5 vol., Bari, Laterza, 1998, pp. 184-187.

⁵⁸ T. Row, *op. cit.*, pp. 148-149.

⁵⁹ ASA, *AFP*, b. 993, fasc. 11, [?] a Mario Perrone, 22 febbraio 1919; A. Carparelli, *op. cit.*, p. 215, e V. Castronovo, *op. cit.*, pp. 214-226.

⁶⁰ Si vedano al riguardo gli effetti del crollo dell'impero zarista, asburgico e ottomano, già sviluppati nel saggio sulla Polonia.

viasse il progetto di espansione economica nel Caucaso e in Russia (con tutte le incognite del caso), l'Ansaldo-Bis decideva di muoversi in modo autonomo. In base agli accordi del 19 giugno 1919 tra Tchermoev Abdul Mejid-bey e Pogliani fu fondata la Banca Italo-Caucasica, con un capitale di 40.000.000 di lire. Tchermoev, di origine cecena, si era autoproclamato presidente della Repubblica Montanara Caucasica del Nord, uno Stato non ben definito, riconosciuto alla meno peggio dalla Francia. L'accordo prevedeva la cessione da parte di Tchermoev alla nuova banca di tutti i diritti petroliferi vantati sulla regione del Daghestan e del Grozny, in cambio Tchermoev avrebbe ottenuto la presidenza della banca e 19.000.000 in azioni bancarie. In realtà si trattava di una struttura effimera: nel giro di pochi mesi il «regno» di Tchermoev si sfaldò sotto i colpi dei controrivoluzionari di Denikin: il 31 gennaio gli accordi Tchermoev-Pogliani furono annullati⁶¹. L'insuccesso denotava la scarsa professionalità dimostrata in questo caso da Pogliani: gli accordi del 19 giugno erano orali, Tchermoev era un avventuriero, il suo «regno» esisteva solo nella sua immaginazione. Il fallimento degli accordi Pogliani-Tchermoev poneva la questione di impostare la missione nel Caucaso per iniziativa del governo e dei maggiori gruppi industriali e finanziari del Paese.

La decisione fu presa da Nitti in occasione dei colloqui avuti con i suoi partner a Parigi e a Londra nel dicembre 1919. Il riconoscimento ufficiale delle tre repubbliche caucasiche (Georgia, Armenia, Azerbaigian) da parte dell'Intesa, i rovesci militari di Kolčak e Denikin, «una maggiore forza dei Soviet [del Caucaso], una conseguente capacità e desiderio di essi di iniziare rapporti economici con l'Intesa», furono i fattori principali che spinsero allora Nitti a «sviluppare l'azione pacifica di penetrazione in Transcaucasia [...]. Momento comunque sollecitato dalla crescente ansia italiana di provvedere di combustibile e di riconvogliare verso nuove terre le correnti di emigrazione del lavoro chiuse e difficoltà nelle antiche direzioni»⁶². In-

⁶¹ R.A. Webster, *Una speranza rinviata*, cit., pp. 239-244.

⁶² ASA, AFP, b. 486, fasc. 8, *Missione italiana in Transcaucasia. Estratto della Relazione generale*, Milano, aprile 1920. Peraltro i Perrone nel gennaio 1919 avevano respinto una proposta di collaborazione di Sergej Dmitrievič Sazonov, allora capo del governo provvisorio della Georgia, appoggiato da Denikin.

fatti, all'inizio la missione prevedeva la partecipazione anche «delle più note e chiare personalità delle Cooperative [...] perché studiasse sul posto [...] la possibilità di rapporti economici colle Cooperative socialistiche transcaucasiche e di avviamento di un'emigrazione organizzata». In realtà nel febbraio 1920 la Lega delle Cooperative decideva di non partecipare alla missione, essendo ormai in gran parte diventata filosovietica⁶³. La missione in Transcaucasia, guidata da Ettore Conti, che rappresentava l'anello di congiunzione tra il mondo imprenditoriale e il governo, fu finanziata dalle quattro maggiori banche italiane (Credito Italiano, Comit, Bis, Banco di Roma). Era prevista la costituzione di un «grande Ente italiano che di tale programma [fosse] l'iniziatore e l'esecutore». La struttura avrebbe operato attraverso un proprio istituto bancario, industriale e commerciale, il capitale era fissato in 100.000.000 di lire. Conti era al tempo stesso un imprenditore *ante litteram* e un esperto di questioni politiche internazionali, per cui era consapevole che la missione nel Caucaso era piena di incognite e di pericoli. Le disfatte di Kolčak e Denikin da parte dei bolscevichi «distrussero le illusioni che gli italiani nutrivano sul prossimo ristabilimento dell'antico regime, magari modificato, e la scomparsa della potenza bolscevica»⁶⁴. Un altro fattore di rischio grave e urgente era rappresentato dagli operai che lavoravano ai pozzi petroliferi e agli impianti di distillazione del Caucaso. Oltre 50.000 addetti «diversi per razza e religione, pronti in caso di scioperi a trascendere in tumulti e violenze [...]. Il pericolo del rinnovarsi di tali fatti diverrebbe imminente se il bolscevismo, debellato nel 1918 dall'intervento turco, minacciasse semplicemente un ritorno offensivo». Gli imprenditori avrebbero abbandonato la regione «non avendo il Governo attuale dello Stato forza alcuna per reprimere eventuali disordini»⁶⁵. Il pragmatismo di Conti era condiviso dai Perrone e Pogliani. Per esempio era necessaria la partecipazione alla

⁶³ Tale orientamento, già *in fieri*, «doveva compiersi ufficialmente al congresso di Roma del 7-8 febbraio 1920». G. Petracchi, *La Russia rivoluzionaria nella politica italiana. Le relazioni italo-sovietiche 1917-25*, Bari, Laterza, 1982, p. 140.

⁶⁴ ASA, AFP, b. 486, fasc. 8, *Missione italiana in Transcaucasia*, cit.; E. Serra, *Nitti e la Russia*, Bari, Dedalo, 1975, pp. 17-20, 32-33, 75-77; M. Legnani, *Expansione economica e politica estera nell'Italia del 1919-21*, in «Il Movimento di Liberazione in Italia», n. 3, 1972, p. 24.

⁶⁵ ASA, AFP, b. 486, fasc. 8, *Missione italiana in Transcaucasia*, cit.

fondazione dell'Ente di «forze finanziarie inglesi e francesi, seppure in modo da lasciare intatto il predominio italiano», inoltre Francia e Inghilterra dovevano assicurare «la definitiva sistemazione statale delle attuali repubbliche caucasiche»⁶⁶. La missione rientrò in Italia alla fine di marzo 1920. Furono stipulati schemi di convenzioni con i governi delle tre repubbliche caucasiche «con programmi massimi e con programmi ridotti», fornendo capitali, tecnologia e prodotti finiti in cambio di materie prime, accordi di massima e concessioni. Gli impegni sarebbero stati perfezionati da «persone lasciate sul posto, autorizzate a seguire le trattative secondo le direttive che verranno impartite». I risultati raggiunti non erano quelli sperati all'inizio della missione. Nella riunione del 19 aprile 1920 a Milano, Conti espone «al gruppo le ragioni che consigliavano di ridimensionare l'impresa»⁶⁷. Il programma massimo fu abbandonato anche dai più tenaci sostenitori della «conquista» del Caucaso (Alberto Pirelli e Luigi Della Torre). Fu nella riunione del 19 aprile che si costituì la Compagnia Italiana della Transcaucasia, con un capitale di 50.000.000 di lire, rispetto ai 100.000.000 di lire previsti all'inizio? In realtà, alla data del 26 maggio 1920 la società era ancora in fase di costituzione⁶⁸. In ogni caso, alla riunione del 19 aprile era assente Angelo Pogliani: i Perrone erano stati estromessi dalla società per iniziativa di Della Torre, finalizzata a favorire il gruppo meccanico Franco Tosi, definito da Turrinelli «il cavallo di Troia che nasconde l'armata israelitica finanziaria commerciale "tedesca" [leggi Comit]». La potenza della banca guidata da Toeplitz all'interno del gruppo fondatore della nuova società doveva essere imponente: «È evidente che noi non possiamo entrare in questa condizione dato che è tutta roba della Banca Commerciale Italiana»⁶⁹.

Malgrado ciò i risultati conseguiti dall'Ansaldo dalla partecipazione alla missione nel Caucaso erano potenzialmente importanti. Le trattative con il cartello Nobel-Nafta Russa-Lianozoff, nel quale era

⁶⁶ *Ibidem*.

⁶⁷ G. Petracchi, *op. cit.*, pp. 141-142.

⁶⁸ Ivi, p. 142 (dove riporta la data del 19 aprile) e ASA, *AFP*, b. 1383, fasc. 7, *Pio Perrone a Turrinelli*, 26 maggio 1920. Nella lettera siglata «riservatissima» inviata da Pio Perrone a Turrinelli si legge: «Gradirò perfettamente di avere altre informazioni circa la costituenda Società Transcaucasica...».

⁶⁹ Ivi, *Turrinelli a Pio Perrone*, 10 maggio 1919.

presente il gruppo Plotinkoff, potevano assicurare all'Ansaldo forniture a basso costo di nafta e opzioni sui pozzi petroliferi del Caucaso (Cenikin, Grozny, Baku) e di Emba (Kazakistan) in cambio di materiale ferroviario fisso e mobile. L'Ansaldo ottenne dal governo georgiano la concessione delle miniere di Tkvarcheli e l'incarico di avviare la costruzione della flotta aerea. L'Ansaldo, allora tra le poche società italiane in grado di realizzare un simile progetto, avrebbe fornito alla Georgia velivoli, macchinari e istruttori, sulla falsariga di quanto la società genovese stava realizzando in Polonia. La fornitura di aerei evidenziava un ampliamento del settore industriale che l'Ansaldo-Bis progettava di realizzare nel Caucaso: non solo industria pesante ma anche industria leggera, sul modello seguito in questo settore dai gruppi industriali e bancari Pirelli-Conti-Volpi. Nel contempo, l'opzione ansaldina per l'industria leggera denotava che i Perrone avrebbero accettato una espansione economica nel Caucaso anche senza un'adeguata protezione militare⁷⁰.

8. La fase espansiva nella Russia europea

La prima iniziativa dell'Ansaldo nella Russia rivoluzionaria coincideva con l'apertura dei lavori della Conferenza di Pace di Parigi. Il 20 gennaio 1919 i Perrone entravano in contratto con Sergej Dmitrievič Sazonov, allora capo del governo provvisorio della Georgia, e con Denikin che controllava la regione del Don. In cambio di armi avrebbero concesso all'Ansaldo di gestire le miniere di carbone del Don e, in una prospettiva non lontana, anche i pozzi petroliferi del Caucaso. A giudizio dell'intermediario della trattativa, se l'Ansaldo avesse accettato la proposta, l'Italia «assente nel Mar Nero» avrebbe conquistato una posizione importante. Per ragioni politiche internazionali il rifornimento di armi doveva essere effettuato per iniziativa del governo italiano, utilizzando mezzi messi a disposizione della società di Genova: «servirsi di una grande Ditta per mascherare la pro-

⁷⁰ *Ibidem* e ivi b. 840, fasc. 8; ivi, b. 918, fasc. 18; ivi, b. 1123, fasc. 1. L'opzione per l'industria leggera di cui nel testo amplia le due tipologie del capitalismo industriale italiano interessato alla espansione nel Caucaso, segnalate da G. Petrarchi, *op. cit.*, p. 134.

pria azione». Denikin e Sazonov si erano rivolti anche alle società francesi e belghe che all'epoca controllavano «l'industria carbonifera russa [bacino del Don] per circa i 2/3 [...] poche e modeste le imprese russe». Il loro rifiuto era motivato da considerazioni di prudenza e, nel contempo, dal fatto che erano già attive nell'area mineraria del Don per cui non erano interessate a trattative come quelle proposte ai Perrone⁷¹.

Quanto fosse allora importante il mercato russo per i Perrone lo dimostra la decisione di richiedere, nel marzo 1919, la collaborazione di Enriko Krasnowsky, direttore di «Italia-Russia» (rassegna periodica dell'industria, commercio e ricchezze naturali). Krasnowsky preparò due promemoria dedicati alle miniere carbonifere degli Urali e della Russia europea. Non è dato sapere se il dossier sugli Urali sia stato richiesto dai Perrone oppure sia stata un'iniziativa di Krasnowsky. Nel dossier si fa riferimento a un progetto del tutto nuovo: la possibilità per l'Ansaldo di partecipare allo sfruttamento delle immense miniere di carboni fossili degli Urali, destinate «ad interessare considerevolmente il mercato mondiale [non appena] il progettato canale fra Volga e Don sarà un fatto compiuto [...], il carbon fossile degli Urali potrà essere rapidamente ed economicamente inoltrato ai porti del Mar Nero»⁷². L'importanza dei bacini carboniferi della Russia europea era nota all'Ansaldo, la loro vastità assicurava alla Russia il primato mondiale. Krasnowsky, a conoscenza della decisione dei Perrone di rinviare l'uso del carbone del Donetsk per motivi tecnici e ricordando che negli anni 1909-1913 le Ferrovie dello Stato italiano avevano utilizzato questo tipo di carbone, sosteneva che tale flusso si sarebbe interrotto «per complicazioni di interessi finanziari mondiali [e che] i tentativi sono stati soffocati benché le prove eseguite sul carbone nelle officine del Diatto-Frejus a Torino abbiano dato ottimi risultati»⁷³.

⁷¹ ASA, AFP, b. 876, fasc. 9, *Promemoria Ufficiale russo* (anonimo per motivi di segretezza) a Mario Perrone, 20 gennaio 1919. Ivi, b. 1640, fasc. 11/c, *Promemoria di Mario Perrone*, febbraio 1919 e all. F.

⁷² Ivi, b. 876, fasc. 33, *Enriko Krasnowsky, Le miniere carbonifere degli Urali: loro importanza per i mercati mondiali e per l'Italia in modo particolare. La Russia carbonifera come sorgente di rifornimento per l'Italia*, inviati a Mario Perrone, s.d. [marzo 1919].

⁷³ *Ibidem*.

Nell'estate 1919 l'esercito di Denikin dava l'impressione di poter schiacciare i bolscevichi in tempi rapidi. Denikin puntava alla conquista di Mosca: il ministero della Guerra decideva di appoggiare l'offensiva, ma Nitti, ancora una volta, preferì una linea più prudente, proponendo l'invio di una missione militare composta in modo tale da non dare l'impressione di un appoggio militare dell'Italia all'avanzata di Denikin e, nello stesso tempo, l'invio di una missione civile, con finalità diplomatiche ed economiche⁷⁴. Quest'ultima decisione si collegava alla politica estera del ministro dell'Industria Ferraris, esposta il 16 luglio 1919 alla Camera dei Deputati, che prevedeva anche l'invio di missioni tecniche e commerciali nei mercati dell'Est europeo. Lo stesso Ferraris, in quell'occasione, interpretava gli interessi economici di un folto e importante gruppo imprenditoriale, sorto a Milano agli inizi di maggio, nei Paesi dell'Europa orientale⁷⁵. Nell'ottobre 1919 la scelta di Ferraris non poteva non essere la Russia meridionale, il Mar Nero e il Mar Caspio, in quel momento controllati dai «bianchi» di Denikin. La struttura della missione civile fu ampliata da Ferraris e trasformata in una missione con una forte connotazione tecnica e commerciale, grazie all'adesione dei maggiori gruppi industriali e finanziari del Paese⁷⁶.

Mario Vallino (direttore generale degli stabilimenti meccanici dell'Ansaldo) aveva avuto una serie di colloqui con il ministro Ferraris che premeva per una partecipazione del personale tecnico dell'Ansaldo alla missione, sollecitando un incontro in tempi rapidi di Vallino con Denikin.

Egli [Ferraris] vuole penetrare nella Russia Meridionale economicamente e industrialmente, [scrive Vallino] fare uno scambio di materie prime, stabilire anche una linea di navigazione. Dice che vi è molto da fare e che bisogna approfittare dell'occasione per rendersi indipendenti dagli americani.

Il compito dell'Ansaldo nella missione era di occuparsi della riparazione di circa 10.000 locomotive, di riattivare officine ferroviarie e «di estendere il campo della nostra azione ai vari rami d'affari citati

⁷⁴ E. Serra, *op. cit.*, pp. 29-30, 137; G. Petracchi, *op. cit.*, pp. 129-132.

⁷⁵ M. Legnani, *op. cit.*, pp. 22, 25.

⁷⁶ ASA, AFP, b. 1416, fasc. 5, *Mario a Pio Perrone*, 7 novembre 1919.

nel promemoria [compresa la fornitura di aerei]» di Mario Perrone⁷⁷. In attesa che il progetto di Ferraris fosse avviato e nel quadro degli obiettivi finali del progetto stesso, i Perrone erano già attivi in Russia meridionale. Erano in corso forniture ai controrivoluzionari di Denikin: artiglieria, aeroplani locomotive per treni merci «su scartamento russo, vagoni ferroviari, rotaie. [Denikin e (il generale)? Sannikov] sarebbero disposti a pagare in valuta e parte in materie prime, quali carboni, nafta, ferro, rame»⁷⁸. I Perrone avevano accettato la proposta dell'ingegner Attilio CerPELLI, titolare dell'omonima società armatoriale di La Spezia (gruppo Ansaldo), di affidare al collega, l'ingegner [?] Sagui, la missione «di ricercare ed ottenere concessioni di miniere carbonifere nella Russia Meridionale, non bolscevica [nonché] di procurare di vendere i nostri prodotti». Sagui era vissuto per parecchi anni in Oriente quale *prospector* (ricercatore) per conto di importanti società minerarie francesi. Poliglotta (francese, inglese, greco e turco), Sagui aveva una vasta conoscenza del territorio, nonché un'estesa rete di relazioni personali con importanti personaggi. Insomma, la persona adatta per riuscire nell'incarico, per cui i Perrone inviarono una circolare a tutti gli stabilimenti Ansaldo affinché «rimett[essero] sollecitamente all'ing. CerPELLI tutto il materiale reclamistico, di cataloghi del quale dispongono»⁷⁹. Tra gli obiettivi della missione nella Russia meridionale i Perrone avevano inserito una serie di progetti. Per esempio la fornitura «di un notevole numero di moto velieri», costruiti dalla Società Anonima Navigazione Velieri di Viareggio (gruppo Ansaldo). La trattativa era stata condotta dagli ingegneri Carlo Lardera (direttore della Società Anonima Ansaldo San Giorgio di La Spezia) e P. G. Sperandeo, quest'ultimo tra i più esperti di questioni russe. Il contratto fu rinviato *sine die* per la perdurante inattività dei cantieri di Viareggio⁸⁰. Un altro progetto riguardava la

⁷⁷ Ivi, b. 1361, fasc. 60, *Mario a Pio Perrone*, 7 novembre 1919; ivi, b. 719, fasc. 4, *Vallino a Pio Perrone*, 11 novembre 1919.

⁷⁸ Ivi, b. 1361, fasc. 60, ing. [P.G.] *Sperandeo a Pio Perrone*, 11 luglio e 4 agosto 1919. Sul generale Sannikov, W.H. Chamberlin, *op. cit.*, p. 451.

⁷⁹ Ivi, fasc. 81, *CerPELLI a Mario Perrone*, 19 settembre; *Mario Perrone a CerPELLI*, 23 settembre e *Circolare di Mario Perrone a tutti gli stabilimenti*, 29 settembre 1919.

⁸⁰ Ivi, b. 1367, fasc. 1, *Carlo Rocchi, direttore dei cantieri di Viareggio a Mario Perrone*, 26 novembre 1919 (allegato un interessante promemoria di Rocchi:

fornitura di una grande e ampia gamma «di materiali che occorrerebbero alle miniere e alle officine della Russia meridionale, il pagamento potrebbe essere fatto in materie prime, specialmente carbone»⁸¹.

Il successo della missione nella Russia meridionale dipendeva da due condizioni: conquista di Mosca da parte di Denikin, equilibrio operativo e strategico tra le due missioni (militare e tecnico-commerciale). Le condizioni non si verificarono: dopo i rovesci militari di Judenič, Kolčak, Denikin e le polemiche tra Nitti e il ministero della Guerra, nell'aprile 1920 la spedizione poteva considerarsi esaurita. I risultati non furono brillanti, a causa del pesante quadro militare e politico nel quale si effettuò la missione⁸². Malgrado l'impegno del nuovo rappresentante dell'Ansaldo in Russia, [?] Aswadouroff, l'azienda dei Perrone non fu in grado di portare a termine il compito che Ferraris le aveva assegnato (riparazione di carri ferroviari e costruzione di officine ferroviarie). In compenso i Perrone ottennero da Denikin la fornitura di discrete quantità di carbone, con molta probabilità dalle miniere di Berestov-Krinka, nella Russia meridionale, un sito che l'Ansaldo nel marzo 1918 aveva invano cercato di sfruttare⁸³. I risultati più consistenti si ebbero dagli impegni assunti dall'Ansaldo nel marzo 1920 con il più importante gruppo armatoriale russo, guidato da Wladimir Schat, presidente della Società Russe d'Assurance de 1867 Boris⁸⁴. L'accordo con la *holding*, formata dai rappresentanti degli organismi navali del Mar Nero, Caspio, Volga e Dnieper, prevedeva la partecipazione della Società Transatlantica Italiana e della Società Nazionale di Navigazione (Ansaldo) nell'attività commerciale del gruppo Schat: «Era urgentissimo iniziare tale servi-

Notizie ed osservazioni sul cantiere navale per costruzioni in legno, Viareggio, novembre 1919).

⁸¹ Ivi, b. 1722, fasc. 41, *A. Landini* (addetto commerciale dell'Ansaldo in Russia) a Mario Perrone, 25 novembre 1919. Ivi, all., *Elenco materiale da inviare trasmesso al Consiglio del Congresso delle Industrie e Miniere del Don* (controllato da Denikin).

⁸² G. Petracchi, *op. cit.*, pp. 129-132.

⁸³ ASA, AFP, b. 1097, fasc. 40, 59; ivi, b. 1492, fasc. 92.

⁸⁴ In tutto le società erano undici. Si ebbe inoltre la partecipazione di M.C. Veidmiller, direttore dell'Istituto Russo di Roma. Ivi, b. 1670, fasc. 60, *Marco Passalacqua* a Mario Perrone, 30 settembre 1920.

zio [così affermava] Boris Hessen, General Manager Volga Insurance Company Ltd and Russian Trading and Transport Bank», di Pietrogrado⁸⁵. In quell'occasione la Società Russe de Navigation de la Mer Noire e du Dnieper, del gruppo Schat, aveva chiesto alla Società Transatlantica Italiana la fornitura di naviglio per ricostruire la flotta distrutta parzialmente dalla guerra⁸⁶. Fallì invece il progetto di «fornire un ingente materiale aeronautico [apparecchi Sva e Balilla] ad una ditta privata Ucraina». In questo caso fu applicato il decreto 17 novembre 1918, n. 1697, che assegnava la decisione circa l'esportazione di materiale bellico al governo e al Comitato Regionale per la Mobilitazione Industriale⁸⁷. La riflessione di Giuseppe Brezzi era molto caustica. Egli attribuiva la responsabilità del fallimento della fornitura al «persistente atteggiamento negativo dell'ambiente politico italiano nei riguardi delle nazioni in lotta contro il Soviet russo [...], un Governo che non sa imporsi alla volontà di una piccola minoranza di massimalisti, venduta ad interessi concorrenti stranieri [Comit?]. Un'opposizione che nella primavera-estate 1920 si manifestò anche con il boicottaggio degli operai delle grandi industrie metallurgiche del Nord, impedendo l'invio di materiale bellico «nelle nazioni in lotta contro il Soviet russo», compresa l'Ucraina, non ancora completamente controllata dai bolscevichi⁸⁸.

9. I nuovi scenari operativi

La missione nella Russia meridionale segnò, da una parte, la fine della fase precaria e incerta (regolata dagli opposti meccanismi economici e politici del dualismo rossi-bianchi, una contrapposizione resa ancora più micidiale dall'intervento delle Potenze straniere anti-bolsceviche), dall'altra l'inizio di una nuova fase (estate 1920-1921). Questa fu caratterizzata dal progressivo abbandono, da parte delle maggiori società europee, del progetto di partecipazione diretta nei

⁸⁵ Ivi, b. 1665, fasc. 32, *Mario Perrone alla Società Transatlantica Italiana*, 8 marzo 1920.

⁸⁶ Ivi, *Pio Perrone alla Società Transatlantica Italiana*, 20 marzo 1920.

⁸⁷ A. Carparelli, *op. cit.*, p. 223.

⁸⁸ ASA, *AFP*, b. 840, fasc. 24, *Brezzi a Mario Perrone*, 15 maggio e 8 luglio 1920.

più importanti gruppi imprenditoriali della struttura industriale della Russia. Si diffondeva invece sempre più il modello partecipativo del comunismo di guerra. Un solo regista, il governo bolscevico, che attribuiva ai partner economici stranieri poteri circoscritti a funzioni di supporto tecnico: prodotti industriali, quadri tecnici, maestranze specializzate, in cambio di corrispettivi in denaro o in materie prime. La diffusione del modello fu stimolata anche dalla volontà dei bolscevichi di riavviare i contatti con l'Occidente, rompendo il pesante isolamento economico e politico della Russia rivoluzionaria. Il nuovo scenario creato dal comunismo di guerra trasformava la Russia in un mercato di proporzioni gigantesche, dove era possibile realizzare guadagni eccezionali, sicché le potenze europee si organizzarono in maniera tale da decidere per le più diverse opzioni, spesso abbandonando sistemi di alleanza consolidati dall'esperienza della guerra e dal pericolo che l'Armata Rossa potesse dilagare anche in Europa. Un esempio per tutti: per combattere l'espansionismo economico della Francia in Russia e nel Caucaso, l'Inghilterra appoggiò la politica di avvicinamento del governo Nitti ai bolscevichi, innescando un meccanismo diplomatico e politico che finì per coinvolgere anche la Germania (il noto aforisma nittiano: «A Mosca non si arriva se non passando per Berlino»). La politica revisionistica dell'Inghilterra permetteva a Nitti di progettare una combinazione di interessi italo-tedeschi nel Caucaso spronando in tale direzione, senza successo, la Bis e l'Ansaldo «tagliate fuori dai gruppi che agivano nel Caucaso e nella Russia attraverso il Mar Baltico e la via continentale»⁸⁹.

Il modello partecipativo imposto dai bolscevichi fu accettato *ob-torto collo* dalle grandi società europee, consapevoli che sarebbe stato difficile annientare il bolscevismo, per cui presero atto della nuova realtà e si vi si adeguarono. Prevalse in generale un clima di prudenza, come dimostra l'evoluzione degli accordi Ansaldo-Schat. Accordi che, nel frattempo, avevano prodotto risultati modesti, tant'è che Schat alla fine di settembre 1920 inviò ai Perrone un denso rapporto con la proposta di un nuovo incontro a Genova. Schat chiedeva all'Ansaldo di partecipare, con l'impiego della flotta, alla gestione dei traffici da e per i porti della Russia meridionale, in direzione dell'I-

⁸⁹ F.S. Nitti, *op. cit.* Per un quadro esaustivo dei cambiamenti di cui nel testo, G. Petracchi, *op. cit.*, pp. 147-178.

talia: da una parte fornitura di carbone, petrolio, manganese, legname e grano, dall'altra fornitura di materiale bellico pesante e leggero e manufatti industriali. Si trattava di un accordo *sui generis*. L'Ansaldo doveva impegnarsi con un gruppo imprenditoriale del quale lo stesso Schat temeva la stabilità a tal punto da confidare a Perrone: «Il est vrai qu'à l'heure qu'il est, le puissant appareil dont nous disposons ne peut jouer, puisque nous n'avons conservé pour ainsi dire que le "nudum jus"; nous avons des droits et il nous manque la possibilité d'en jouir»⁹⁰. La proposta del gruppo Schat fu esaminata da Marco Passalacqua, direttore della Società Transatlantica Italiana, tra i massimi esperti dell'Ansaldo nel settore del commercio navale e fluviale. Il rapporto Passalacqua del 30 settembre 1920 disegna la struttura di un gruppo imprenditoriale che riusciva ancora a controllare i bacini fluviali del Volga e del Dnieper, il Mar Nero e il Mar Caspio:

Le società e gli Enti succitati, come è già noto, hanno anche stretto un accordo con la "Rapid" Société Russe de Navigation et de Commerce e con "Rosstrans", Société Russe de Transporte et d'Assurance, in modo che quasi tutta la navigazione del Mar Nero e del Mar Caspio è in loro possesso e sotto il loro controllo, e la vastissima rete di agenzie nei porti e nelle città della Russia asiatica ed europea, nelle cittadine di provincia e nelle campagne, mettono in grado di avere a disposizione un organismo prezioso e completo per un vasto e complesso movimento di importazione, esportazione e navigazione⁹¹.

A giudizio di Passalacqua era importante «mantenere vivi i rapporti e stringere le relazioni, per potere, al momento opportuno, fruire della grandiosa possibilità di espansione economica che l'avvenire riserva al commercio russo». Il problema principale fu sintetizzato da Passalacqua con l'espressione «al momento opportuno». Passalacqua, consapevole della difficile situazione politica e militare nella Russia rivoluzionaria, non era in grado in quel momento di consigliare a Perrone circa i rapporti con il gruppo Schat⁹²:

Ho detto al momento opportuno dappoiché la incognita grave e preoccupante della durata del regime bolscevico, se regime può chiamarsi lo stato

⁹⁰ ASA, AFP, b. 1670, fasc. 45, *Schat a Mario Perrone*, 27 settembre 1920.

⁹¹ Ivi, fasc. 60, *Passalacqua a Mario Perrone*, 30 settembre 1920.

⁹² *Ibidem*.

caotico, anarchico, indefinibile creato dal bolscevismo, ed a me invero non pare possibile azzardare delle profezie ond'è che sono perplesso nell'emettere un giudizio sulla convenienza immediata, per ripetere le parole dello Schat, di dare al gruppo russo la possibilità finanziaria di fortificare e sviluppare la sua organizzazione e di prepararla per il futuro lavoro.

Il rapporto si chiude con un disimpegno di responsabilità da parte di Passalacqua, manifestato con un'eccessiva e ingiustificata dichiarazione di modestia, con un'esaltazione delle capacità decisorie dei Perrone, con un invito ai due imprenditori genovesi a non farsi sfuggire l'occasione: «La S. V. ha elementi e mezzi che a me mancano e concreta decisione che, riassumendo, non parmi possa essere completamente negativa». I Perrone non seguirono «il consiglio» di Passalacqua: una questione così importante come la collaborazione con il gruppo Schat non poteva essere presa senza il parere favorevole di Passalacqua⁹³. È probabile che il disimpegno di Passalacqua abbia accelerato la scelta dei Perrone per il modello partecipativo dei bolscevichi, meno rischioso e con maggiori probabilità di successo. Peraltro, in tale ottica, i Perrone speravano di utilizzare un'importante struttura qual era allora il Sindacato Italo Russo per il Commercio con i Paesi del Mar Nero, dove la società di Genova era rappresentata dalla Bis⁹⁴.

10. L'ampliamento del modello di partecipazione bolscevico

In seguito ai successi militari dell'Armata Rossa, sempre più vicina alla vittoria finale, il 1921 registrò un incremento del modello di partecipazione delle società estere secondo i meccanismi fissati dalla politica economica del governo bolscevico. Con decreto 17 aprile 1921 fu avviata da Lenin la Nep (Novaja Ekonomičeskaja Politika). Il provvedimento, che poneva fine al comunismo di guerra, riconosceva alcune forme di imprenditorialità privata ma non apportava nessuna modifica ai punti fondamentali della nazionalizzazione della struttura industriale e finanziaria della Russia.

⁹³ Nelle carte dell'archivio Perrone, non sono presenti altri riferimenti alle trattative con il gruppo Schat.

⁹⁴ Ivi, b. 1478, fasc. 28, *Mario Perrone a Ferrario*, 23 novembre 1920.

Solo l'8,5% delle imprese industriali restavano nazionalizzate, il 3,1% entrarono a far parte di cooperative e il restante 88,5% continuò a essere detenuto dai privati. Le aziende private, tuttavia, impiegavano solo il 12,4% della forza lavoro totale, una quota che per l'84,1% trovava occupazione nel settore statale. Le imprese statali avevano in media 155 dipendenti, mentre la cifra scendeva a 15 per le cooperative e a 2 per le unità private⁹⁵.

A medio termine le aziende private e le cooperative previste dalla Nep potevano rappresentare per l'Ansaldo un mercato importante. Prima del decreto dell'aprile 1921 una simile prospettiva non era possibile. Nel febbraio 1921 la Fabbrica di Macchine Agricole di S. Martino di Sampierdarena, la Società Anonima Generoso Galimberti di Genova e la Società Agricola Italiana di Bologna (gruppo Ansaldo) avevano avviato trattative «per grosse forniture ad un gruppo di commercianti della Russia meridionale». La prima fase delle trattative con il gruppo, che operava ancora nella logica del «comunismo di guerra», si era conclusa con la vendita di macchinari agricoli (aratri ed erpici, per un valore di oltre 1.000.000 di lire). Un obiettivo difficile «per la fortissima concorrenza straniera, specialmente tedesca ed ungherese» e, nel contempo, denso di prospettive future: infatti si stavano per siglare contratti tra l'Azienda Telefonica dell'Ansaldo e il gruppo commerciale russo per «importanti forniture di materiale telefonico e di minuterie elettriche», inoltre erano stati venduti camion pesanti da parte della Società Piemontese Automobile di Torino (gruppo Ansaldo)⁹⁶.

L'attività commerciale appena descritta faceva parte del progetto «Affari con la Russia» preparato dall'Ansaldo nel gennaio 1921, in seguito al nuovo quadro politico e militare che si stava delineando con la vittoria dei bolscevichi. La Russia stava diventando un obiettivo sempre più importante della politica economica delle Potenze europee. La concorrenza estera imponeva all'Ansaldo di predisporre un programma di espansione commerciale in grado di assicurare alla società di Genova una fetta consistente del mercato russo. Per tale sco-

⁹⁵ M.C. Kaser, *op. cit.*, p. 611 e A.Z. Arnold, *Banks, Credit and Money, in Soviet Russia*, New York, Columbia University, 1937, pp. 99-110.

⁹⁶ ASA, *AFP*, b. 1660, fasc. 6, *Gerolamo Oldofredi a Mario Perrone*, 26 febbraio 1921; *ivi*, *Mario Perrone a Oldofredi*, 28 febbraio 1921.

po, nell'inverno del 1921, furono potenziati l'Ufficio Centrale Commerciale, la Sezione Mercati Esteri e l'Ufficio Studi Economici di Genova con il conferimento di maggiori poteri contrattuali ai responsabili: gli ingegneri Gerolamo Oldofredi, Luigi Gaddi e Artemio Ferrario. In due rapporti del 21 marzo e del 7 aprile 1921, Oldofredi informava i Perrone sul commercio estero con la Russia. Svezia e Germania avevano fornito ai Soviet 2.000 locomotive, per una somma di 5.000.000 di corone svedesi, la Germania aveva venduto 700 locomotive, la Svezia si era impegnata a riparare 5.000 locomotive e aveva spedito 40.000 tonnellate di materiale ferroviario. La Casa Henschel & Sohn di Cassel (attuale Kassel, Germania) si era impegnata a fornire locomotive e materiale ferroviario. Ferrario informava i Perrone che avrebbe preso contatti «con i nostri corrispondenti a Stoccolma per vedere se [era] possibile concorrere alle forniture sopra indicate». Finanziato da 20 banche e dalle più importanti ditte industriali e di esportazione, era stato fondato a Stoccolma, con un capitale di 1.000.000.000 di corone svedesi, «un sindacato per la ripresa delle relazioni economiche e commerciali con la Russia». Il ruolo dell'Inghilterra era di primo piano. Furono stipulati trattati commerciali in base ai quali i Soviet avevano affidato all'Inghilterra «esclusivamente la riparazione delle locomotive guaste, e precisamente alla Ditta Armstrong-Whitworth & Co.». La delegazione commerciale dei Soviet in missione a Londra aveva concluso «fortissimi contratti, tra l'altro parecchie centinaia di camion [...] un buon numero di locomotive e altre macchine», si stava studiando la possibilità di inviare in Russia personale tecnico inglese «da distribuire fra i diversi centri industriali»⁹⁷. Anche la Cecoslovacchia partecipò alle relazioni commerciali con i Soviet. Malgrado l'invasione nel 1919 della Slovacchia da parte dei bolscevichi avesse «fatto scorrere fiumi di sangue [...] il governo richiese alla Skoda un tale ingrandimento delle officine, che il numero degli operai necessari per le progettate bocche di fuoco e munizioni sarebbe dovuto essere portato a 33.000». Il progetto fu realizzato solo in parte per le difficoltà finanziarie del governo: una volta cessato il pericolo bolscevico, il piano di riconversione postbellica delle Officine Skoda (tra le imprese leader in Europa nel-

⁹⁷ Ivi, fasc. 10, *Ferrario a Mario Perrone*, 12 marzo 1921; ivi, *Mario Perrone a Ferrario*, 14 marzo 1921; ivi, *Ferrario a Mario Perrone*, 7 aprile 1921.

la produzione di materiale bellico), nel frattempo nazionalizzate, registrò un notevole ritardo⁹⁸. Nell'estate 1921 il piano di ristrutturazione delle Officine Skoda e delle maggiori industrie era stato completato, sicché era possibile rivolgere l'attenzione alla Russia: «Singole industrie czeche fanno grandi preparativi per essere pronte a rifornire il mercato russo, appena che le condizioni della Russia dei Soviet daranno sufficienti garanzie». Nel contempo, un gruppo industriale formato dall'Unione delle Fabbriche Macchine Czeche e dalle Officine Skoda-Werke, aveva aperto un grande ufficio a Costantinopoli: la testa di ponte per entrare nel mercato turco e russo. Infine lo stesso gruppo aveva installato a Galati dei magazzini destinati alla custodia di macchine per i fabbisogni del territorio carbonifero del Don e di Ekaterinoslav⁹⁹.

Per potenziare e rendere più rapide le relazioni commerciali con la Russia dei Soviet, Ferrario era riuscito a convincere i bolscevichi a inviare in Italia una missione di esperti. La delegazione, guidata dall'ingegnere Mikhail Vodovosov, avrebbe visitato gli stabilimenti industriali di Genova e incontrato personalmente i Perrone e Toeplitz a Roma e a Milano. La presenza della Comit, d'accordo con il governo, doveva garantire le somme depositate dai contraenti russi a saldo delle commesse una volta pagato «un terzo anticipato in oro». Le richieste della delegazione bolscevica riguardavano commesse di locomotive, macchine agricole, vagoni ferroviari e vagoni cisterna. Ferrario era convinto che le possibilità di concludere affari con i Soviet fossero notevoli: la delegazione aveva apprezzato l'elevato livello della struttura tecnologica e produttiva degli impianti del gruppo Ansaldo, «i prezzi saranno senza dubbio di loro convenienza, perché inferiori a quelli di tutti gli altri produttori». Ferrario non aveva dubbi sugli autori della «campagna che si sta[va] facendo contro l'intrapresa» dell'Ansaldo di avviare relazioni commerciali con la Russia: «un effetto del lavoro della Francia, Inghilterra e Germania che non [avevano] interesse alcuno ad averci in concorrenza»¹⁰⁰. Quali furono gli esiti della missione russa? Molto modesti, si possono se-

⁹⁸ Ivi, *Ferrario a Mario Perrone*, 29 marzo 1921 e L. Segato, *op. cit.*, p. 531.

⁹⁹ Ivi, b. 1660, fasc. 16, [*Artemio Ferrario*] a *Mario Perrone*, s.d. [22 agosto 1921].

¹⁰⁰ Ivi, *Ferrario a Mario Perrone*, 30 aprile 1921.

gnalare solo due iniziative di una certa consistenza: la fornitura di aratri e camion da parte della società Galimberti e di materiale ferroviario nel giugno-luglio 1921¹⁰¹.

11. L'ultima iniziativa dell'Ansaldo

Simili risultati avrebbero continuato a caratterizzare l'espansione economica dell'Italia nel mercato russo fino a quando il governo avesse continuato a considerare «la ripresa dei rapporti con la Russia alla stregua di un affare commerciale puro e semplice, per cui le industrie nazionali fornirebbero alla Russia una certa quantità di materiale, che essa pagherebbe in oro». Così inizia il rapporto di Pio Perrone, *Accordi economici con la Russia*, inviato al sottosegretario di Stato del ministero dell'Interno, Camillo Corradini, il 12 o 13 maggio 1921¹⁰². Il rapporto fu scritto in una fase difficile del gruppo Ansaldo-Bis: l'asfissia sempre più crescente della domanda interna e la grave crisi economica e finanziaria, esplosa nel 1921, erano fattori in procinto di sferrare il colpo decisivo all'Ansaldo, già in fase agonizzante¹⁰³. I Perrone erano consapevoli che in quel momento, per evitare il fallimento della società, una delle condizioni fondamentali era il cambio di rotta della politica economica del governo Giolitti nei confronti della Russia. Il Paese dei Soviet diventò, dalla primavera del 1921, il principale obiettivo dell'espansione economica dell'Ansaldo nei mercati dell'Europa orientale.

Il rapporto si divide in due parti. Nella prima Pio Perrone riferisce al sottosegretario un problema più volte affrontato dalla società: i Paesi dell'Intesa continuavano a boicottare il piano di rifornimento di materie prime all'Italia, nello stesso tempo, il quadro generale era di-

¹⁰¹ Ivi, b. 1014, fasc. 16, *Ferrario a Mario Perrone*, 23 giugno 1921, [Informatore anonimo], *Rapporto sulla situazione in Russia*, s.d. [luglio 1921].

¹⁰² Ivi, b. 770, fasc. 8, *Pio Perrone al sottosegretario di Stato del ministero dell'Interno*, maggio 1921.

¹⁰³ M. Doria, *L'Ansaldo: l'impresa e lo Stato*, cit., pp. 145-150; A.M. Falchero, *La Banca Italiana di Sconto (1914-1921): sette anni di guerra*, Milano FrancoAngeli, 1990, pp. 225-226; L. Segreto, *La nuova Ansaldo tra pubblico e privato*, in G. De Rosa (a cura di), *Storia dell'Ansaldo. Dal crollo alla ricostruzione (1919-1929)*, 5 vol., Bari, Laterza, 1998, pp. 41-43.

ventato più pesante a causa «della chiusura di tutti i mercati; vediamo che tutte le nazioni elevano i dazi doganali, constatiamo che i mercati ancora possibili sono invasi dai prodotti di nazioni più forti della nostra. Da tutto questo deriva la necessità di trovare nuovi sbocchi alla scarsa produzione italiana». I Perrone non hanno alcuna difficoltà a rispondere alla domanda: dove? Scelgono il bacino del Mar Nero definito il nuovo Eldorado moderno, un'area sterminata, ricca di risorse naturali, caratterizzata dall'assenza di una struttura organizzativa, ancora in attesa di essere sistemata dal regime bolscevico. «Aprire gli sbocchi del Mar Nero [a giudizio di Pio Perrone] significa abbassare il prezzo delle materie prime, determinando una concorrenza con quella fornita dai paesi monopolistici; significa aprire nuove vie commerciali allo smercio dei nostri prodotti». Era necessario che l'Italia collaborasse con i bolscevichi nella ricostruzione della rete ferroviaria, delle miniere, dei pozzi di petrolio, «delle vie che vi accedono». La questione ineludibile era: «Come si può ricostruire senza che sia garantito il denaro impiegato a tale scopo?». Né le banche né le imprese industriali erano in grado di impegnarsi in un simile progetto: «andrebbero incontro al fallimento». L'iniziativa doveva essere presa dal governo con una nuova politica economica «indirizzata a tale scopo, la quale intenda di sovvenzionare la navigazione del Mar Nero per accaparrare i commerci». Il governo avrebbe garantito consorzi industriali e bancari che avrebbero collaborato con i bolscevichi alla ricostruzione della rete ferroviaria, fornendo locomotive, vagoni, «macchinari di ogni genere» che rappresentavano anticipi alla Russia sotto forma di manufatti «garantiti da equivalenti concessioni di ogni genere [finalizzate] a far rivivere i traffici ed i commerci con un popolo che può arrecarci benefici computabili a miliardi». I Perrone si spinsero oltre: sollecitarono il governo a stipulare con i Soviet trattati commerciali che avrebbero consentito alle imprese italiane di «entrare liberamente e sicuramente in Russia [...] in condizioni di uguaglianza con gli altri Paesi [...] di installarsi nei porti del Mar Nero che sono la testa di ponte della penetrazione nell'interno». Al programma perroniano si opponevano quelle banche «le quali soggiacciono ad influenze straniere»: il riferimento alla Comit era evidente. Sebbene le possibilità della società genovese di creare un programma nazionale basato su una politica delle materie prime che assicurasse al sistema industriale dell'Italia fonti autonome

o a buon prezzo di carbone, petrolio e ferro fossero, nella primavera del 1921, notevolmente ridotte, Toeplitz continuava nella sua politica antiperroniana. La Comit era sempre convinta che lo Stato, al quale si rivolgevano i Perrone, avrebbe dovuto porsi ancora una volta al servizio degli interessi dell'industria in generale, piuttosto che agli interessi dell'Ansaldo, alla sua politica di riconversione postbellica e di completamento del sistema industriale verticale¹⁰⁴. La rivalità e i meccanismi conflittuali tra le due grandi realtà economiche e finanziarie del Paese, Comit e Ansaldo, si manifestavano attraverso una battaglia reciproca per la *leadership* economica e finanziaria in Italia e all'estero, quest'ultima soluzione finalizzata alla conquista di importanti obiettivi industriali. I casi più notevoli nell'Europa orientale erano il Caucaso (Georgia, Azerbaigian, Armenia) e la Russia: la disponibilità di una parte delle loro immense risorse naturali e l'esportazione di prodotti dell'industria pesante e leggera avrebbero favorito la realizzazione del programma perroniano. A volte il clima conflittuale poteva attenuarsi quando i progetti transazionali erano di iniziativa del governo: in questo caso si chiedeva all'inizio la partecipazione dei maggiori istituti di credito. L'eventuale estromissione della Bis era possibile nelle fasi più decisive del progetto¹⁰⁵. L'unico caso di collaborazione tra Toeplitz e Perrone a livello transnazionale fu il progetto di esportare in Polonia il modello produttivo dell'Ansaldo relativo all'industria pesante (maggio 1919) e leggera (aeroplani e automobili, gennaio-febbraio 1920). Una "strana alleanza" motivata in parte dalle origini ebraico-polacche di Toeplitz, giacché nel frattempo continuava la campagna denigratoria e i violenti attacchi dei Perrone contro la Comit¹⁰⁶. Agli inizi del 1920 si registrò l'ultima e più intensa fase della "scalata" all'Istituto di Piazza della Scala. Nel marzo 1920 Pio e Mario Perrone furono eletti rispettivamente vice presidente e consigliere d'amministrazione della Comit. La lettera di

¹⁰⁴ A.M. Falchero, *L'estromissione dei Perrone*, in G. De Rosa (a cura di), *Storia dell'Ansaldo. Dal crollo alla ricostruzione, 1919-1929*, 5 vol., Bari, Laterza, 1998, pp. 25-26.

¹⁰⁵ Si veda la vicenda (citata) della Compagnia Italiana della Transcaucasia, mentre per l'inserimento della Bis, insieme a Comit, Credito Italiano e Banco di Roma, nei progetti governativi (rete ferroviaria in Turchia, per lo sfruttamento delle miniere di carbone di Eraclea). ASBCI, *VCA, Seduta del 22 ottobre 1920*.

¹⁰⁶ Si rimanda al relativo saggio sulla Polonia.

accettazione della nomina dei Perrone si concludeva ancora una volta con un “richiamo” agli obiettivi nazionali che avrebbe dovuto perseguire la Comit: «Noi speriamo e ci auguriamo che la nostra entrata nel Consiglio stesso possa iniziare un periodo di collaborazione [...] a tutto vantaggio e dell’incremento [della Comit] e a quello del Paese che trova e sempre più deve trovare nella Banca Commerciale uno dei fulcri della sua attività economica e della sua prosperità avvenire». Toeplitz riteneva necessaria una simile scelta «in considerazione dell’importantissimo gruppo di azioni possedute dai Signori Perrone e poiché questi ne avevano insistentemente allora chiesto l’adempimento, stimammo nostro dovere di consentirvi». Con questa soluzione Toeplitz sperava anche di normalizzare i rapporti con i Perrone. Una speranza destinata a svanire subito. Di fronte ai reiterati attacchi dei Perrone, il 28 maggio 1920, Toeplitz pronunciava davanti al Consiglio di Amministrazione della Comit un pesante discorso contro i due imprenditori genovesi, ricostruendo con precisione e con dovizia di particolari i passaggi fondamentali dell’attività dei Perrone per contrastare e abbattere il disegno egemonico progettato da Toeplitz per il controllo economico, finanziario e politico dell’Italia¹⁰⁷. Il 12 luglio 1920 i vertici della Comit revocavano a Pio Perrone il mandato di vice presidente, nonché la carica di membro del Comitato e della Commissione di Bilancio. I Perrone conservarono la carica di consigliere, per evitare che si potesse trasformarli in “vittime”, bersaglio della vendetta di Toeplitz. Nello stesso tempo, la Comit, sempre con stile diplomatico, avrebbe cercato «con tutta prudenza, ma altrettanto fermezza di uscire dalla sua esposizione, senza scosse ed evitando che si possa sollevare la facile torcia che la Banca voglia per rappresaglia contro i fratelli Perrone scalzare l’edificio da questi creato»¹⁰⁸.

Nel maggio 1921 i Perrone erano convinti che, se il programma di espansione nel mercato russo fosse fallito, l’Italia sarebbe diventata

¹⁰⁷ Parafrasando le *Catilinarie* di Cicerone, la relazione di Toeplitz si potrebbe definire una *Oratio in Marium et Pium* [Perronem].

¹⁰⁸ T. Row, *op. cit.*, pp. 191-192; M. Benegiamo, N. Ridolfi, *L’Ansaldo dei Perrone nell’Europa orientale nel primo dopoguerra: il caso della Polonia*, in «Studi Storici», n. 1, 2015, pp. 168-170, 174-176. Per le altre questioni di cui nel testo, ASBCI, *Segreteria Toeplitz*, b. 16, *Mario e Pio Perrone a Toeplitz*, 23 marzo 1920, 28 maggio 1920, 2 e 12 luglio 1920.

«l'ultimo paese del mondo e la nostra situazione è ora tanto più pericolosa in quanto si profila l'accordo franco-tedesco per il ferro ed il carbone, accordo destinato fatalmente a diventare un'intesa per l'invasione dei paesi limitrofi»¹⁰⁹. Ancora una volta i Perrone si erano fatti promotori di un progetto nazionale di salvezza dell'economia dell'Italia, riaffermando in tal modo il loro ruolo carismatico e tecnocratico. Il rapporto inviato nell'ottobre 1921 dai Perrone a Nitti è una lucida analisi di quello che sarebbe stato possibile realizzare durante il suo governo, nonché la consapevolezza che il progetto nazionale stava ormai svanendo¹¹⁰. Nel maggio 1921, invece, i Perrone credevano ancora nel loro programma ed erano convinti che la conquista del mercato russo fosse un fattore importante per raggiungere l'obiettivo. L'opzione rappresentava un ulteriore esempio dell'uso spregiudicato del principio, *pecunia non olet*, sempre più diffuso in Europa nei rapporti economici con i bolscevichi. Nello stesso tempo la scelta evidenziava che l'antisemitismo-antibolscevismo dei Perrone, in qualsiasi accezione lo si voglia intendere, faceva parte di una strategia dei Perrone ormai anacronistica, superata dalla nuova realtà economica e politica che caratterizzò l'Italia e l'Europa nell'ultimo anno (1921) di gestione perroniana dell'Ansaldo. Le possibilità che il progetto nazionale fosse condiviso dal governo erano molto scarse. Oltre alla defezione della Comit, i Perrone dovevano confrontarsi con «il sobrio realismo e conservatorismo di Giolitti [e] ancora di più [con la sua] scarsa simpatia nei confronti dei Perrone», alla guida di un'azienda che fino a quel momento non era riuscita a conquistare fette importanti dei mercati dell'Est europeo¹¹¹.

I modesti risultati che l'Ansaldo riuscì a conseguire in Russia rappresentano in modo emblematico il cumulo di fattori negativi che condizionarono pesantemente il programma di espansione nell'Est europeo e nell'ex Levante ottomano progettato dall'azienda genovese e, più in generale, dal capitalismo industriale e finanziario italiano.

¹⁰⁹ ASA, AFP, b. 770, fasc. 8, *Pio Perrone al sottosegretario di Stato del ministero dell'Interno*, maggio 1921.

¹¹⁰ ACS, FSN, b. 56, fasc. 188, *Mario e Pio Perrone, Il programma industriale dell'Ansaldo*, 31 ottobre 1921.

¹¹¹ T. Row, *op. cit.*, pp. 169-196 e G. De Rosa, *L'economia italiana dal dopoguerra alla grande crisi*, in G. De Rosa (a cura di), *Storia dell'Ansaldo. Dal crollo alla ricostruzione 1919-1929*, 5 vol., Bari, Laterza, 1998, p. 12.

Tra i motivi che impedirono all'Ansaldo di espandersi nel mercato russo, si deve evidenziare l'elevato livello di disomogeneità e di conflittualità all'interno della borghesia industriale e finanziaria del Paese strutturata in due gruppi contrapposti, guidati da Comit e Bis-Ansaldo. In tal modo si creò un fattore notevole di incertezza e di debolezza in una fase, il primo dopoguerra, in cui invece era necessario, per avere successo nell'Est europeo e nel Levante ex ottomano, un progetto transnazionale il più possibile espressione di una coalizione di interessi comuni. L'unica volta in cui Toeplitz e i Perrone si allearono (la nascita dell'industria aeronautica in Polonia nel 1920) si registrarono risultati positivi. Nel caso della Russia rivoluzionaria un programma unitario diventava ancora più indispensabile: la precarietà e la complessità del quadro politico ed economico dell'ex impero zarista era tale da richiedere un modello di espansione transnazionale omogeneo e, nel contempo, dotato di una sufficiente elasticità per adattarsi a una realtà in continuo mutamento, per contrastare la concorrenza di Usa, Francia, Inghilterra e, infine, per aprirsi un varco in un Paese, la Russia, dove nella fase prebellica la presenza del capitalismo industriale e bancario dell'Italia era stata molto scarsa. Invece i due cartelli Comit-Ansaldo preferirono agire per conto proprio, anche durante l'esperienza nittiana, quando sembrò che fosse possibile una qualche forma di collaborazione. Il governo avrebbe dovuto rappresentare il collante in grado di stimolare e favorire il superamento degli opposti blocchi. Se si eccettua l'impegno del governo Nitti, per il resto la classe dirigente dell'epoca svolse un ruolo marginale, come marginale fu il ruolo dell'Italia alla Conferenza di pace di Parigi, esclusa dalle decisioni più importanti dell'Intesa sul nuovo assetto geopolitico dell'Europa orientale e del Levante ex ottomano. In un contesto così ostativo, nel mese di maggio 1921, i Perrone furono costretti a rinunciare a ogni programma di espansione economica nell'Est europeo, a eccezione della Russia «ebraica e bolscevica». Una scelta che confermava l'antisemitismo pragmatico dei Perrone: solo la conquista del mercato russo poteva impedire che «l'Italia diventasse fatalmente l'ultimo paese del mondo»¹¹². Non si dispone di documentazione sufficiente a spiegare i motivi che allora spinsero i Per-

¹¹² ASA, AFP, b. 770, fasc. 8, *Pio Perrone al sottosegretario di Stato del ministero dell'Interno*, maggio 1921.

rone a considerare la Russia bolscevica come una sorta di “ancora di salvezza” del sistema industriale dell’Italia. L’ipotesi più sostenibile è quella della consapevolezza delle enormi prospettive economiche e commerciali che un Paese sterminato come la Russia dei Soviet poteva offrire ai maggiori gruppi industriali e finanziari italiani. Inoltre, ad accrescere le possibilità di successo, vi era la convinzione dei Perrone che il mercato russo fosse ancora sufficientemente fuori dal programma di conquista dei Paesi dell’Intesa per cui era possibile agire con maggiore libertà¹¹³.

¹¹³ M. Benegiamo, P. Nardone, *L’Ansaldo dei Perrone e la Russia rivoluzionaria (1917-1921)*, in «Nuova Rivista Storica», n. 3, 2016, pp. 871-906.

La Romania

1. La politica petrolifera: la fase iniziale

Nei mesi successivi alla fine del conflitto il problema più urgente dell'industria italiana, per i Perrone, era il rifornimento di carbone. La struttura del sistema produttivo nazionale il cui fulcro era rappresentato dall'industria siderurgica rischiava di collassare, con effetti devastanti sull'intera economia del Paese senza rapidi e massicci rifornimenti di carbone. In tale contesto si comprende come nell'inverno del 1919 l'interesse dell'Ansaldo per il petrolio del Caucaso e della Romania non rappresentasse ancora un obiettivo primario. Il petrolio rumeno e russo era oggetto di attenzione da parte dei Perrone, ne intuivano l'importanza, erano consapevoli che fosse destinato a diventare in tempi rapidi, insieme al carbone, la principale fonte energetica, tuttavia in quel momento non avvertirono l'urgenza di progettare una politica petrolifera autonoma, preferendo approvvigionarsi direttamente dei derivati del petrolio rumeno e russo-caucasico (allora l'Italia non possedeva fabbriche di raffinazione del petrolio a eccezione dell'impianto di S. Sabba, di proprietà della Società Raffineria Olii Minerali di Trieste)¹. Le importazioni di prodotti raffinati erano monopolizzate da due grandi colossi internazionali, l'americana Standard Oil of New Jersey e la società anglo-olandese Royal Dutch-Shell presenti in Italia con le filiali della Siap (Società Italo

¹ G.E. Kovacs, *Storia delle raffinerie di petrolio in Italia*, Roma, Colombo, 1964, pp. 42, 48-49; M. Pizzigallo, *Alle origini della politica petrolifera italiana (1920-1925)*, Milano, Giuffrè, 1981, pp. 236-245.

Americana del Petrolio) e della Società Anonima Nafta². L'interesse dei Perrone verso il mercato petrolifero rumeno iniziò a mutare quando fu chiaro che l'andamento dei lavori alla Conferenza di Pace di Parigi era sempre più avverso agli interessi dell'Ansaldo nell'Europa centro-orientale, mentre favoriva l'espansione del gruppo Comit³. Un ulteriore fattore negativo era lo scarso peso politico del governo Orlando, troppo debole per imporre alle potenze dell'Intesa il riconoscimento di una zona di influenza nella nuova geografia politica dell'Europa orientale⁴. I Perrone decisero quindi di elaborare un progetto di conquista dei mercati degli stati successori della Russia rivoluzionaria e dell'area caucasica, che prevedeva anche l'approvvigionamento diretto dei derivati del petrolio⁵. Per molti aspetti fu una scelta obbligata. Alla Conferenza di Parigi il governo rumeno di I.C. Bătrianu aveva chiesto l'intervento dell'Italia per evitare che il petrolio, la maggiore ricchezza mineraria del Paese, cadesse nelle mani «delle potentissime organizzazioni petrolifere americane e inglesi». I rumeni temevano che il loro Paese diventasse una colonia del capitalismo inglese, americano e francese e che «a suon di marchi e sterline e dollari [si impadronissero] di tutti i terreni petroliferi». Chiedevano con forza agli imprenditori italiani di collaborare allo sfruttamento di parte dei terreni petroliferi e, nello stesso tempo, di subentrare al capitale tedesco che controllava «i petroli rumeni prima della guerra»⁶.

² ASA, *AFP*, b. 1640, fasc. 11/b, *Relazioni Mario Perrone*, s.d. [febbraio 1919]; 5 marzo 1919; ivi, fasc. 11/c, *Mario Perrone, Rapporto 1° e 2°, Materie prime*, 18 febbraio 1919; ivi, b. 871, fasc. 8, *Relazione Goffredo Marchetti (rappresentante Ansaldo in Turchia)*, 4 marzo 1920. M. Pizzigallo, *op. cit.*, pp. 12-15; G.E. Kovacs, *op. cit.*, pp. 33-34; C. Alimenti, *La questione petrolifera italiana*, Torino, Einaudi, 1937, pp. 55; M. Monti, *L'Italia e il mercato mondiale del petrolio*, Roma, Tipografia Sallustiana, 1930, pp. 97-99.

³ La Commissione per lo studio delle questioni economiche dell'Italia era rappresentata da Silvio Crespi, all'epoca presidente del Consiglio di Amministrazione della Comit, ASA, *AFP*, b. 1640, fasc. 1/a.

⁴ V. Castronovo, *op. cit.*, pp. 206-215; E. Ragionieri, *op. cit.*, pp. 2059-2065.

⁵ ASA, *AFP*, b. 1640, fasc. 11/c, *Relazione Mario Perrone*, 5 marzo 1919.

⁶ Ivi, b. 111, fasc. 1, Camera di Commercio Italo-Romana di Genova, *Le relazioni commerciali marittime fra la Romania e l'Italia. Relazione Enrico Barboro* (direttore compartimentale della Società Italiana dei Sevizi Marittimi), *Marco Pas-salacqua, Arturo Corbino*, s.d. [novembre 1921], p. 3.

Alla Conferenza di Pace i Paesi dell'Intesa, in particolare Usa e Gran Bretagna, costrinsero Bătrianu ad accettare un programma di controllo dei pozzi petroliferi, una proposta che minava la stessa sovranità della Romania. Il 22 maggio 1919 Norman Davis (delegato e consigliere tecnico del presidente americano Woodrow Wilson) e Brătianu siglarono l'accordo che obbligava il governo rumeno al rispetto della politica delle *open doors*: «siamo stati costretti, a dare agli Americani una dichiarazione che ci impegna a non concludere nulla con altri [...] gli Americani sono stati intrattabili e hanno già dato ordine di bloccare i rifornimenti». L'*open door* si inseriva nel progetto di costituzione di un «triangolo diplomatico che [vedeva] coinvolti i governi di Bucarest e Washington e la Standard Oil» per lo sfruttamento del petrolio rumeno⁷.

Il testo del rapporto del colloquio privato tra Bătrianu e l'ambasciatore italiano a Parigi, Bonin Longare, avvenuto il 5 giugno 1919, evidenziava le difficoltà che allora condizionavano pesantemente l'attività del primo ministro rumeno e dell'Ansaldo⁸:

Nessun Governo rumeno poteva firmare il trattato di pace con l'Austria quale fu presentato a St. Germain. Nessun vantaggio esso assicura alla Romania [...]. Bătrianu aveva protestato nell'Assemblea plenaria degli Alleati, ma non aveva trovato nella nostra Delegazione nessun appoggio [...]. Egli è deciso del resto a non firmare il trattato; saremo espulsi, egli disse, dalla Società delle Nazioni. [...]. A mio subordinato parere sarebbe buona politica tentare per lo meno di liberarci da quell'incubo [...]. La Romania è la sola potenza d'Oriente su cui potremmo fare qualche assegnamento per la nostra politica nei Balcani.

Le reiterate pressioni dei diplomatici italiani accreditati presso gli stati successori dell'Europa centro-orientale, affinché il governo Orlando facesse prevalere a tutti i costi alla Conferenza di Parigi gli interessi economici dell'Italia nei Balcani, furono un ulteriore fattore che stimolò i Perrone a partecipare al controllo del ricco mercato pe-

⁷ G. Motta, *Un rapporto difficile: Romania e Stati Uniti nel periodo interbellico*, Milano, FrancoAngeli, 2006, pp. 168, 172.

⁸ MAE, *I documenti diplomatici italiani*, cit., doc. n. 711, *Bonin Longare a Bătrianu*, 5 giugno 1919, pp. 713-714.

trolifero rumeno⁹. Tutto questo malgrado il quadro internazionale non fosse favorevole all'Italia e in più i Perrone erano convinti che gli interessi economici dell'Ansaldo nell'Est europeo fossero boicottati dalla Comit, ormai diventata una protagonista di primo piano della finanza ebraica internazionale. D'accordo con il presidente del Consiglio Orlando e con il ministro degli Esteri Tommaso Tittoni, Silvio Crespi e Giuseppe Rossi «uomini della Banca Commerciale», durante i lavori della Conferenza di Pace, il 10 gennaio 1920, si erano incontrati nella capitale francese con il *gotha* della Banque de Paris et des Pays Bas «dell'ebreo [Louis] Deyfrus, il Toeplitz francese». In quell'occasione¹⁰:

Fu deciso di creare una rete d'affari fruttuosissimi da perseguire in Serbia, Romania e Polonia e nei vari nuovi stati dell'antica monarchia austro-ungarica. La Banque de Paris et des Pays Bas ha assorbito l'antica banca dell'Impero austro-ungarico [...]. La Banca Commerciale Italiana fa parte di questa grande operazione con la Banque de Paris et des Pays Bas [...]. [L'accordo rifletteva] tutta l'azione della Conferenza di Versailles [...] controllata dall'alta banca ebraica d'America, Inghilterra e Francia [...]. Una differenza di trattamento fra i singoli Stati dipenderà dal loro contegno remissivo o no di fronte al monopolio ebraico. Donde l'ostilità continua contro l'Italia, la Polonia e la Romania, come i favori alla Cecoslovacchia e alla Jugoslavia.

L'antisemitismo dei Perrone, come è stato già evidenziato, deve essere collocato in una logica non razziale, ma pragmatica (comunicazione politica verso il pubblico). È stato più volte sottolineato che l'ostacolo principale per realizzare in Italia il progetto tecnocratico e monopolistico dell'Ansaldo era rappresentato dalla Comit: a giudizio dei due imprenditori genovesi, ogni soluzione che potesse rimuovere un simile ostacolo doveva essere perseguita, compreso lo spettro di un'imminente conquista del Paese da parte «dell'armata israelitica», magari preludio a una rivoluzione bolscevica. Peraltro il carattere di strategia comunicativa, adottato dall'Ansaldo, è confermato dal fatto

⁹ Ivi, ad *annum*, ad *questiones*; Archivio Storico Banca d'Italia, *Rapporti con l'estero*, cartella 315, fotogramma 1747 e ss.; ASA, AFP, b. 770, fasc. 8, *Pio Perrone al sottosegretario di Stato del Ministero dell'Interno*, maggio 1921.

¹⁰ ACS, FP, b. 56, fasc. 19, *Movimento antisemitico internazionale*, p. non num.

che la campagna antisemita contro «l'ebreo polacco Toeplitz» non impedì ai Perrone di allacciare rapporti economici con lo stesso Toeplitz, con aziende e banche estere gestite da ebrei e, soprattutto, con «l'ebraismo rivoluzionario e con i bolscevichi»¹¹.

Nello specifico, la creazione di una rete d'affari in Romania era stata agevolata dall'invito che il governo rumeno aveva rivolto alle aziende italiane durante la fase finale del processo di formazione dell'industria del Paese balcanico, fase iniziata alla fine dell'Ottocento e proseguita nel primo ventennio del Novecento. Nel 1895 il governo rumeno aveva emanato la prima legge destinata ad attrarre gli investimenti stranieri nel settore petrolifero, favorendo la nascita delle prime grandi compagnie straniere. Nello stesso anno si costituì la Steaua Romana (1895-1948), con un capitale sociale di 2.400.000 lei in oro, fondata da un gruppo di imprenditori rumeni e dalla società Offenheim und Singer di Vienna. Nel 1897 la Steaua disponeva già di 305 ettari di campi di petrolio intorno a Câmpinești (Campina), dove fu installata la più grande raffineria di petrolio in Europa. Nel frattempo parteciparono al capitale della società, elevato a 10.000.000 di lei, la Società per l'Industria e il Commercio della Banca d'Ungheria, con sede a Budapest e imprenditori e finanzieri inglesi che avevano rilevato le azioni della Offenheim und Singer. Negli anni successivi il gruppo degli investitori della Steaua si ampliò. Entrarono a farne parte imprenditori e finanzieri olandesi che fondarono la Società Aurora e avviarono la costruzione della raffineria di Colanu (distretto di Dambovită) e di Băicoi (distretto di Prahova). La crisi della Banca di Ungheria favorì, nel 1904, l'intervento della holding tedesca con capofila la Deutsche Bank, allora impegnata nella conquista del petrolio rumeno. Dopo un'aspra lotta con le altre compagnie straniere, il gruppo tedesco riuscì a controllare un'ampia fetta dell'industria petrolifera rumena¹².

¹¹ Sull'antisemitismo dei Perrone, R.A. Webster, *La tecnocrazia italiana e i sistemi industriali integrati: il caso dell'Ansaldo (1914-1921)*, cit., p. 215. Le citazioni nel testo sono in ACS, FP, b. 56, fasc. 19, *Movimento antisemitico internazionale*, p. non num.; ASA, AFP, b. 1165, fasc. 32, *Pio Perrone agli stabilimenti Ansaldo*, 21 aprile 1920; ivi, b. 1383, fasc. 17, *Rapporto di Gino Turrinelli*, 10 maggio 1920; ivi, b. 1150, fasc. 2, estremi cronologici 1920-1921.

¹² F. Schmalz, *Großrumänien, wirtschaftlich, politisch und kulturell*, Gotha, Auslandkundel I, 1921.

Visto il successo dell'investimento straniero, nel 1908, il governo rumeno per arginare l'espansionismo delle società, emanò una legge che fissava i prezzi massimi di vendita dei prodotti petroliferi. Per far fronte a tale provvedimento le compagnie straniere, compresa la Steaua, crearono la società Distributia (Distribuzione) sfruttando le "scappatoie" offerte dalla stessa legge: acquistare prodotti al massimo prezzo imposto dallo Stato, per rivenderli a prezzi di mercato (la legge stabiliva solo i prezzi all'ingrosso e non al dettaglio). La tab.1 elenca le società petrolifere attive in Romania nel 1915 di cui si dispone documentazione: si suppone che in realtà il numero fosse maggiore.

Tab. 1. Società petrolifere in Romania nel 1915

	Capitale sociale (in franchi)	Produzione (tonnellate)	Nazionalità
Steaua Romanâ	125.000.000	367.565	Germania
Astra Romanâ	60.000.000	342.173	Olanda
Rouman Consol. Oilf.	43.750.000	92.583	Inghilterra
Româno-Americana	25.000.000	375.914	Usa (Standard Oil)
Concordia	12.500.000	77.889	Germania
Aquila Franco-Româna	6.000.000	56.967	Francia
Vega	5.000.000		Germania
Creditul Petrolifer	6.000.000		Germania

Fonte: F. Schmalz, *op. cit.*, p. 61.

Nel 1916 il governo rumeno, in seguito all'entrata in guerra a fianco dell'Intesa, a fronte dell'avanzata dei tedeschi, ordinò la distruzione dei pozzi petroliferi nella regione di Muntenia (distretto petrolifero di Prahova con i pozzi di Ploiesti) ma, conquistata la regione, i grandi trust tedeschi ripristinarono la capacità produttiva dei pozzi, mentre l'attività della raffineria della Steaua fu riavviata nel 1917. Dopo la fine del conflitto, nel dicembre 1920, il governo rumeno guidato dal primo ministro Alexandru Averescu, si riappropriò dei pozzi caduti in mano al nemico sequestrando 23 compagnie petrolifere tedesche, tra le quali la Steaua. In base alla Convenzione di Sanremo (18-26 aprile 1920), dopo una serie di trattative tra il governo rumeno e quello francese e inglese, si stabilì di assegnare alla Romania il 51% delle azioni delle società di diritto romeno già di

proprietà di persone fisiche e giuridiche di Paesi sconfitti e il 24,5% a testa alla Francia e all'Inghilterra¹³.

In un quadro così difficile si inserì la prima iniziativa dell'Ansaldo, sollecitata dal Rapporto Ferrero¹⁴. Micca Ferrero era il principale rappresentante della politica petrolifera dell'Ansaldo in Romania e relazionò ai Perrone circa la Raffineria Petrolio Orientul Ploesti. L'impianto trattava il petrolio grezzo dei pozzi di Bustenari (distretto di Prahova), era situato a sud della stazione principale di Ploesti, sulla strada nazionale Bucarest-Buzeu, occupava una superficie di 25.000 mq e disponeva di un raccordo ferroviario con la linea Ploesti-Valeii de Munte-Bustenari. La raffineria sorgeva in quella parte della Muntenia o Grande Valacchia, allora ancora «in territorio straniero» con riferimento all'area controllata, in modo molto precario, dall'Ungheria. Con il Trattato di Trianon del 4 giugno 1920 la regione fu assegnata alla Romania: l'impianto petrolifero di Orientul entrò a far parte dell'enorme blocco di impianti industriali dell'Ungheria passati nei nuovi confini rumeni¹⁵. Il quadro finanziario della Orientul prima delle distruzioni belliche registrava un trend molto positivo: 4.393.000 lei di uscite e 8.634.000 lei di entrate. L'impianto fu dato in concessione fino al 1933 al canone annuo di 3.500 lei, all'imprenditore Oreste Bianchi presente in Romania, prima della guerra, con la ditta Bianchi-[Eugenio]-Ighina di Bucarest, specializzata nella compravendita di incrociatori e cacciatorpediniere, da tempo in affari con l'Ansaldo¹⁶. Sebbene la scadenza della concessione non fosse ravvicinata, a giudizio di Bianchi, era urgente acquistare il terreno (200.000 lei) prima di rimettere in funzione l'impianto, par-

¹³ ASA, AFP, b. 921, fasc. 1, *Relazione Averescu*, 25 aprile 1920; G. Buzatu, *O Istorie a Petrolului românesc*, București, Editura Enciclopedică, 1998, pp. 26, 342, 364; D.C. Giurescu, *Istoria României în date*, București, Editura Enciclopedică, 2003, p. 283; D. Gusti, *Enciclopedia României*, București, Imprimeria Națională, 3, 1940, p. 605.

¹⁴ ASA, AFP, b. 1732, fasc. 49, *Rapporto Ferrero*, 22 agosto 1919. Sui fratelli Ferruccio e Micca Ferrero si veda C. Fantoli, *Romania, Russia e Italia: osservazioni ed esperienze*, Milano, Risorgimento, 1918, p. 454.

¹⁵ Si trattava di 927 impianti pari a circa il 20% del totale prebellico dell'Ungheria. E. Fossati, *L'Ungheria economica: studi e ricerche sulle condizioni demografiche, economiche e finanziarie dell'Ungheria attuale*, Padova, Cedam, 1929, p. 55.

¹⁶ ASA, AFP, b. 211, fasc. 12, *Bianchi ai Perrone*, 12 settembre 1919.

zialmente distrutto dalla guerra. La spesa complessiva per riattivare la fabbrica era stimata in 100.000/150.000 lei, il valore attuale ammontava a 1.600.000 lei, di cui 700.000 lei per aggravi fiscali e 900.000 lei di valore libero. Il piano finanziario era proporzionato ai pesanti danni subiti dalla raffineria durante il conflitto¹⁷.

Nel programma dei Perrone la Bis avrebbe finanziato Bianchi liberandolo dalle imposte fiscali che gravavano sull'impianto, con garanzie e condizioni stabilite dalla stessa banca, oppure Bianchi avrebbe partecipato alla costituenda società con l'apporto del valore libero dell'impianto. Il capitale sociale della nuova società «dovrebbe portarsi a lei 2.700.000, sopra il quale il Sig. Bianchi richiederebbe la partecipazione ad un terzo»¹⁸.

La struttura tecnologica e produttiva della raffineria della Orientul era notevole, in grado di imprimere una svolta importante al progetto transnazionale dei Perrone nel mercato petrolifero rumeno. L'impianto possedeva 3 terreni petroliferi nella regione di Bordani, allora «la più ricca in benzina, dando la percentuale del 42% in benzine» e 5 pozzi di 240 metri di profondità «da portarsi a 460 metri, cioè al quarto strato di maggiore eruzione». Nell'agosto 1919 la capacità di lavorazione giornaliera della Orientul Ploesti era di 7 vagoni di petrolio greggio; con alcuni interventi l'impianto era in grado di raffinare 15 vagoni al giorno, aumentabili fino a un massimo di 2.160 vagoni all'anno. L'impianto era predisposto anche per la fabbricazione di oli minerali per macchine industriali¹⁹. Al cumulo di difficoltà già evidenziate, se ne aggiungevano altre, di natura giuridica. Il progetto Orientul nasceva in un contesto legislativo difficile. Anche la Romania, come gli altri stati successori, aveva avviato il procedimento le-

¹⁷ Ivi, b. 1732, fasc. 49, *Rapporto Ferrero*, 22 agosto 1919.

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ *Ibidem*. Ferrero calcolava la forza lavoro della raffineria in 67.000 kg al giorno. In particolare, da 2010 vagoni di petrolio grezzo proveniente dai pozzi di Bustenari si ottenevano 472 vagoni di benzina grezza, 484 di petrolio distillato, 72 di olio leggero, 46,8 di pakura (olio minerale combustibile), 40 di perdita. All'epoca a Bustenari operava la Société des Petroles de Bustinari, fondata a Roubaix il 2 giugno 1914, con un capitale di 1.500.000 franchi, elevato nel 1920 a 5.000.000 franchi. Si trattava con molta probabilità della maggiore società straniera *in loco*, sicché la gestione della raffineria di Orientul non fu un'operazione facile per l'imprenditore italiano.

gale noto come «nostrificazione»: l'espropriazione forzata delle aziende che dopo i trattati di pace del 1919-1920 entrarono a far parte di un altro stato²⁰. Con decreto del governo Brătianu del 25 maggio 1919, tutte le azioni «di proprietari tedeschi, austriaci e ungheresi dovevano essere depositate e vistate» in attesa di essere acquistate da cittadini romeni. Il governo rumeno ridimensionò notevolmente gli interessi tedeschi soprattutto quelli del settore bancario e dell'industria petrolifera, trasferendoli a «gruppi europei occidentali più che al capitale nazionale rumeno». Infine, i possedimenti ungheresi nei territori ceduti della Transilvania furono acquisiti per la maggior parte dalla Marmorosch Blank e Co.: il provvedimento interessò anche la Orientul, localizzata per l'appunto in Transilvania. Alice Teichova definisce «nebulosi» i rapporti di proprietà disciplinati dal decreto del maggio 1919, sicché in teoria era possibile che la Marmorosch Blank e Co. cooptasse la Bis nell'eventuale acquisizione della Orientul, sebbene tale ipotesi fosse molto improbabile considerando gli stretti legami della banca «ebraica» con la Comit²¹.

Infatti gli effetti del processo di «nostrificazione» potevano essere attenuati dal fatto che, nel 1919, la legislazione rumena al riguardo era ancora molto flessibile e provvisoria. In particolare il governo non aveva ancora stabilito di trasferire tutti i diritti minerari allo Stato (la decisione fu presa nel 1923) che avrebbe sfruttato le risorse per mezzo di società pubbliche o per mezzo di concessioni governative.

²⁰ Il procedimento fu sancito dall'art. 297 del trattato di pace di Versailles per le proprietà di cittadini tedeschi; dall'art. 249 del trattato di Saint-Germain e dall'art. 232 del trattato di Trianon, per le proprietà dei cittadini austriaci e ungheresi. A. Teichova, *op. cit.*, pp. 324-431; T.I. Berend, G. Ranki, *Lo sviluppo economico nell'Europa centro-orientale nel XIX e XX secolo*, Bologna, il Mulino, 1978, pp. 220-262.

²¹ La Banque Marmorosch Blank e Co., fondata nel 1848 da due imprenditori ebrei, Jacob Marmorosch e Maurice Blank, era la principale Banca della Romania a partecipazione straniera, seguita dalla Banca de Credit Român, Banca Chrissoveloni e Banca Comercială. La Marmorosch aveva fitte relazioni d'affari con il gruppo Comit (agevolate dall'origine ebraica di Toeplitz) e con gruppi bancari tedeschi, francesi e americani, che la utilizzavano come testa di ponte per la penetrazione del capitale occidentale nell'economia rumena. A. Teichova, *op. cit.*, pp. 357-358; J. Boambă, *Repubblica dell'Accademia Rumena Popolare. Dizionario Enciclopedico Rumeno*, Bucarest, Politica Edizioni, I, 1964, p. 291; G. Motta, *op. cit.*, pp. 141-142; ASBCI, *VCA, 1919-1921, ad vocem*.

In assenza di una legislazione restrittiva era possibile, in quel momento, per l'Ansaldo e le società estere impadronirsi dei giacimenti petroliferi rumeni²². In realtà, non ci fu nemmeno il tempo tecnico di avviare le trattative per rilevare la raffineria della Orientul. Il 26 settembre 1919 il governo Bătrianu fu costretto a dimettersi, seguì un periodo transitorio che si concluse nel dicembre 1919 con il governo di Alexandru Vaida Voivod, leader del Partito Nazionale Rumeno, francofilo convinto, sicché le possibilità di successo del progetto Orientul divennero a questo punto ancora più esigue²³.

2. La politica petrolifera: la fase finale

A cavallo tra il 1920-1921 la situazione «dei petroli rumeni» era ancora pesante. Il rifornimento di prodotti petroliferi dalla Romania dipendeva dalla possibilità delle società straniere di mettere a disposizione mezzi di trasporto, tant'è che l'ingegnere Mario Monti²⁴, collaboratore dei Perrone, per caricare olio pesante aveva chiesto l'intervento della flotta di Arturo Cerbino (anch'egli collaboratore dell'Ansaldo), ammiraglio e amministratore delegato della Peninsulare, Società Italiana di Cabotaggio di Genova²⁵. Sebbene la Romania consumasse modeste quantità di petrolio e derivati, spesso il rifornimento era bloccato perché «i piroscafi della Navigazione dello Stato non pote[vano] partire per mancanza di combustibile»²⁶. L'altro fattore della crisi dell'industria petrolifera rumena era la scarsa disponibilità degli impianti di estrazione e raffinazione, distrutti dai tedeschi e ancora in attesa di essere riattivati. Era sufficiente che l'Ansaldo mettesse a disposizione «di una qualunque raffineria rumena di petroli dei vagoni cisterna e avrebbe al porto di imbarco tutto quello che de-

²² A. Teichova, *op. cit.*, pp. 344-345. Per approfondimenti N. Spulber, *The State and Economic Development in Eastern Europe*, New York, Random House, 1966.

²³ S. Neagoe, *Oameni politici români*, București, Editura Machiavelli, 2007, pp. 707-712; N.C. Nicolescu, *Șefii de stat și de guvern ai României (1859-2003)*, București, Editura Meronia, 2003, pp. 246-250.

²⁴ Titolare dell'omonima società, con sede legale a Genova e un'agenzia a Bucarest, ASA, *AFP*, b. 921, fasc. 1, *Monti a Pio Perrone*, 12 marzo 1921.

²⁵ Ivi, *Monti a Cerbino*, 8 gennaio 1921.

²⁶ *Ibidem*.

sidera[va], a condizioni vantaggiose», oppure navi con cisterne superiori a 1.400 tonnellate. Invece, il trasporto di olio pesante dai porti danubiani di Giurgiu e di Oltenita o Braila avveniva per mezzo di chiatte: le navi cisterne allestite eventualmente dall'Ansaldo non potevano spingersi, a causa dei bassi fondali, fino ai porti rumeni appena citati. In attesa di riavviare rapidamente un progetto di sfruttamento più massiccio dei copiosi giacimenti petroliferi, gli impianti di stoccaggio (depositi e serbatoi) lavoravano a regime ridotto, con una capacità produttiva sufficiente al modesto movimento commerciale del tempo²⁷. In un quadro più generale i progetti ansaldini del 1920-1921 subivano anche i primi effetti delle clausole del protocollo segreto stipulato tra Francia e Inghilterra il 24 aprile 1920, durante i lavori della Conferenza di Sanremo (18-26 aprile 1920). Monti definì l'accordo «una spudorata spartizione fra Inglesi e Francesi delle ricchezze dei Romeni»²⁸. Il protocollo firmato da Philippe Berthelot, direttore degli Affari Politici ed Economici del ministero degli Esteri francese, e da John Cadman, direttore del Reparto Petroli del governo britannico (ampliato con l'accordo del 18 giugno 1920 che estendeva l'intesa anche alle regioni del Caucaso), era finalizzato allo sfruttamento e al commercio dei giacimenti di petrolio in Romania, nell'ex impero russo, Galizia, Medio Oriente, colonie francesi e inglesi²⁹.

Con l'accordo di Sanremo l'industria petrolifera della Romania si stava trasformando in una sorta di «cittadella proibita», con scarse possibilità d'accesso per altri Paesi³⁰. Tutto questo fu possibile grazie al fatto che le società più importanti erano già sotto il controllo del capitalismo industriale e finanziario della Germania (Steaua Romana, Concordia, Vega), all'attività politica e diplomatica tesa ad agevolare

²⁷ *Ibidem*.

²⁸ Ivi, *Monti a Cerbino*, s.d. [15 dicembre 1920]. Monti attribuiva al governo italiano la pesante responsabilità di essere «rimasto di sua volontà estraneo al Patto di S. Remo».

²⁹ United States Department of State, *Papers Relating to the Foreign Relations of the United States, 1913-1920*, 2 vol., Washington, Government Printing Office, 1920, pp. 655-658; ASA, *AFP*, b. 840, fasc. 17, *Monti a Mario Perrone*, 25 maggio 1920.

³⁰ F. Guarneri, *Battaglie economiche tra le due grandi guerre*, Milano, Garzanti, 1953, p. 140.

la penetrazione dei maggiori gruppi imprenditoriali di Francia e Inghilterra e, infine, alla disponibilità del governo rumeno. Il protocollo di Sanremo produsse effetti evidenti già nel gennaio 1921. I prezzi dei prodotti petroliferi fissati in lei dalle società francesi e inglesi, previo accordo con Vega, variavano continuamente «per varie regioni, prmissima quella degli sbalzi formidabili del lei da un giorno all'altro». Un fenomeno diffuso in tutti i Paesi della penisola balcanica, interessati nel primo dopoguerra da una sensibile svalutazione monetaria, imputabile alla loro fragile economia e alla pesante eredità postbellica del sistema finanziario tedesco e austro-ungarico³¹.

Malgrado la crisi dell'industria petrolifera della Romania dovuta alle massicce distruzioni della guerra e le difficoltà a riattivare rapidamente gli impianti di stoccaggio gestiti da inglesi e francesi, nei porti di Costanza, Braila, Giurgiu e Olteniza, venne ricostruita una struttura sufficientemente adeguata al movimento commerciale del tempo³².

Monti era convinto che il centro propulsore degli «affari di petrolio» fosse Bucarest, per cui decise di trasferirsi da Galatz nella capitale rumena con l'obiettivo di allacciare rapporti «con l'Ufficio Combustibili della Banca [Nazionale Romana] che si può dire la padrona dei petroli rumeni». Una scelta difficile «in un ambiente disorganizzato come quello rumeno» e, nel contempo, dispendiosa: «se non cavo nulla di concreto e di profittevole, non potrò resistere in questa nazione, con il costo formidabile della vita»³³.

In attesa che la raffineria della Orientul fosse acquisita dalla Romania, l'Ansaldo tentò di accelerare i tempi di ingresso nella struttura, incoraggiata dalle opportunità economiche segnalate dal rapporto redatto da Giuseppe Fattorini, in missione a Bucarest. Il rapporto dell'ottobre 1919 evidenziava come l'industria petrolifera, assieme all'agricoltura, fosse la principale risorsa del Paese. Versava tuttavia

³¹ C. Feinstein, P. Teming, G. Toniolo, *L'economia europea tra le due guerre*, Bari, Laterza, 1998, pp. 34 e ss.

³² ASA, AFP, b. 921, fasc. 1, *Monti a Cerbino*, 8 gennaio 1921. Nei depositi di Costanza gestiti dalla Steaua vi erano 40 serbatoi con una capacità di 196.000 metri cubi, oltre a serbatoi di proprietà dello Stato e di società private per una capacità di 35.000 metri cubi. Nei porti di Braila, Giurgiu, Olteniza i serbatoi che rifornivano di petrolio le imbarcazioni avevano una capacità di stoccaggio pari a 3.500 vagoni.

³³ *Ibidem*.

«in una crisi dolorosa di ristagno» in conseguenza delle distruzioni belliche solo in parte riparate a causa della mancanza di «materiali per la preparazione e la messa in esercizio di nuovi pozzi»³⁴. Un quadro generale così pesante, aggravato dall'instabilità politica del Paese, convinse Fattorini a mettersi in contatto con il gruppo dirigente della più grande impresa petrolifera del Paese, la Steaua Romena: «oggi i dirigenti si volgono fiduciosi a noi perché li aiutiamo [...] a ricadere il più tardi possibile nelle mani dei tedeschi». Anche la concorrenza dei Paesi dell'Intesa sembrava in difficoltà: «la Francia non era in grado di aiutarli, Inghilterra e Usa chiedevano prezzi elevati e si tratta[va] inoltre con loro malvolentieri». In quel momento Fattorini si preoccupava più della concorrenza della Germania e della Cecoslovacchia che «oltre al vantaggio di una più organizzata industria, [avevano] quello della minor distanza e di una più accessibile valuta». Fattorini aveva dati sicuri sul fabbisogno annuo medio della Steaua Romana: una lunga lista di beni strumentali, in parte già forniti da altre società italiane, «ma si trattava di azione sporadica che converrebbe fissare invece su basi continue», come fece l'Ansaldo mobilitando subito le officine interessate³⁵.

L'industria petrolifera rumena non era ancora sotto il controllo totale di Francia e Inghilterra. Ne era convinto Monti che insieme a Cerbino vendeva motonavi Ansaldo Multedo ad armatori locali. Entrambi «per l'assoluta necessità di accaparrarsi qualche sorgente petrolifera», informavano i Perrone sulle possibilità di concludere «affari sui petroli rumeni»³⁶. Secondo Cerbino e Monti le due potenze occidentali avevano investito nel settore capitali sufficienti a garantire solo una buona posizione, sicché i prodotti petroliferi venivano venduti a società straniere «soltanto quando non servivano più agli interessati»³⁷. Lo scudo protettivo creato da Inghilterra e Francia con

³⁴ Ivi, b. 1722, fasc. 19, *Fattorini a Pio Perrone*, 5 ottobre 1919.

³⁵ *Ibidem*. La società aveva bisogno ogni anno di tubi per il rivestimento dei pozzi per 30 metri cad., di 500 tonnellate di «ferri laminati, tonnellate di lamiera, pompe per acqua e olio per una portata di 2.500-3.000 litri al minuto, una cinquantina di motori a gas da 50 cavali ciascuno, ecc.». Fattorini, in particolare, premeva per le forniture di tubi. Erano molto remunerative «con un margine di profitto tale da incoraggiare la produzione».

³⁶ Ivi, b. 921, fasc. 1, *Cerbino a Mario Perrone*, 12 gennaio 1921.

³⁷ *Ibidem*.

l'accordo di Sanremo, secondo Monti, poteva essere intaccato «solo si facesse come gli inglesi e i francesi, cioè se anche il capitale italiano si interessasse alla Romania [...] per noi Italiani qui ci sarebbe molto da fare e bene». Più in generale, il gruppo Ansaldo-Bis avrebbe potuto sbloccare la situazione se fosse stato supportato dalle maggiori società del capitalismo industriale e finanziario del Paese. Una soluzione che rifletteva i nuclei tematici e gli obiettivi del “programma nazionale” dei Perrone da realizzare con o senza l'adesione della Comit, ma senz'altro con il sostegno del governo italiano³⁸. Nel frattempo, la rete protettiva franco-inglese aveva provocato la reazione di alcune società petrolifere rumene. Il 29 aprile 1920 fu fondata a Bucarest la Irdp (Industria Română de Petrol), Societate Anonimă Pentru Industria, Comerțul și Creditul Petrolifer, con un capitale di 120.000.000 di lei, un'azienda nazionale che annoverava la partecipazione di Creditul Minier, Redevența, Petrolul Romanescu e altre società petrolifere rumene: «era un efort postbelic de contrabalansare a marilor companii petroliere străinecare dețineau cea mai mare pondere în industria petrolieră românească»³⁹. La Irdp era la sola società rumena a combattere il cartello anglo-francese. All'esterno, invece, la «cittadella vietata» non era tale per la Comit: il gruppo petrolifero anglo-francese non poteva impedire alla banca milanese di partecipare allo sfruttamento della più grande risorsa naturale della Romania. Infatti, nel corso del 1920, la Comit aveva intensificato la sua penetrazione nel Paese balcanico, realizzando un'importante struttura economica e finanziaria, integrata a sua volta in un più ampio e organico sistema costruito negli anni 1919-1921 da Toeplitz e Camillo Castiglioni nell'Est europeo. La stessa struttura evidenziava una rete di partecipazioni che in molti casi sembrava confermare l'ipotesi descritta dai Perrone relativa alla già evidenziata espansione nell'Europa centro orientale «dell'armata israelitica» da parte del binomio vincente Toeplitz-Castiglioni, altrettanto «israelitico»⁴⁰. L'ufficializza-

³⁸ *Ibidem*.

³⁹ G.V. Răvaș, *Din istoria petrolului românesc*, București, Editura de Stat pentru Literatură Politică, 1957, pp. 143-146; sulla Irdp, D.O. Pintilie, *Istoricul societății petroliere I.R.D.P. (1920-1948)*, in «Argesis, Studii și Comunicări, Seria Istorie, Muzeul Județean Argeș», XX, 2012, pp. 223-250.

⁴⁰ La bibliografia sul caso è molto ampia. Per una sintesi esaustiva: L. Segato, *op. cit.*, pp. 517-559 e ACS, *FP*, b. 1, fasc. 5, sf. 1, *Promemoria: Camillo Casti-*

zione della massiccia presenza della Comit in Romania fu data il 6 marzo 1920 (un mese e mezzo prima del Patto di Sanremo), quando il CdA della banca approvò il «Progetto di costituzione di una Banca Commerciale Italiana e Romena (Bcir), destinata ad estendere la nostra sfera di attività nei Balcani». Il capitale di 50.000.000 di lei sarebbe stato sottoscritto «dal gruppo della nostra Banca e di suoi amici [trenta milioni] e 20 milioni da gruppi locali», tra i quali la Marmorosch Blank e Co. e il Credit Anversois. La nuova banca, con sede a Bucarest, avrebbe assorbito tra l'altro «vecchie case bancarie e di esportazione di Galatz». La Bcir fu istituita ufficialmente il 28 luglio 1920 in un clima collaborativo tra il governo Giolitti, Toeplitz e Castiglioni⁴¹. Nella stessa seduta la Comit accettava, su invito del governo italiano, di partecipare al finanziamento della Commissione Européenne du Danube, con l'obiettivo di ripristinarne il funzionamento, insieme a Francia, Inghilterra e Romania (quest'ultima «trascinata» nell'affare dalle pressioni della Comit). L'iniziativa evidenziava gli obiettivi economici e finanziari che l'alleanza Toeplitz-Castiglioni, sostenuta dal governo Giolitti, intendeva perseguire nell'area danubiana, utilizzando in questo caso «il grande fiume» nell'approvvigionamento dell'Italia di prodotti petroliferi⁴².

Nel 1920 in Romania era ancora in attività la Societatea Petroliera Italo-Romană, «Italians owned a share in [this] smaller company, created in 1905 in partnership with a Romanian financial group with a share capital of 15 million lei»⁴³. L'Italo-Romană fu messa in liquidazione nel 1921, l'anno prima era stata fondata la società Prahova Sar con un capitale sociale di 15.000.000 di lei, sottoscritto da imprese rumene (55%), il resto dalla Greek Arvantidi Frères, dalla Belgian Societ  Auxiliaire des Petroles Roumains (controllate dal potente gruppo anglo-francese) e dalla la Societ  Petroli d'Italia⁴⁴. La Pe-

glioni e Co., s.d. [1921]; ASBCI, *VCA, Deliberazioni* 23 ottobre 1919; 6 marzo 1920; 2 luglio 1920; 22 ottobre 1920; 26 febbraio 1921.

⁴¹ L. Segato, *op. cit.*, p. 534; ASBCI, *VCA, Deliberazione* 6 marzo 1920.

⁴² *Ibidem*.

⁴³ D. Pozzi, *Agip in Romania: The Prahova's venture (1926-1943)*, in «Bulletin of Petroleum-Gas University of Ploiesti», n. 60 (1), 2008, p. 31.

⁴⁴ A. St ngaciu, *Investi ii  i investitori italiani  n România (1919-1952)*, EFES, Cluj-Napoca, 2005, pp. 191-192; ASBCI, *VCA, Deliberazione* 6 marzo 1920 e *Credito Italiano* (1925), p. 546.

troli d'Italia (fondata nel 1906) era guidata dal gruppo armatoriale Parodi di Genova, una partecipata della Comit, sicché la banca di Toeplitz, in attesa di sottoscrivere direttamente quote del capitale di Prahova (1923) era presente, sia pure in forma indiretta, con la società di Parodi, nella gestione del petrolio rumeno. In quel momento Prahova non era un'azienda di primissimo piano, controllava tuttavia la Petrolul Bucuresti, una società di raffinazione e la Atlas Petrol, una società di distribuzione, con una rete di oltre 300 distributori di carburanti⁴⁵.

Alla luce di questi processi industriali era evidente che il progetto Cerbino-Monti obbligava l'Ansaldo a competere con il potente *trust* anglo-francese e con il gruppo Comit. Peraltro alcuni provvedimenti del governo rumeno contribuirono a peggiorare la situazione. Per esempio fu autorizzata l'esportazione di nafta e derivati solo ai produttori, in questo caso alle aziende inglesi e francesi, le uniche a investire «capitali nei preziosi terreni petroliferi rumeni», sicché l'Italia era costretta «ad assoggettarsi allo strozzinaggio degli speculatori delle suindicate nazionalità»⁴⁶. Cerbino e Monti ne erano consapevoli, nello stesso tempo erano convinti che fosse ancora possibile per l'Ansaldo ritagliarsi una fetta del mercato petrolifero rumeno. Il programma elaborato da Cerbino e Monti prevedeva l'acquisto da parte dell'Ansaldo di due lotti di terreni petroliferi situati nelle zone più favorevoli per l'esportazione e più ricche del prezioso combustibile. Nel primo lotto, localizzato nel distretto petrolifero di Dambovită, l'estrazione dei copiosi giacimenti di nafta era possibile solo per mezzo di pozzi. L'altro lotto si trovava nel distretto petrolifero di Prahova il più vecchio della Romania, dove erano concentrate le maggiori quantità di petrolio. Il lotto di Prahova poteva interessare l'Ansaldo perché era stato sfruttato solo per poco tempo, con mezzi limitati e la concessione di sfruttamento poteva durare ancora 30 anni⁴⁷. All'epoca la legislazione mineraria della Romania, in materia di sfruttamento delle risorse, si basava sul principio che il sottosuolo fosse di proprietà dello Stato e le concessioni ai privati erano regolate da una serie di pratiche dette di «consolidamento del terreno petroli-

⁴⁵ A. Stângăciu, *op. cit.*, p. 191; D. Pozzi, *op. cit.*, p. 31.

⁴⁶ ASA, AFP, b. 921, fasc. 1, *Monti a Cerbino*, s.d. [15 dicembre 1920].

⁴⁷ *Ibidem*.

fero». Una volta consolidato il lotto iniziava lo sfruttamento, secondo norme prestabilite e pagando al proprietario del terreno il 10% del materiale estratto. La procedura per ottenere il consolidamento del terreno non era né difficile né eccessivamente costosa. Dei due lotti da sfruttare, solo quello del distretto di Prahova era consolidato, per l'altro lotto la spesa era stimata tra 80.000/100.000 lei. La società anonima da costituire per lo sfruttamento integrale dei due distretti petroliferi avrebbe dovuto investire un capitale di 15.000.000/20.000.000 di lei. L'apporto dei partner rumeni era rappresentato dal conferimento dei terreni, mentre l'Ansaldo avrebbe acquistato «le azioni per la somma necessaria allo sfruttamento, ora indicata»⁴⁸. Sul modello di quanto fu deliberato dai governi degli altri stati successori⁴⁹, la legislazione rumena stabiliva che «almeno la metà più uno [dei membri] del consiglio di amministrazione di società miste di rumeni e stranieri [fosse formato] da sudditi rumeni», il direttore o l'amministratore delegato potevano essere anche stranieri, gli azionisti di maggioranza erano sempre rumeni, la loro quota in genere ammontava al 60% del capitale sociale. Il possessore della concessione dei lotti di Dambovită e di Prahova era «un buon amico dell'Italia», per mettere in contatto il gruppo imprenditoriale italiano con il proprietario dei terreni petroliferi, richiedeva una provvigione del 10% sul valore del terreno e la partecipazione nel consiglio di amministrazione. L'operazione doveva essere avviata il più presto possibile «dato il limite di tempo posto all'opzione» sui lotti dei due distretti petroliferi⁵⁰, nonché per la nascita nell'inverno del 1921 di un «nuovo imponente trust internazionale del petrolio, l'Unione Internationale des Petroles», con sede a Zurigo, fondata da un gruppo di società petrolifere tedesche e da società che operavano in Polonia e negli Stati dell'ex impero austro-ungarico. Il *trust*, finanziato da capitalisti francesi, sotto gli auspici della Schweizerische Bankgesellschaft (Sbg, Unione delle Banche Svizzere), aveva un capitale di 200.000.000 di franchi svizzeri. Nel consiglio di amministrazione erano rappresentati esponenti del mondo bancario elvetico, tedesco, francese, non-

⁴⁸ Ivi, *Cerbino a Mario Perrone*, 14 gennaio 1921.

⁴⁹ Ivi, b. 1441, fasc. 9, *Meyer a Toeplitz*, 11 novembre 1919.

⁵⁰ Ivi, b. 921, fasc. 1, *Monti a Cerbino*, s.d. [15 dicembre 1920]; ivi, *Cerbino a Mario Perrone*, 14 gennaio 1921.

ché il «grande industriale Liebig di Reichenberg»⁵¹. La nuova società possedeva oltre il 75% del capitale della Deutsche Erdöl Actiengesellschaft con sede a Berlino (capitale 100.000.000 di marchi) e della Societ  des Petroles de Dabrowa (Polonia) con sede a Parigi (capitale 150.000.000 di franchi svizzeri). La Dabrowa, a sua volta, deteneva la maggioranza delle azioni della Galizische Karpathen Petroleum Actiengesellschaft, gi , Bergheim Mac Gregory Company e della Schodnica Actiengesellschaft für Petroleum di Vienna. Tra gli obiettivi pi  o meno ravvicinati del nuovo *trust* svizzero l'espansione nei distretti petroliferi dei Carpazi rumeni, in particolare quello di Prahova, era un'opzione inevitabile⁵².

3. Le infrastrutture: porti e ferrovie

I rapporti informativi dei collaboratori dell'Ansaldo evidenziavano la necessit  di ristrutturare rapidamente il sistema portuale (marittimo e fluviale) e ferroviario della Romania. Solo cos  sarebbe stato possibile riattivare a pieno regime l'industria petrolifera e il commercio del grano, l'altra importante risorsa dell'economia rumena, in cambio di macchinari e impianti industriali. Rispetto all'industria petrolifera, ancora in una fase iniziale, il *know how* dell'Ansaldo in campo cantieristico e ferroviario offriva maggiori possibilit  di successo nel mercato rumeno. Anche in questi settori si registrava una forte concorrenza. Nel novembre 1919 la Romania acquist  dall'Ungheria circa 20.000 carri ferroviari, per cui non intendeva procedere a ulteriori forniture, tuttavia, si legge nel Rapporto Ferrero, «un'eventuale offerta di locomotive pronte o (...) da fabbricarsi (...) secondo le prescrizioni stabilite dal governo rumeno» poteva essere accettata se la fornitura fosse stata pagata «con scambio merci petrolio o gra-

⁵¹ Monti scrive Liebig anzich  Liebieg (1802-1870). Che si tratti di quest'ultimo lo si evince dalla localit , Reichenberg (Boemia), dove Johann Liebieg install  un imponente impianto tessile, dando inizio al suo grande impero industriale.

⁵² ASA, *AFP*, b. 1014, fasc. 5, *Artemio Ferrario* [direttore dell'Ufficio Commerciale Centrale Ansaldo] a *Mario Perrone*, 14 marzo 1921; P. Karnkowski, *Exploration and exploitation of oil and gas fields in Poland: a historical outline*, in «Przegl d Geologiczny», n. 55, 12/1, pp. 1049-1051; A. Fleig, *Vision of Prosperity in Austrian Galicia*, Massachusetts, Harvard University Press, 2005, pp. 287-288.

no». Nel frattempo l'Inghilterra, con un'apertura di credito di 500.000 sterline al governo rumeno, cercava di «assorbire il fabbisogno ferroviario» per cui Ferrero sollecitava i Perrone a concludere in tempi rapidi l'affare. Il quadro generale della rete ferroviaria rumena fu discusso in una conferenza tenutasi il 25 novembre 1919 presso la Direzione delle Ferrovie Rumene. Presero parte alla riunione anche i rappresentanti della Direzione del Rifacimento Economico e Industriale (Ministero Industria e Commercio Rumeno)⁵³.

Il direttore generale delle ferrovie rumene D. Perietenau definì lo stato dei trasporti ferroviari del Paese «deplorable e senza prospettive di miglioramento»⁵⁴. Per far fronte alla situazione fu presa una strana decisione. Si rinunciò all'acquisto di locomotive nuove e si deliberò di riparare quelle guaste, vagliando al riguardo l'offerta della Germania che si impegnava a fornire 100 locomotive nuove, in cambio di altrettante locomotive fuori uso: a mano a mano che «queste macchine saranno consegnate riparate ne consegneremo altre»⁵⁵.

L'Ansaldo si dimostrò subito molto attiva nel progettare interventi nell'industria cantieristica rumena. Nel luglio 1919 Pio Perrone si incontrò a Parigi con Nicolae P. Stefanescu, direttore generale della Banca Romaneasca. In quell'occasione si prospettò la possibilità di una cooperazione dell'Ansaldo nell'ampliamento del porto di Galatz. In un secondo momento il progetto venne abbandonato «per l'impossibilità di espandersi oltre gli attuali angusti confini» (la "Grande Romania" era ancora in fase di formazione). Fu deciso invece di realizzare un grande cantiere nel porto di Braila, dotato di uno stabilimento ferroviario, di un bacino con due scali per piroscafi fino a 6.000 tonnellate con una potenzialità di costruzione di due piroscafi l'anno. I lavori preliminari erano a buon punto, la Banca Romaneasca era «sicura di avere l'ausilio di una grande organizzazione straniera». I Perrone avrebbero partecipato al progetto sostenendo, in una prima fase, l'intervento diretto dello Stabilimento Tecnico Triestino (Stt), una società più accreditata in Romania rispetto all'Ansaldo per

⁵³ ASA, AFP, b. 1267, fasc. 5, *Rapporto Ferrero Micca*, 12 maggio 1919.

⁵⁴ Ivi, b. 1014, fasc. 5, *Ferrario a Mario Perrone*, 14 marzo 1921.

⁵⁵ Ivi, b. 1732, fasc. 49; ivi, b. 1267, fasc. 5, *Rapporto Ferrero Micca*, 12 maggio 1919. Un resoconto della riunione fu pubblicato dal quotidiano «Argus» il 28 novembre 1919.

due motivi. La presenza di Stt nel Paese balcanico era sufficientemente consolidata, «il Signor Fernik [Stt] già molti anni fa ebbe dalla [Banca Romaneasca] i mezzi per mettere in esercizio il cantiere di Galatz»⁵⁶. Il più importante complesso armatoriale dell'ex impero austro-ungarico (Stt e Cantiere di San Rocco), in attesa della conclusione dei lavori della Conferenza di Pace di Parigi, era amministrato da un commissario regio, dotato di ampi poteri, una garanzia notevole per i partner stranieri. In sintesi: lo *status* giuridico e societario di Stt-San Rocco avrebbe potuto agevolare l'attività industriale del gruppo triestino, accelerando operazioni commerciali previste dai decreti Arlotta, Villa e De Nava, emanati tra il 1916 e il 1919⁵⁷. Soprattutto quest'ultimo decreto (30 marzo 1919, n. 102) autorizzava Stt-San Rocco ad approvvigionarsi «in completa franchigia, di tutto il materiale di provenienza estera, necessario alla costruzione degli scafi e degli apparati motore»⁵⁸. Una simile possibilità era stata sfruttata nel maggio 1919, quando Stt-San Rocco si erano riforniti di macchinari dall'Austria e dalla Boemia per la costruzione di velieri ordinati dalla Società Navigazione Libera Triestina, gestita da Ettore Pollich, danneggiando «gli interessi dell'Ansaldo e dell'industria nazionale»⁵⁹. In realtà l'iniziativa di Pollich fu presa dopo che l'accordo del 25 gennaio 1919, stipulato con Bis e i Perrone, relativo alla costituzione di una società anonima di navigazione, «un potente organismo marinaro nella redenta Trieste», con un capitale di 100.000.000 di lire, non fu ratificato dalle parti contraenti nella data stabilita, il 28 febbraio 1919⁶⁰.

Fattorini aveva uno spiccato senso della realtà: sebbene la «popolarità» dell'Italia in Romania fosse in quel momento «eccezionale» e l'accordo di Stt-San Rocco-Ansaldo con la Banca Romaneasca fosse «il meno sospetto», rispetto alle proposte di altre società straniere,

⁵⁶ ASA, AFP, b. 1726, fasc. 119, *Fattorini a Pio Perrone*, 13 ottobre 1919.

⁵⁷ G. Malgeri, *Nota sulle fonti parlamentari*, in E. Castronovo (a cura di), *Storia dell'Ansaldo. Un secolo e mezzo 1853-2003*, 9 vol., Bari, Laterza, 2003, pp. 513-514.

⁵⁸ ASA, AFP, b. 1726, fasc. 119, *Fattorini a Pio Perrone*, 13 ottobre 1919.

⁵⁹ Ivi, b. 993, fasc. 12, *Pio Perrone a Augusto Ciuffelli*, 28 maggio 1919.

⁶⁰ Ivi, b. 949, fasc. 2, *Scrittura privata*, 25 gennaio 1919; ivi, *Mario Perrone a Angelo Pogliani* (amministratore delegato della Bis), 26 gennaio 1919.

Fattorini era convinto che occorreva muoversi rapidamente «per non venir giocati»⁶¹.

Più pragmatici e prudenti erano invece i Perrone. Consapevoli che la partecipazione *sui generis* di Stt doveva essere gestita con cautela, adottarono una nuova strategia, più adeguata alla delicatezza del progetto. Il rapporto di Fattorini era chiaro: Stt cercava di assicurarsi un ruolo di primo piano nel costruendo cantiere navale di Braila e «nelle costruzioni di navi per la Romania». L'Ansaldo decideva di affidare la questione ad Artemio Ferrario che avrebbe dovuto agire a titolo personale, non in nome e per conto dell'Ansaldo, per suggerire che l'eventuale partecipazione della società genovese con Stt fosse «un'idea sua [di Ferrario], che trovando favorevole accoglienza, si riserverebbe di comunicarmi [a Mario Perrone], per sentire cosa ne penso»⁶². Nel novembre 1919 Stt non era ancora riuscito a inserirsi nel progetto Braila, l'obiettivo era contrastato dalla decisa ostilità di Pollich, nonché da altre situazioni non riferite da Ferrario⁶³. Malgrado ciò le possibilità di successo della missione di Ferrario non erano del tutto svanite: «il cavallo di battaglia» di Stt per partecipare alla costruzione dell'arsenale di Braila era la fornitura alla Banca Romaneasca da parte dei Perrone dei motori Ansaldo «a combustione interna, essendo che è logico ammettere che, nella patria delle nafte [Romania] essi abbiano il più largo impiego». Ferrario era in contatto con «il figlio di un potente armatore di Braila [il quale] mi assicura che la questione del cantiere in quella città è ancora in progetto»⁶⁴.

4. Nave o ferrovia: la questione strutturale del porto di Trieste

Il consiglio direttivo della Camera di Commercio Italo-Romena (Ccir), fondata nel 1920, annoverava personaggi di primo piano dell'Ansaldo come Artemio Ferrario e Marco Passalacqua⁶⁵, mentre Cerbino svolgeva funzioni di consulente in materia di commercio

⁶¹ Ivi, b. 949, fasc. 2, *Fattorini a Pio Perrone*, 13 ottobre 1919.

⁶² Ivi, b. 1726, fasc. 119, *Mario Perrone a Artemio Ferrario*, 27 ottobre 1919.

⁶³ *Ibidem* e b. 949, fasc. 2, *Scrittura privata*, 25 gennaio 1919.

⁶⁴ Ivi, b. 1726, fasc. 119, *Mario Perrone a Artemio Ferrario*, 27 ottobre 1919.

⁶⁵ Ivi, b. 751, fasc. 23; ivi, b. 1670, fasc. 60.

marittimo⁶⁶. Secondo la Ccir la cooperazione economica tra i due Paesi avrebbe favorito l'Ansaldo, essendo basata sull'esportazione di petrolio e di cereali da parte della Romania, in cambio di prodotti manifatturieri e meccanici dell'industria italiana. La Romania era ricca di cereali e petrolio, ne produceva quantità superiori al consumo interno, nello stesso tempo aveva bisogno di manufatti industriali. Un simile scambio avrebbe equilibrato, a giudizio dei vertici della Ccir, «le iniziali deficienze dei due paesi latini con evidenti e naturali vantaggi di entrambi»⁶⁷.

La Romania postbellica aveva una superficie coltivabile di circa 13.000.000 di ettari, dei quali l'80% a cereali. I tecnici della Ccir avevano calcolato che il Paese balcanico poteva esportare dai 4 agli 8.000.000 di tonnellate di cereali: «L'Italia potrebbe avere quella grande quantità di grano che oggi è costretta ad acquistare nelle lontane Americhe»⁶⁸. La Comit fondò la Bcir anche con questo obiettivo: «la Società Granaria Italiana e il Lloyd Triestino avranno largamente da valersi della nuova Banca e questa troverà nelle predette due nostre istituzioni larga fonte di affari»⁶⁹. L'importazione di grano rumeno da parte della Comit era un'iniziativa che minacciava gli interessi dell'azienda dei Perrone, impegnata nella stessa attività con la Società Nazionale di Navigazione (gruppo Ansaldo) e con il progetto di Ferrario e Domenico Toderini, esponente di primo piano del Sindacato Italo-Russo per il Commercio con i Paesi del Mar Nero. Si trattava di costituire, sotto gli auspici della Bis di Venezia, nella persona del direttore, avvocato Tonello, una società formata da otto imprenditori, quattro rumeni e quattro italiani, per il commercio e il trasporto dei cereali. La Bis avrebbe partecipato con apporto di materiali Ansaldo «e ciò nella considerazione che la nuova Società abbisognava soprattutto di locomotive e di grandi *sleeps* [chiatte] per il trasporto del grano»⁷⁰. La nuova società si sarebbe costituita con un ca-

⁶⁶ Ivi, b. 1647, fasc. 4; ivi, b. 111, fasc. 1, Ccir, *Le relazioni commerciali marittime fra la Romania e l'Italia. Relazione Enrico Barboro, Marco Passalacqua e Arturo Corbino*, s.d. [novembre 1922], p. 3.

⁶⁷ Ivi, *Relazione Enrico Barboro, Marco Passalacqua, Arturo Corbino*, s.d. [novembre 1921], p. 4.

⁶⁸ Ivi, p. 9.

⁶⁹ ASBCI, VCA, *Deliberazione 6 marzo 1920*.

⁷⁰ ASA, AFP, b. 920, fasc. 10; b. 874, fasc. 34.

pitale di 12.000.000 di lire, la metà sottoscritta in denaro dal gruppo italo-rumeno, l'altra dalla Bis nel modo già indicato⁷¹.

Nel primo dopoguerra l'interscambio commerciale tra Romania e Italia supponeva la scelta tra due sistemi di traffico: ferroviario o marittimo. Le linee ferroviarie transbalcaniche, progettate per collegare i Paesi del Mar Nero con l'Adriatico orientale, avrebbero dovuto far capo a Istanbul, Varna e Costanza da un lato e alla costa adriatica dall'altro. L'Italia per la sua posizione geografica prospiciente alla Jugoslavia e all'Albania «dovrebbe per quelle linee ferroviarie transbalcaniche progettate assumere il primo posto per effettuare la penetrazione in quei Paesi»⁷². Un intervento tutt'altro che facile a causa della concorrenza di Inghilterra, Francia e Usa, che ne avrebbero contrastato l'azione «con i loro potenti organismi economici, industriali e politici». In realtà la costruzione della rete ferroviaria transbalcanica restava solo un progetto sulla carta: un'infrastruttura del genere presupponeva «una completa pacificazione dei vari Stati che [doveva] attraversare e un'alleanza economica e politica fra loro»: una realtà ancora ben lontana per ragioni tecniche, psicologiche, culturali e politiche⁷³. Alla luce di queste osservazioni, il collegamento tra i Paesi del Mar Nero con l'Europa occidentale, secondo Ccir era possibile «più che per vie terrestri [...] per vie marittime»⁷⁴. In altri termini: sebbene fossero modeste e non garantissero un notevole volume commerciale, si preferiva in quel momento utilizzare le infrastrutture esistenti, cioè quelle portuali, piuttosto che attendere la costruzione di ferrovie transbalcaniche. La rete commerciale con la Romania (più in generale con i Paesi del Mar Nero) prevedeva l'utilizzo nel Mar Tirreno, come capolinea, dei porti di Genova e Livorno, mentre i porti di Catania e Messina avrebbero svolto un ruolo

⁷¹ Ivi, b. 1478, fasc. 28. Si prevedeva di fornire 4/6 *sleeps*, in ferro, della portata di 1.500 tonnellate ciascuno e 6 locomotive, di cui 4 per la Romania e 2 per la Besarabia, inoltre Toderini avrebbe chiesto a Ferrario una dilazione dei pagamenti (2-3 anni) da parte del Consorzio Italo-Rumeno. Ferrario, su ordine di Mario Perrone, comunicò a Toderini che eventuali dilazioni di pagamento dovevano essere concordate direttamente dagli accordi con la Bis.

⁷² ASA, AFP, b. 111, fasc. 1, Ccir, *Le relazioni commerciali marittime fra la Romania e l'Italia*, cit., p. 5.

⁷³ Ivi, p. 9.

⁷⁴ Ivi, pp. 10-11.

complementare. Nel Mar Adriatico «i capolinea [erano] i due grandi porti di Trieste e Venezia, già collegati alla Romania e tuttora in diretta comunicazione con essa» per mezzo di una rete di appoggio, formata dai porti di Ancona, Bari, Brindisi, Fiume e Zara, che attendevano di essere sistemati per accrescere le potenzialità commerciali della linea principale⁷⁵. Al contrario, l'Associazione fra le Società Italiane per Azioni di Roma, assumendo come fattore strutturale principale un'efficiente rete ferroviaria, escludeva i Paesi balcanici (Iugoslavia, Ungheria, Romania, Grecia e Bulgaria) dalla zona di influenza del porto di Trieste, perché privi di adeguati collegamenti ferroviari con il porto stesso. Il direttore generale dell'Associazione, Federico Reyna, collaboratore peraltro dell'Ansaldo, disegnava l'area di influenza (immediata, intermedia, estrema) del porto di Trieste: una linea che «dall'altezza di Praga (Boemia) discende a Norimberga e a Monaco (Baviera) e, sempre discendendo, prosegue fino al lago di Costanza-Baden e Svizzera, dove si arresta». I Paesi ricchi e popolosi situati immediatamente al di là della linea, erano completamente fuori dal controllo del porto di Trieste. Una simile soluzione strutturale poteva essere condivisa dai Perrone solo in parte: per i due imprenditori genovesi il porto di Trieste doveva diventare un importante scalo dell'economia dei Balcani⁷⁶.

5. Naviglio e portualità: nuove prospettive

Il progetto dell'Ansaldo di inserirsi nell'industria cantieristica rumena prevedeva anche la fornitura di sommergibili (tipo 112 A), fabbricati nei cantieri navali San Giorgio di La Spezia (Cantieri del Muggiano) e nello stabilimento della Fiumara (Sampierdarena). Il primo contatto con il governo rumeno fu preparato da Ferrero nel settembre 1919. La trattativa, tuttavia, era difficile per i cambiamenti

⁷⁵ Ivi, p. 12.

⁷⁶ ASA, *AFP*, b. 972, fasc. 16, *Reyna a Pio Perrone*, 6 febbraio 1919. Entroterra immediato (Carniola, Storia, Carinzia); entroterra intermedio (Salisburgo, Austria inferiore e superiore); entroterra estremo (Boemia, Moravia, Slesia, Tirolo, bassa Germania, Svizzera orientale, Voralberg).

politici allora in corso in Romania⁷⁷, per la richiesta del governo rumeno di garantire il passaggio dei sommergibili nello stretto dei Dardanelli, per la formazione degli ufficiali rumeni all'uso dei sommergibili e, infine, per «la massima segretezza per non incappare nelle limitazioni che regolano gli Armamenti delle Minoranze»⁷⁸. Un simile quadro operativo spinse l'Ansaldo ad avviare relazioni con il ceto imprenditoriale e finanziario rumeno. Il comandante Boreascu, direttore della Societate Navigatinne Marittima Romania Marittima (Snmr), con capitale di 20.000.000 di lei, vice direttore del Cantiere Rumeno di Galatz «già Fernick», poteva rappresentare un importante interlocutore, intercettato peraltro «proprio al momento buono»⁷⁹. Infatti la Snmr aveva bisogno di una fornitura di *cargo boats* per la navigazione fluviale (Danubio) e marittima e di *tanks* (navi cisterna per il trasporto di petrolio e derivati)⁸⁰. Boreascu aveva scelto l'Ansaldo perché praticava prezzi e condizioni più convenienti, rifiutando le proposte di Inghilterra e Canada. In particolare le società armatoriali canadesi «a parte il prezzo, pretendono di rimanere proprietarie effettive del materiale fino a che l'importo non sarà completamente pagato». L'Ansaldo si dichiarava pronta a costruire i *cargo-boats* e i *tanks* secondo i modelli richiesti da Snmr con lievi modifiche tecniche, inoltre le modalità di pagamento proposte dalla società di Boreascu erano molto elastiche e, nello stesso tempo, sicure. Infine Fattorini escludeva la possibilità che Stt, interessata alla fornitura, potesse far saltare l'accordo Ansaldo-Snmr: «I Signori della Società (rumena) temono che lo Stabilimento (Stt) medesimo non abbia materiale sufficiente ad assolvere l'impegno in tempo, e preferiscono rivolgersi

⁷⁷ Nel settembre 1919 cadeva il governo liberale di Bătrianu; nel dicembre 1919 si formava quello di Alexandru Vaida Voivod, leader del Partito Nazionale Rumeno. S. Neagoe, *op. cit.*, pp. 707-712.

⁷⁸ ASA, AFP, b. 1726, fasc. 96, *Ferrero Micca allo Stabilimento della Fiumara*, 1 ottobre 1919. L'armamento delle minoranze etniche era vietato dal trattato di Versailles (non era il caso della Romania che acquistava i sommergibili per sé). All'epoca la spinosa «questione degli Stretti» (Dardanelli e Bosforo) non era stata ancora risolta. F. Cataluccio, *La questione degli Stretti. Studio storico-diplomatico*, Milano, ISPI, 1936.

⁷⁹ ASA, AFP, b. 1726, fasc. 95, *Fattorini a Pio Perrone*, 13 ottobre 1919.

⁸⁰ *Ibidem*, la Snmr richiedeva dieci *cargo boats* con capacità di 6.400/5.600 tonnellate e due *tanks* di 5.600 tonnellate.

alla nostra industria, che è oggi in migliori condizioni»⁸¹. L'opzione per i *partner* privati caratterizzò anche l'attività di Ferrero in Romania, condivisa dai Perrone che, come nel caso di Fattorini, nutrivano grande fiducia nella professionalità e nella profonda conoscenza della realtà economica e politica del Paese balcanico da parte di Ferrero. Dopo una lunga e complessa serie di preliminari, il rappresentante dell'Ansaldo in Romania era riuscito, agli inizi di novembre 1919, a riproporre la fornitura dei due sommergibili Muggiano, tipo 112 A, congelata a suo tempo dal governo rumeno «ad un mio buon amico e ai suoi coadiutori»⁸², concludendo in tal modo un affare sollecitato dagli stessi Perrone circa un paio di settimane prima (13 ottobre 1919). L'importo dei due sommergibili ammontava a 8.000.000 di lire, con una commissione del 5% a favore di Ferrero che, a sua volta, sottolineava come il momento per concludere l'affare fosse propizio per l'Ansaldo (si celebrava a Bucarest il primo anniversario della «Vittoria di Vittorio Veneto», 4 novembre 1919). Infine «il mio buon amico e i suoi coadiutori», cioè il gruppo “anomalo” in trattativa con Ferrero, intendeva acquistare dall'Ansaldo anche 10 *cargo-boats* di 7.000 tonnellate ciascuno e 3 vapori passeggeri tipo “Imparatul Traiau”. L'intera fornitura (compresi i sommergibili) rappresentava per i Perrone un affare che si sarebbe concluso in poco tempo se gli stessi Perrone si fossero preoccupati di inoltrare tempestivamente la richiesta a Carlo Lardera e a Giovanni Rinesi, rispettivamente direttore dell'Ansaldo San Giorgio di La Spezia e del Cantiere Navale di Sestri Ponente, ma inspiegabilmente le ordinazioni non furono effettuate in tempo⁸³.

Gli inviati dell'Ansaldo in Romania non trascurarono alcuna prospettiva economica. Appena si presentò l'occasione, l'Ansaldo si interessò subito al progetto di costruzione di un nuovo porto in Bessarabia. L'ingegnere Georgescu, direttore del porto di Sulina⁸⁴, con il

⁸¹ *Ibidem*. L'importo totale della fornitura doveva essere depositato in valuta rumena presso una banca di fiducia dell'Ansaldo. Per ogni piroscafo, 1/10 dell'importo doveva essere pagato all'atto dell'ordinazione, 4/10 alla consegna e 5/10 entro un anno.

⁸² Ivi, b. 1726, fasc. 97, *Ferrero a Pio Perrone*, 5 novembre 1919.

⁸³ Ivi, fasc. 96, *Pio Perrone a Lardera e Rinesi*, 11 novembre 1919.

⁸⁴ Distretto di Tulcea, presso la foce e sulla riva destra del braccio mediano del Danubio.

quale Fattorini era in contatto, poneva il problema di dotare la Romania di un nuovo porto marittimo. Il porto di Costanza, sebbene «aperto alla navigazione per tutto il tempo dell'anno, non era sufficiente, dopo che la Bessarabia nel 1918 aveva deciso l'unificazione con la Romania»⁸⁵. Infatti, rispetto alla nuova provincia, il porto di Costanza si trovava in una posizione «eccentrica» per la mancanza di una rete viaria diretta con la Bessarabia⁸⁶. I porti della Bessarabia, Ismail e Chilia (braccio destro e sinistro del delta del Danubio) erano allora allo stato naturale. In realtà solo Ismail poteva diventare un grande porto marittimo «avendo acqua sufficiente», ma era circondato da un altipiano imponente che limitava l'espansione dello scalo e rendeva difficile la costruzione di un adeguato raccordo ferroviario, infine, era lontano più di 90 km dal mare aperto, «una distanza che difficilmente si [poteva] mantenere libera quando il Danubio [era] gelato». La creazione di un porto sulla costa della Bessarabia fu studiata dal governo rumeno fin dal 1878, quando la Romania non disponeva ancora dello scalo di Costanza. In quell'occasione venne consultata la Commissione Europea del Danubio, ma senza alcun risultato. Georgescu aveva individuato il sito nei pressi del villaggio di Valcov, posto sul braccio Chilia, «il quale raccoglie qui tutte le sue acque [del Danubio] in un solo alveo, su una distanza di cinque chilometri». L'ingegnere rumeno aveva proposto al governo di iniziare subito i lavori preliminari finalizzati a migliorare la navigabilità del canale Chilia, in tal modo sarebbe stato possibile «avviare la grande navigazione per servire i porti del Mar Nero come pure quelli fluviali di Galatz e Braila». Nel suo rapporto Georgescu premeva per accelerare la costruzione di una rete viaria che avrebbe incrementato le esportazioni di petrolio e di grano «in proporzioni grandiose». Inoltre, il nuovo porto di Valcol, senza «danneggiare Odessa e Costanza» né gli scali fluviali del Danubio «concorrerà al movimento dei trasporti dal Mar Nero ai porti del Mediterraneo»⁸⁷. L'Ansaldo, consapevole che il progetto di Georgescu non fosse realizzabile in tempi

⁸⁵ G. Motta, *op. cit.*, pp. 19, 26.

⁸⁶ Per tale scopo era necessario costruire un nuovo ponte sul Danubio. ASA, AFP, b. 1440, fasc. 49, *Relazione sulla costruzione di un nuovo porto rumeno*, 17 ottobre [1919].

⁸⁷ *Ibidem*.

rapidi, non aveva abbandonato del tutto l'idea di potenziare nel frattempo il porto di Galatz. In tale direzione spingeva Alfredo Nicolau, esponente di rilievo della cultura romena dell'epoca, apertamente italianofilo, contattato dai Perrone nel quadro di una strategia aziendale che prevedeva rapporti anche con i più influenti gruppi culturali del Paese. Nicolau era un fervente sostenitore del ruolo preminente dell'Italia nelle relazioni commerciali con i Paesi balcanici⁸⁸ e aveva procurato già affari ai Perrone in Romania⁸⁹.

Nell'estate 1920 Nicolau tentò il progetto più importante: inviò all'onorevole Guido Podrecca «un affare che potrebbe interessare il comm. Perrone: un maggiore della Marina rumena stava impiantando nel porto di Galatz, insieme ad un ricco proprietario del Paese, un cantiere navale»⁹⁰. I due avevano già acquistato il terreno e disponevano del capitale necessario per la costruzione dei fabbricati. Avevano bisogno di macchinari e utensili per circa 1.500.000 lire. Per tale scopo si erano già recati in Italia per assicurarsi la fornitura del materiale contro pagamento in merci rumene (per es. grano, petrolio) al valore del lei pareggiato alla lira. L'affare avrebbe consentito all'Ansaldo di partecipare alla società rumena per l'importo della fornitura stessa⁹¹.

⁸⁸ A. Nicolau, *Romania*, Milano, Tipografia La Milano, 1919, pp. 12, 58, 382-384; Id., *L'allarme. Accuso! Il bolscevismo visto alla sua sorgente. Gli Ebrei nel conflitto mondiale e nel suo fine*, Milano, L.F. Cogliati, 1920; P. Fornaro, *L'Europa orientale nella storiografia e nella pubblicistica italiana tra le due guerre mondiali*, in P. Fornaro (a cura di), *La tentazione autoritaria. Istituzioni, politica e società nell'Europa centro-orientale tra le due guerre mondiali*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2004, pp. 254-255; i Perrone avevano acquistato 100 copie del libro, ASA, AFP, b. 755, fasc. 9; ivi, b. 1382, fasc. 7; ivi, b. 23, fasc. 17, *Rapporto Luigi Goretti (inviato speciale dell'Ansaldo in Ungheria e Austria) ai Perrone*, 19 agosto 1919.

⁸⁹ Forniture di legname in cambio di materiale meccanico. Ivi, b. 1324, fasc. 19, *Nicolau a Podrecca*, 25 settembre 1920.

⁹⁰ *Ibidem*.

⁹¹ Ivi, *Podrecca a [?]*, 30 settembre 1920 e *[?] a Mario Perrone*, 2 ottobre 1920.

6. L'industria meccanica e cantieristica: la ricerca di nuovi partner

Le difficoltà più volte incontrate (*in primis* concorrenza estera e nazionalismo) nel realizzare i progetti di espansione nel mercato rumeno e, più in generale, in quello dell'Europa orientale, obbligavano l'Ansaldo potenziare la rete dei rapporti con i referenti locali. Una simile strategia era evidente nella scelta dei Perrone di avviare un progetto di collaborazione con il Creditul Technic (Credito Tecnico) con l'obiettivo di agevolare il programma di espansione dell'Ansaldo nell'industria cantieristica e ferroviaria della Romania. Fondato a Bucarest l'11 febbraio 1919 con un capitale di 10.000.000 di lei, elevato nel novembre dello stesso anno a 35.000.000 di lei, Creditul fu la prima società rumena di «incoraggiamento delle imprese tecniche e industriali». Sempre nel 1919 la Banca Romaneasca e la Banca Marmorosch Blank and Co. fondarono, insieme a un gruppo di banche minori, il Creditul Technic Transilvanean (Credito Tecnico Transilvano); nel 1921 fu costituita a Bucarest la Banca Industrială (Banca Industriale). Era evidente che anche le banche commerciali rumene avevano adottato il modello tedesco della banca mista, finanziando il capitale di rischio delle società industriali con consistenti partecipazioni azionarie (la Banca Marmorosch Blank and Co. era azionista di 95 imprese industriali).

Ancor prima della nascita ufficiale di Creditul, tra la fine di gennaio e l'inizio di febbraio 1919, la società rumena e l'Ansaldo erano già in contatto attraverso la mediazione di Ferrero. I Perrone erano interessati agli obiettivi del programma di Creditul: finanziamento e partecipazione a nuove società «che hanno come scopo la creazione di nuove industrie e imprese tecniche». Creditul chiedeva all'Ansaldo la fornitura di macchinari e quadri tecnici «necessari alla piccola e grande industria, [nonché] per partecipare alle nuove imprese della Grande Romania»⁹².

Furono presi contatti anche con Comptoir de Comert si Industrie (Banco di Commercio e Industria, Bcci) con sede a Bucarest, che aveva chiesto all'Ansaldo di accettare la rappresentanza esclusiva in Romania. Un'offerta importante considerando che Bcci era da molto tempo tra le più importanti banche industriali e commerciali del pae-

⁹² Ivi, b. 1361, fasc. 33, *Creditul ad Ansaldo*, 19 marzo 1919.

se balcanico, con una struttura organizzativa e una clientela di primo piano, fattori che avrebbero garantito all'Ansaldo il controllo di ampie fette del mercato rumeno. Bcci avrebbe fornito tutte le eventuali referenze richieste dall'Ansaldo, in particolare quelle delle banche di Bucarest⁹³. I Perrone, benché consapevoli del prestigio nazionale di Bcci, non potevano legarsi in modo assoluto ed esclusivo alla società rumena, il rischio era di compromettere l'esito di un progetto transnazionale che presupponeva un elevato livello di elasticità nelle relazioni con gli altri gruppi imprenditoriali, finanziari e politici della Romania. La proposta di Bcci fu respinta, Ferrero venne incaricato di informare la società di Bucarest che l'Ansaldo avrebbe intensificato i rapporti con Bcci «pour favoriser l'introduction et la diffusion de leur différentes productions en Roumanie», senza tuttavia legarsi troppo alla società di Bucarest⁹⁴.

Nel settore navalmeccanico e siderurgico un interlocutore importante era la Societatea Comunale, pentru Construirea de Locuinte Eftine (Società Comunale per l'Edilizia Popolare, Scle). I contatti di Ferreno con l'ingegnere N.G. Costinescu, direttore di Scle, erano finalizzati a creare rapporti industriali con l'Ansaldo. La Scle era stata fondata nel dicembre 1910, nell'ambito della legge varata dal governo rumeno, relativa alla possibilità di formare *joint venture* da parte di società rumene sorte con altri obiettivi. Nel caso di Scle, la società si occupava di edilizia popolare, nonché di altre iniziative progettate con partner rumeni o esteri. Nel primo dopoguerra la società faceva parte di un gruppo rumeno che si proponeva di costruire nel Paese notevoli complessi navalmeccanici e metallurgici: si chiedeva la partecipazione dell'Ansaldo, il partner straniero più qualificato, secondo la società romena, per tale progetto. Il denso programma di Costinescu, in caso di esito positivo, avrebbe assicurato ai Perrone un ruolo di primo piano nel mercato rumeno⁹⁵.

⁹³ Ivi, b. 1920, fasc. 62, *Comptoir de Comert si Industrie a Società Ansaldo*, 12 settembre 1919.

⁹⁴ Ivi, *Ansaldo a Comptoir de Comert si Industrie*, 22 ottobre 1919.

⁹⁵ Ivi, b. 979, fasc. 18, *Costinescu a Mario Perrone*, 5 maggio. L'ottimismo di Costinescu circa il buon esito del progetto è la nota dominante della lettera: «Le Group roumain qui s'intéresse à la question des usines métallurgiques voudrait savoir vos intentions du développement de cette industrie en Roumanie. Ce Groupe détient actuellement le chantier de Galatz (anciennement chantier Fernik) d'un val-

I progetti di collaborazione con i gruppi imprenditoriali più intraprendenti della Romania potevano stimolare una realtà ancora priva di importanti fattori propulsivi. Infatti, a distanza di oltre un anno dalla riunione del 19 novembre 1919, il quadro generale del trasporto ferroviario era rimasto immutato. Nessuna società dei Paesi dell'Intesa era riuscita a migliorare la rete ferroviaria «completamente paralizzata e disorganizzata» i vagoni e le locomotive erano insufficienti, i tempi di percorrenza lunghissimi, il progetto di affidare a una società inglese la ristrutturazione della rete ferroviaria era osteggiato dall'opinione pubblica. «I Romeni, che in seguito ai risultati della guerra sono diventati nazionalisti, non ne vogliono sapere e la stampa si scaglia contro il Governo per opporsi all'eventuale cessione»⁹⁶. Il perno dell'industria cantieristica rumena era il Danubio, dove però sorgevano cantieri obsoleti; il cantiere Danubio a Braila era allo stato primitivo, disorganizzato, mentre la sua posizione e l'intenso traffico fluviale avrebbero potuto stimolare la nascita di industrie per la riparazione e la costruzione di natanti fluviali. Luigi Moretti, maggiore del Genio Navale e collaboratore di Cerbino era però convinto che l'investimento italiano in questo settore poteva dare ottimi risultati. «Vi è poco e nulla», con questa frase lapidaria Moretti rappresentava l'industria meccanica della Romania, un altro settore dove era possibile «fare moltissimo». Alla fine del 1920 il quadro complessivo del commercio marittimo e fluviale era meno pesante: la navigazione sul Danubio e il cabotaggio sul Mar Nero registravano una timida ripresa e la nascita di nuove società con capitali esteri e rumeni. Le richieste riguardavano in quel momento la fornitura di rimorchiatori e naviglio di piccolo e medio tonnellaggio in ferro. Tuttavia la difficile situazione della rete ferroviaria continuava a colpire duramente l'industria petrolifera. Moretti aveva visitato i grandi impianti di stoccaggio di

eur de 5 millions [Lei]. Pour le grand développement de l'avenir en a déjà acquis un grand terrain de 20 hectares a Galatz et on est en train d'acquérir un autre terrain plus grand à Braila pour l'installation d'un chantier naval. Le nouveau capital à investir serait actuellement de 50 millions. Sur ces 50 millions seraient attribués au capital roumain et 10-20 millions pourraient être à la disposition du capital italien. Nous voudrions savoir dans quelle proportion vous voudriez participer au capital et dans quelles conditions. Si toute la participation serait en argent, ou bien si vous desirés envoyer une partie en machines et installations, ou une proposition.»

⁹⁶ Ivi, b. 921, fasc. 1, *Monti a Cerbino*, 8 gennaio 1921.

Braila, costruiti dal Credit Petrolifer, Societate pentru Favorizarea Desvoltare Industrie Petrolifere din Romania (fondata nel 1906), con una capacità di circa 400.000 tonnellate⁹⁷. Il Rapporto Moretti si chiudeva con un giudizio che riassumeva in sé due prospettive economiche diverse: impegno e disimpegno delle aziende italiane a investire nel Paese balcanico⁹⁸.

È impressione del sottoscritto che la Romania sia in grande disorganizzazione, in uno stato caotico. Personalità estere mi dicevano che trattasi di un popolo che ha bisogno di essere diretto e guidato. Prima vi erano i tedeschi, ora a questi dovrebbero e potrebbero subentrare degli altri. Potrebbero essere gli italiani tanto più che sono ben visti e ben accettati. Qualche cosa si sta facendo per merito e con l'aiuto della Banca Commerciale Italiana e del Credito Italiano che hanno costituito colà Banche Italo-Rumene e vanno interessandosi nelle varie industrie locali. Trattando e parlando con molti rumeni ho però avuto l'impressione generale che si parli molto e si conchiuda poco e ciò sia per i cambi sfavorevoli sia perché trattasi di popolo orientale che è quindi molto diffidente.

Il Rapporto evidenziava un parziale dinamismo imprenditoriale soltanto da parte dei due maggiori istituti di credito italiano, era assente ogni riferimento alla Bis per cui il ruolo dell'Ansaldo in Romania risultava marginale.

7. L'industria aeronautica tra progettualità e realtà

Alla fine del conflitto l'Ansaldo avviò un piano di ristrutturazione dell'intero comparto aeronautico, concentrando la produzione in un unico impianto, la Società Aeronautica Ansaldo (aprile 1920)⁹⁹. L'aviazione divenne un fattore importante dello sviluppo economico aziendale; il paradigma tecnologico individuato dai fratelli Perrone nella «sintesi di un gruppo di industrie diverse» che davano luogo a un nuovo ciclo industriale semplice e complesso al tempo stesso rispecchiava il grado di preparazione tecnica dell'Ansaldo¹⁰⁰.

⁹⁷ Ivi, *Relazione Moretti*, [dicembre 1920].

⁹⁸ *Ibidem*.

⁹⁹ Si veda la densa documentazione in ASA, *AFP*, b. 1441, fasc. 9.

¹⁰⁰ Ivi, *Memoria di Mario Perrone*, 23 maggio 1919.

Convinti dell'eccellenza del loro prodotto i Perrone tentarono di esportarlo nei Paesi dell'Europa orientale. Gli obiettivi più importanti del loro programma transnazionale furono senza dubbio Romania e Polonia, mentre Serbia-Croazia-Slovenia registrarono una politica di penetrazione meno intensa, molto modesto l'interesse per la Grecia¹⁰¹.

Con molta probabilità il programma rumeno fu avviato nelle sue linee generali agli inizi del 1921, dopo l'attenta analisi del rapporto compilato da Giuseppe Brezzi, dove il responsabile dell'Ansaldo Costruzioni Aeronautiche nell'Europa orientale faceva il punto delle trattative in corso con il governo rumeno¹⁰². Il progetto era in ritardo rispetto alle esigenze della Romania che necessitava subito di aerei, armi e munizioni per difendersi dalla Russia sovietica, dall'Ungheria e dalla Bulgaria. Secondo Webster l'Ansaldo era l'unica società italiana in grado di rifornire la Romania e, presumibilmente, i Perrone avrebbero adottato la stessa strategia già messa in atto negli altri Stati dell'est europeo: stipulare con il Paese balcanico «non semplici accordi commerciali internazionali a breve termine, [ma] una cooperazione di lunga durata a livello militare e industriale»¹⁰³. La realtà, però, era ben diversa dalla visione ottimistica di Webster; occorre infatti contrastare l'attività delle società aeronautiche francesi che, nell'inverno del 1921, vantavano una presenza molto radicata in Romania. L'Ansaldo inoltre non disponeva né di un adeguato sostegno finanziario da parte della Bis, colpita da una crisi sempre più acuta, né di una sufficiente copertura politica da parte del governo Giolitti, prudente verso i progetti perroniani e maggiormente attento a quelli della «concorrente» Comit. Una linea politica per molti aspetti difforme da quella del precedente governo Nitti, finalizzata alla creazione di un gruppo tecnocratico e imprenditoriale espressione delle

¹⁰¹ Ivi, b. 2031, fasc. 9; ivi, b. 770, fasc. 12, (Serbia-Croazia-Slovenia); ivi, b. 845, fasc. 27, (Grecia).

¹⁰² ACS, FP, b. 1, fasc. 6, sf. 1, *Brezzi a Pio Perrone*, 31 marzo 1921.

¹⁰³ R.A. Webster, *Una speranza rinviata*, cit., pp. 253-254. Il programma di cooperazione fu sperimentato anche con gli Stati dell'Europa orientale appena citati nel testo, M. Benegiamo, N. Ridolfi, *L'Ansaldo dei Perrone nell'Europa orientale nel primo dopoguerra: il caso della Polonia*, cit., pp. 157-182; M. Benegiamo, P. Nardone, N. Ridolfi, *L'Ansaldo dei Perrone e la Romania nel primo dopoguerra*, in «Società e Storia», n. 159, 2018, p. 140.

due anime del capitalismo industriale e finanziario del Paese, gravitanti nelle *leadership* di Comit e Ansaldo¹⁰⁴.

All'epoca del rapporto Brezzi il gruppo industriale e finanziario facente capo alla Comit era interessato al controllo della produzione aerea nazionale. A tal fine aveva avviato delle trattative per costituire una nuova società aeronautica italo-tedesca che, operando sotto il nome di Saiam (Società anonima imprese aeree Milano), sarebbe stata formata dalla vecchia Saiam (fondata nel gennaio 1921) e dalla Società Aeronautica Sablatnig di Berlino. Al capitale sociale, previsto in 20.000.000 di lire, avrebbero partecipato per 3.000.000 la società tedesca, per 4.000.000 la Saiam e per il resto la Comit. Lo scopo della nuova Saiam era quello di gestire numerose linee aeree di trasporto civile che le sarebbero state concesse dal governo italiano, con velivoli costruiti dalla Sablatnig.

Secondo i Perrone l'obiettivo della nuova società era, soprattutto, quello di «impedire l'eventuale costituzione di una Compagnia Italo-Franco-Inglese per esercire una linea internazionale attraverso Nizza-Brindisi-Oriente», iniziativa alla quale l'Ansaldo intendeva partecipare. Il progetto della Comit rappresentava, quindi, per la società genovese un programma con obiettivi molto più vasti e importanti, tesi al controllo tedesco dell'industria aviatoria italiana¹⁰⁵.

Per scongiurare tale pericolo Pio Perrone il 2 aprile 1921 inviava al generale Arturo Cittadini «a titolo di informazione riservatissima» una copia del rapporto Brezzi, accompagnato da un breve promemoria:

La Banca Commerciale è collegata in Romania ad una grande Banca ebraica, con la quale il nostro agente di Bucarest è in ottime relazioni. Se la Banca Commerciale rappresentasse veramente gli interessi italiani ed in Italia vi fosse quell'accordo bancario [... lo sforzo per] l'espansione degli interessi italiani [in Romania] sarebbe assai minore¹⁰⁶.

¹⁰⁴ A. Carparelli, *op. cit.*, p. 215; F. Mazzonis, *op. cit.*, pp. 11-13 e V. Castronovo, *op. cit.*, pp. 214-226.

¹⁰⁵ ACS, FP, b. 1, fasc. 6, sf. 1, *Promemoria [Pio] Perrone*, 21 febbraio 1921; Garelo G., *L'aviazione civile tra le due guerre mondiali*, in P. Ferrari (a cura di), *L'aeronautica italiana: una storia del Novecento*, Milano, FrancoAngeli, 2004, p. 70.

¹⁰⁶ ACS, FP, b. 1, fasc. 6, sf. 1, *Promemoria Pio Perrone a Cittadini (primo aiutante di campo del Re)*, [2 aprile 1921].

I Perrone erano convinti che l'intervento della Comit in Romania non avrebbe assolutamente facilitato l'avvio dell'industria aeronautica dell'Ansaldo, vista la presenza della potente e vasta rete industriale, commerciale e finanziaria creata da Toeplitz nel primo dopoguerra. Secondo i Perrone il progetto della Comit era finalizzato a subordinare l'economia e la finanza italiana all'imperialismo tedesco. Per tale motivo si riservavano di sollecitare il governo Giolitti a prestare una maggiore attenzione al "programma nazionale" da loro elaborato che prevedeva sì la partecipazione della Comit, però "convertita" allo sviluppo industriale dell'Italia. Era l'unica soluzione per evitare l'asservimento dell'economia italiana a quella tedesca.

Nel marzo 1921 la Romania disponeva di una modesta aviazione militare, organizzata e controllata dai francesi. La flotta era formata dal materiale asportato all'Ungheria, in seguito all'invasione della Romania nel giugno 1919, e dal materiale acquistato dalla Francia¹⁰⁷. Con questo modesto apparato, il governo rumeno aveva costruito alcune squadriglie in attività sui confini con la Russia, nonché una «scuola di Piloti»¹⁰⁸. Nello stesso tempo aveva elaborato «un programma molto vasto per la sistemazione della difesa del territorio a mezzo di aeroplani» dagli attacchi di Russia, Bulgaria e Ungheria. A tal fine il Ministero della Guerra aveva stabilito di dotarsi nel più breve tempo possibile di 10 squadriglie di 10 velivoli ciascuna «e cinque aeroplani di riserva per squadriglia», in tutto 150 velivoli. Brezzi era riuscito a stabilire ottimi rapporti con il colonnello Andrea Popovoci, tra i maggiori responsabili dell'armamento aeronautico della Romania. Le trattative italiane allarmarono i francesi che, temendo di perdere la loro posizione di privilegio nel settore, misero in atto un'accesa campagna denigratoria, sfruttando i pesanti effetti negativi del boicottaggio praticato dagli operai delle fabbriche del nord Italia.

I disordini verificatisi a partire dal maggio 1920 avevano da una parte lo scopo di impedire l'invio di materiale bellico nei Paesi dell'Europa orientale allora in guerra o potenziali nemici dei bolscevichi (Romania, Polonia, Ucraina), dall'altra di ridimensionare gli effetti dell'occupazione delle stesse fabbriche. Boicottaggio e occupa-

¹⁰⁷ Ivi, fasc. 6, sf. 1, *Brezzi a Pio Perrone*, 31 marzo 1921.

¹⁰⁸ *Ibidem*.

zione furono fattori sufficienti per screditare all'estero l'Ansaldo e le altre grandi aziende del nord Italia. La posizione dell'Italia in Romania si fece pertanto più debole, il governo rumeno era convinto:

che sulla produzione bellica italiana, annotava Brezzi, non [era] più possibile contare tanto più in un periodo eventuale di lotta con la Russia [...]. Questo stato di cose [...] mi ha quindi rivelato tutte le difficoltà che intervengono e si frappongono alla riuscita di una nostra penetrazione¹⁰⁹.

Le preoccupazioni dei Perrone per il futuro incerto che attendevano nell'Europa orientale i progetti transnazionali del capitalismo industriale italiano, vennero amplificati dal fenomeno dell'occupazione delle fabbriche. Un evento interpretato dagli stessi Perrone alla stregua di un'ulteriore prova del progetto della Comit finalizzato «alla distruzione» della struttura industriale della parte più sviluppata del Paese. Per i fratelli Perrone la Germania, con l'appoggio di Toeplitz e del suo potente gruppo imprenditoriale e finanziario filotedesco, era in procinto di vendicarsi «contro la nazione [Italia] che osò combattere la Germania», per questo l'industria italiana doveva essere assoggettata a quella tedesca, contribuendo così «alla ricostruzione della grandezza teutonica». Secondo i Perrone la Comit aveva, quindi, deliberatamente inasprito le relazioni industriali con il ricorso alla serrata, facendo aderire al provvedimento quasi tutte le maggiori aziende del nord da essa controllate. L'acuirsi dello scontro con le masse operaie mobilitate all'inizio dai sindacati, solo per ottenere miglioramenti salariali e normativi, portò all'accordo siglato il 15 settembre 1920 da Ettore Conti, all'epoca presidente di Confindustria e vice presidente della Comit e da Giolitti, allora capo del governo. Per i Perrone l'accordo rappresentò il successo della strategia della Comit, sanciva il principio del controllo delle industrie da parte «delle masse operaie e della loro compartecipazione agli utili della società»; al contrario, per i vertici dell'Ansaldo «il disastro era irreparabile [...], la sconfitta degli industriali segna[va] la fine dell'industria italiana»¹¹⁰.

¹⁰⁹ *Ibidem*.

¹¹⁰ Ivi, b. 1, fasc. 9, sf. 1, *La verità sull'agitazione operaia del settembre 1920. Le sue cause e le sue conseguenze*, s.d.; ASBCI, VCA, *Delibere del 22 ottobre 1920*.

8. Prospettive del programma Brezzi

Nell'inverno 1921 il progetto preparato da Brezzi per favorire la partecipazione dell'Ansaldo all'industria aeronautica in Romania dipendeva soprattutto dalla capacità dei Perrone di gestire i rapporti con la Société Anonyme des Ateliers d'Aviation Louis Breguet¹¹¹, con il governo conservatore del generale Alexandru Averescu e con la classe imprenditoriale rumena. La Breguet partiva molto avvantaggiata rispetto all'Ansaldo nella fornitura di velivoli alla Romania. Poteva sfruttare il *background* costruito in occasione della minaccia di invasione da parte dei bolscevichi, quando la società francese rifornì massicciamente la Romania di materiale bellico. Erano convinti francofili il ministro degli Esteri Take Ionescu «tanto che a Bucarest è chiamato da molti semplicemente “il ministro Petin”» e il ministro della Guerra, mentre Averescu «non è, pare, decisamente francofilo e vede di buon occhio l'avanzarsi di un'influenza italiana»¹¹². Un quadro operativo che restava comunque angusto, con pochi spazi di manovra. Anche l'eventuale appoggio del colonnello Popovici e i problemi tecnici legati all'acquisto di aerei Breguet, non erano fattori sufficienti ad attenuare il pessimismo manifestato da Brezzi e da Ferrero (quest'ultimo entrato nella trattativa per dar man forte al suo collega). L'Ansaldo riponeva una moderata fiducia sull'aiuto di Popovici che si era dichiarato più volte contrario «all'adozione di apparecchi metallici come i Breguet»¹¹³. Egli era convinto che la Romania non sarebbe stata in grado di fabbricarli per la mancanza di materie prime e di personale tecnico. Al contrario i velivoli proposti dall'Ansaldo erano costruiti completamente in legno, sicché la loro riproduzione in Romania sarebbe stata facilissima in quanto la Transilvania presentava tutta la gamma di ottime qualità di legno adatto per costruzioni, inoltre la Romania disponeva di un consistente gruppo di maestranze specializzate nella lavorazione del legno. Tuttavia lo scetticismo di Brezzi perdurava, in quanto, sebbene i quadri tecnici dell'Aviazione Rumena fossero decisamente favorevoli all'Ansaldo,

¹¹¹ Fondata nel 1911 da Louis Charles Breguet era tra le maggiori fornitrici di velivoli allo Stato francese nella prima guerra mondiale.

¹¹² ACS, FP, b. 1, fasc. 6, sf. 1, *Brezzi a Pio Perrone*, 31 marzo 1921.

¹¹³ *Ibidem*.

la pressione politica della Francia, finalizzata «al collocamento della sua produzione industriale [e] all'accaparramento dei maggioranti del Governo Rumeno» intralciava pesantemente il progetto dei Perrone¹¹⁴. Nel frattempo Ferrero era riuscito a ottenere l'intermediazione di Alberto Martin Franklin, inviato straordinario e ministro plenipotenziario d'Italia in Romania¹¹⁵. Il diplomatico assicurò a Brezzi la disponibilità del Ministero della Guerra e degli Esteri rumeno a prendere in esame le proposte dell'Ansaldo «prima di aggiudicare al Consorzio Francese la fornitura» di 150 velivoli¹¹⁶. Franklin lavorava con Michael Negr, pubblicista del quotidiano «Universul», tra i più apprezzati giornalisti rumeni. Tra il governo rumeno e italiano esisteva già un accordo per uno scambio quotidiano di notizie telegrafiche che «trova[vano] la via dei giornali attraverso le Agenzie». Patrocinatore di questa iniziativa era il dott. [?] Coroi «capo della censura telegrafica, creatura di Bătrianu e quindi destinato ad “arrivare”, che lavora d'accordo con il nostro Ministro d'Italia Martin Franklin»¹¹⁷.

L'iniziativa di Ferrero-Brezzi-Franklin disturbò l'accordo con la Francia, tanto che il Consorzio Francese fu costretto cambiare l'impostazione della trattativa. Esso si impegnò a costruire nel corso del 1921 uno stabilimento aeronautico in Romania, dietro l'impegno del governo di concedergli in esclusiva per cinque anni la produzione dei velivoli rumeni e di impegnarsi con commesse di 400 aerei all'anno. La tipologia degli aerei sarebbe stata decisa dal governo rumeno¹¹⁸. Si trattava di una proposta molto interessante, sicché l'Ansaldo fu costretta a prospettarne una più vantaggiosa. Ferrero e Brezzi, consapevoli dei forti appoggi politici dei francesi, nonché della difficoltà

¹¹⁴ *Ibidem*.

¹¹⁵ ASA, AFP, b. 1268, fasc. 25, *Fattorini a Mario Perrone*, 12 novembre 1919.

¹¹⁶ ACS, FP, b. 1, fasc. 6, sf. 1, *Brezzi a Pio Perrone*, 31 marzo 1921.

¹¹⁷ ASA, AFP, b. 1268, fasc. 25, *Fattorini a Mario Perrone*, 12 novembre 1919. Franklin fu un abile organizzatore dei rapporti tra la stampa italiana e quella rumena, nonché tra i promotori della fondazione, il 5 giugno 1921, della Camera Italiana di Commercio e Industria in Romania. L. Santoro, *L'Italia e l'Europa orientale. Diplomazia culturale e propaganda 1918-1943*, Milano, FrancoAngeli, 2005, p. 112.

¹¹⁸ ACS, FP, b. 1, fasc. 6, sf. 1, *Brezzi a Pio Perrone*, 31 marzo 1921.

in quel momento da parte dell'Ansaldo di immobilizzare ingenti capitali per la costruzione dello stabilimento aeronautico, valutarono la possibilità di trovare sul posto un gruppo industriale finanziario, capace di assumere questa impresa. La scelta si orientò verso il gruppo romeno Leonida & C. controllato dal partito liberale dell'ex premier Brătianu. Una mossa intelligente. Il gruppo che faceva capo a Leonida & C. era all'epoca nelle mani della Banca Nazionale Rumena, per cui disponeva delle maggiori influenze politiche, nonché delle maggiori disponibilità di denaro, rappresentava in Romania Fiat, Mercedes e Benz e aspirava a concludere l'affare con l'Ansaldo. Ciò avrebbe consentito ai Perrone di prendere «di colpo in mano l'Aviazione Rumena». Un possibile accordo tra Leonida e Ansaldo destava «grave inquietudine presso il Ministero della Guerra e presso quello degli Esteri, poiché naturalmente il Consorzio Francese [veniva] a trovarsi in condizione di inferiorità». Bătrianu sfruttò abilmente il progetto Breguet accusando il governo rumeno di «mandare in rovina le finanze dello Stato» per favorire gli accordi con i francesi: la concorrenza tra Ansaldo e Consorzio Francese venne così spostata dal Partito liberale «nel solo campo [politico] che i francesi terrebbero ad evitare». L'evoluzione positiva dell'accordo Leonida-Ansaldo stimolò l'attenzione del governo italiano, intenzionato a chiedere «spiegazioni al Ministro Tachionescu per il suo contegno ostile verso l'Italia»¹¹⁹.

L'accordo prevedeva che l'Ansaldo avrebbe venduto al gruppo Leonida 150 velivoli tipo A/300 C «con un ribasso dello 0,35 sul prezzo dell'offerta dei Breguet Francesi», al prezzo di 80.000 lire ciascuno. Alla conclusione del contratto Leonida avrebbe fornito una garanzia bancaria (Banca Nazionale Rumena) per l'intero importo della commessa. Nel contempo la stessa Leonida si sarebbe impegnata nei confronti del Ministero della Guerra Rumeno a costruire, entro l'anno, nel circondario di Brasciow [Brasov], uno Stabilimento per la

¹¹⁹ *Ibidem*. Nel testo Brezzi usa Tachionescu, unione di Take e Ionescu. All'epoca Ionescu era ministro degli Esteri e presidente del Partito Borghese Democratico. Personaggio di spicco della politica estera rumena Ionescu fu tra gli artefici della creazione della Piccola Intesa tra Cecoslovacchia, Romania e Jugoslavia (1920-1921) avente lo scopo di impedire la revisione dei trattati di pace, in particolare di quello di Trianon, a vantaggio dell'Ungheria. S. Neagoe, *op. cit.*, pp. 380-384; N.C. Nicolescu, *op. cit.*, pp. 250-253.

costruzione di aeroplani, con annesso campo di volo. Una scelta strategica: Brasov era il principale centro della Transilvania, situato nella parte centrale della Romania¹²⁰. L'Aeronautica Ansaldo avrebbe costruito lo stabilimento e, per un periodo di almeno tre anni, avrebbe assunto la direzione e l'organizzazione tecnica dell'impianto. Ciò rappresentava una garanzia enorme, nonché la possibilità di continuare a collocare i brevetti della società genovese. Infine il gruppo Leonida avrebbe pagato le spese necessarie per l'acquisto del terreno e per la costruzione dello stabilimento «con l'utile derivante dalla prima fornitura dei suddetti 150 apparecchi per cui cercherà di fare tutto il possibile per arrivare ad una conclusione»¹²¹.

Il punto debole del programma di Brezzi era rappresentato dall'ostilità del governo rumeno che restava ancora in gran parte francofilo. Affinché l'accordo Leonida-Ansaldo andasse a buon fine occorreva necessariamente un'apertura da parte del governo allora in carica, oppure un nuovo esecutivo guidato da Brătianu. Inoltre era necessario neutralizzare l'ostilità esercitata dalla Comit e dalla sua fitta rete di partecipazioni nella struttura industriale e finanziaria della Romania postbellica, il cui centro propulsore era la Bcir¹²².

Gli eventi però precipitarono. Il 31 dicembre del 1921 i fratelli Perrone furono costretti a dimettersi dai vertici dell'Ansaldo, mentre il 17 gennaio del 1922 Brătianu fu eletto primo ministro (restò in carica fino al 29 marzo 1926). Il suo governo riprese il progetto di costruire la prima industria aeronautica in Romania, fondando il 25 maggio 1925 l'Industria Aeronautică Română (Iar), con sede sociale e stabilimento a Brasov. Tra i protagonisti non figurò l'Ansaldo, allora in fase di ristrutturazione, dopo il crollo dei Perrone e della Bis. La Iar venne fondata per iniziativa delle società francesi Lorraine-Dietrich e Blériot Spad (Société Pour l'Aviation et ses Dérivés), della società rumena Astra S. A. di Arad (costruttrice di vagoni ferroviari) e della Banca Nazionale di Romania¹²³.

¹²⁰ ACS, *FP*, b. 1, fasc. 6, sf. 1, *Brezzi a Pio Perrone*, 31 marzo 1921.

¹²¹ *Ibidem*.

¹²² L. Stanciu, *op. cit.*, p. 272.

¹²³ N. Banea, T. Tomescu, *Din Istoria IAR (Industria Aeronautică Română) Braşov*, in «Buletinul AGIR», n. 2, 2015, pp. 118-121; ASBCI, *VCA*, 5 vol., *Deliberazione 6 marzo 1920*; L. Segato, *op. cit.*, p. 533.

L'esito negativo del progetto dei Perrone di partecipare all'industria aeronautica della Romania rappresentò per la società di Genova un duro colpo. Era lecito da parte dei Perrone nutrire speranze concrete in questo settore industriale (e anche in quello cantieristico): la competenza tecnica della società genovese nell'industria aeronautica era apprezzata a livello nazionale e internazionale. Più difficile si presentava il progetto di inserirsi nella politica petrolifera del governo rumeno, un settore dove l'Ansaldo non aveva un sufficiente *know how*. Anche nel caso dell'industria aeronautica l'Ansaldo non fu in grado di spezzare il blocco monolitico costruito dall'imperialismo industriale e finanziario dei Paesi dell'Intesa. L'Europa orientale era diventata un grappolo di "colonie" a eccezione, forse, della Cecoslovacchia. L'unica società italiana che riuscì a ritagliarsi uno spazio importante fu la Comit, la principale antagonista del "progetto nazionale" dei Perrone.

Il fallimento della conquista del mercato rumeno da parte dei Perrone per quanto riguardava l'industria aeronautica dipendeva da una serie di fattori che peraltro, nello stesso tempo, condizionavano pesantemente l'espansionismo economico finanziario e industriale progettato dell'Ansaldo nel primo dopoguerra in Europa orientale. La partecipazione dei Perrone al programma di sviluppo dell'industria aeronautica della Romania messo a punto da Brezzi superava le potenzialità finanziarie e politiche della società di Genova. Per esempio l'Ansaldo non riuscì ad attuare in tempi brevi la riconversione post-bellica a causa della grave crisi finanziaria della Bis. La possibilità di rifornirsi direttamente di materie prime, il potenziamento della flotta mercantile e la revisione dei noli marittimi, avrebbero potuto liberare l'Ansaldo dal pesante sistema iugulatorio delle società estere, riducendo notevolmente i costi di produzione. Inoltre la presenza massiccia della Comit nei nuovi mercati dell'Europa orientale toglieva spazio vitale all'Ansaldo. Altro fattore importante che influi negativamente sul programma rumeno dei Perrone fu il ruolo giocato dalla classe politica dirigente italiana. Il governo avrebbe dovuto disciplinare la concorrenza tra i due gruppi industriali, favorendo l'espansione economica di entrambi. Invece ciò non accadde.

A eccezione del governo Nitti, comunque condizionato dallo strapotere industriale e finanziario della Comit, i Perrone non furono supportati adeguatamente dagli altri governi. Mancarono ai due im-

prenditori genovesi i referenti politici in grado di imporre gli interessi economici dell'Italia nel contesto internazionale, in particolare alla Conferenza di Pace di Parigi. In generale, la debolezza del governo italiano nello scacchiere internazionale accrebbe le difficoltà dei Perone ad allacciare relazioni con i governi della Romania postbellica, in continua fase di mutamento. Un quadro molto fluido che, a sua volta, favoriva i Paesi dell'Intesa nel controllo e nella gestione dell'industria aeronautica della Romania, penalizzando le aziende italiane, prive di un'adeguata copertura politica. Per tutti questi motivi, in concomitanza con l'aggravarsi della crisi finanziaria e industriale dell'Ansaldo-Bis, nel corso del 1921 anche il progetto di partecipare al programma di potenziamento della flotta aerea deciso dal governo rumeno, un progetto che sembrava più foriero di successo, fu abbandonato dall'Ansaldo¹²⁴.

¹²⁴ ASBCI, *VCA*, 1920-1921, *passim*. Solo la Comit riuscì a rendere meno pesante la situazione, consolidando la sua rete finanziaria e commerciale, anche con la collaborazione della borghesia ebraica rumena.

Conclusioni

Un bilancio provvisorio della ricerca evidenzia risultati modesti, imputabili a un insieme di motivi peculiari e generali. Nel caso della Polonia, ma anche per molti aspetti, della Romania, il nazionalismo fu un fattore specifico che condizionò il processo di collaborazione con le società estere. Il nazionalismo coincideva con una fase difficile qual era il primo dopoguerra, quando la Polonia, tornata dopo oltre 120 anni di smembramento, a essere uno Stato indipendente, doveva dotarsi di un'adeguata struttura industriale¹. Il clima di forte tensione con la Germania, la Russia e la Cecoslovacchia avrebbe dovuto favorire la partecipazione di grandi gruppi industriali degli «ex Paesi alleati» per accelerare il processo di industrializzazione della Polonia. Il governo, al contrario, difendeva la borghesia locale obbligando le aziende straniere a non detenere più del 40% del capitale delle nuove società, mentre il restante 60% era riservato al governo stesso o a so-

¹ Sull'importanza del nazionalismo polacco nella fase della costruzione del sistema industriale si sofferma anche Row quando ricostruisce la partecipazione dell'Ansaldo alla nascita dell'industria aeronautica della Polonia: «La rinascita dello Stato polacco, dopo un secolo di smembramento, fu accompagnata da un analogo risveglio del nazionalismo. "L'essere polacco, [scrive Norman Davies], divenne la pietra di paragone della rispettabilità". La presenza di vaste minoranze e l'assenza di una tradizione nazionale fecero sì che il nascente Stato polacco incontrasse enormi problemi legati alla reintegrazione nazionale. Un nazionalismo virulento divenne il cemento della coesione nazionale. In questo clima la creazione di un'industria polacca, fondata sulla filiale di un'impresa italiana, era un'opera estremamente difficoltosa». T. Row, *op. cit.*, p. 186.

cietà polacche. Un ulteriore fattore destabilizzante collegato al nazionalismo polacco era la borghesia industriale e finanziaria ebraica molto numerosa, rappresentata dal gruppo Meyer. Nel caso dell'Ansaldo i legami di parentela di Casa Meyer con Józef Leopold Toeplitz (all'epoca amministratore delegato della Comit) potevano risultare un ostacolo ai progetti dell'Ansaldo, considerando i sentimenti di ostilità e di diffidenza dei polacchi nei confronti della ricca borghesia ebraica. Peraltro, la borghesia industriale e finanziaria polacca non era un gruppo molto compatto, il livello di coesione sui maggiori progetti industriali del Paese spesso si allentava e si registravano fasi di defezione o improvvise nuove partecipazioni. Il fenomeno spesso si innescava per effetto del ruolo importante dell'aristocrazia polacca che obbligava i gruppi imprenditoriali e finanziari a correggere le loro posizioni per non precludersi l'appoggio politico della nobiltà. Più in generale, la possibilità di fare a meno dell'appoggio della Comit nella conquista del mercato polacco, rumeno e russo era per l'Ansaldo-Bis un obiettivo difficile a causa della grave situazione finanziaria della Banca ansaldina (l'accordo Comit-Ansaldo nell'industria aeronautica della Polonia è emblematico). Nello stesso tempo i Perrone non potevano continuare a lungo il rapporto di collaborazione con la Comit: essi credevano che l'espansione in Polonia, Romania e Russia avrebbe dato i suoi frutti in tempi rapidi. Una volta raggiunti, avrebbero ripreso la scalata alla Comit, un'operazione necessaria per realizzare il loro programma industriale. L'opzione di sganciarsi da ogni rapporto con la Comit poteva ottenere discrete possibilità di successo se l'Ansaldo avesse potuto contare su un maggiore sostegno dello Stato, in virtù dell'identificazione ideologica della società con lo Stato stesso. Almeno fino alla caduta del governo Nitti nel giugno 1920 il programma tecnocratico dell'uomo politico lucano poteva alimentare nei Perrone la convinzione di ottenere un maggior impegno da parte dello Stato. A tutto questo bisogna aggiungere che i progetti dei Perrone nell'Europa orientale si svilupparono, spesso, sotto il fuoco incrociato di due diversi e contrapposti modelli interpretativi. Da una parte il modello teorizzato da Ernesto Galli Della Loggia e da Richard Webster, fondato sull'idea che l'azienda genovese fosse gestita in modo tecnocratico e che avesse obiettivi egemonici e imperialistici, dall'altra la tesi opposta: l'Ansaldo era un'importante azienda italiana, caratterizzata da una struttura tradizionale,

con qualche elemento tecnocratico, per molti aspetti legata alle commesse statali, non sufficientemente organizzata per conquistare ampie fette dei mercati esteri controllati dai grandi *trust* internazionali, in grado di praticare prezzi bassi e competitivi. Al riguardo, l'analisi di Marco Doria è paradigmatica. Lo storico genovese individua le cause del crollo «dell'impero perroniano» nella debolezza del progetto egemonico dei Perrone. I fattori che rendevano instabile l'azienda genovese erano la struttura e la strategia dell'azienda. Secondo Alfred D. Chandler esse funzionano se sono biunivoche e se la strategia precede la struttura². Nel caso dell'Ansaldo si registra, scrive Doria, «una strategia errata che si vuole perseguire con una struttura inadeguata. Strategia errata perché punta sull'espansione nel momento in cui sarebbe meglio ripiegare su sé stessi rafforzando le proprie posizioni». Struttura inadeguata rispetto ai «nuovi compiti che [i Perrone] si pongono»: sul modello comportamentale tipico di imprenditori protesi verso la creazione di imperi economici, anche i Perrone scelgono l'espansione dell'azienda, trascurando «il coordinamento e il consolidamento». Opzioni che invece imponeva la difficile situazione economica dell'Italia nel primo dopoguerra, opzioni tanto più urgenti, secondo Doria, in quanto il processo di riconversione postbellica, giudicato positivamente da Webster, in realtà era una struttura precaria, formata da «impianti tirati su rapidamente nel periodo bellico e riconvertiti frettolosamente dopo l'armistizio»³.

Infine un'ultima riflessione sull'opzione di concentrare tutti gli sforzi possibili sulla Russia rivoluzionaria. Nel maggio 1921 i Perrone rinunciarono a ogni programma di espansione economica nell'Est europeo, a eccezione della Russia «ebraica e bolscevica». Una scelta che confermava «l'antisemitismo pragmatico» dei Perrone: solo la conquista del mercato russo poteva impedire che «l'Italia diventasse fatalmente l'ultimo paese del mondo»⁴. Tuttora è difficile spiegare i motivi che allora spinsero i Perrone a considerare la Russia bolscevica come una sorta di «ancora di salvezza» del sistema industriale del-

² Per maggiori approfondimenti sull'argomento si veda: A.D. Chandler, *Strategia e struttura: storia della grande impresa americana*, Milano, FrancoAngeli, 1987.

³ M. Doria, *L'Ansaldo: l'impresa e lo Stato*, cit., pp. 147-150.

⁴ ASA, AFP, b. 770, fasc. 8, *Pio Perrone al sottosegretario di Stato del ministero dell'Interno*, maggio 1921.

l'Italia. L'ipotesi più sostenibile è quella della consapevolezza delle enormi prospettive economiche e commerciali che un Paese sterminato come la Russia dei Soviet poteva offrire ai maggiori gruppi industriali e finanziari italiani⁵. Inoltre, ad accrescere le possibilità di successo, vi era la convinzione dei Perrone che il mercato russo fosse ancora sostanzialmente fuori dal programma di conquista dei Paesi dell'Intesa per cui era possibile agire con maggiore libertà.

⁵ M. Benegiamo, P. Nardone, *L'Ansaldo dei Perrone e la Russia rivoluzionaria (1917-1921)*, cit., pp. 871-906.

Riferimenti bibliografici

Fonti archivistiche

Genova

Archivio Storico Ansaldo:

- Archivio Fratelli Perrone.

Milano

Archivio Storico Banca Commerciale Italiana:

- Verbali Consiglio Amministrazione, 1919-1921.

Archivio della Camera di Commercio:

Registro delle Ditte, ad nomen, 18 febbraio 1918.

Roma

Archivio Centrale dello Stato:

- Archivio Storico Ministero degli Affari Esteri, Fondo Affari Politici.
- Fondo Perrone.
- Fondo Saverio Nitti.

Archivio Storico Banca d'Italia:

- Rapporti con l'estero.

Varsavia:

- Archivum Akt Nowych w Warszawie.

Fonti a stampa

Archivum Akt Nowych w Warszawie, *Komitet Narodowy Polski 1514, s. 3-14, Kierownik Società anonima italiana Ansaldo, Perrone, do kierownika Banca Commerciale Italiana, Toplitza, w Mediolanie, Rzym, 26 maja 1919.*

- Credito Italiano (1926), *Società italiane per azioni. Notizie statistiche*, Roma, C. De Luigi.
- Ministero per gli Affari Esteri (2008) *I documenti diplomatici italiani, Sesta Serie: 1918-1922*, 3 vol., Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato s.p.a. (24 marzo-22 giugno 1919).
- Pubblicazioni degli Archivi di Stato. Fonti XXVI (1998), *Documenti per la storia delle relazioni Italo polacche (1918-1940). Dokumenty dotyczące historii stosunków polsko-włoskich (1918-1940 r.)*, I vol., Roma, Ministero per i Beni Culturali e Ambientali.
- Progetto Archivio Storico Fiat (1991), *Fiat 1915-1930. Verbali del Consiglio di Amministrazione*, I vol., Milano, Fabbri-Sonzogno.
- Società Aeronautica Ansaldo (1919), *I cantieri aeronautici "Ansaldo"*, s.n.t. [1919].
- The Jewish Communal Register of New York City, 1917-18* (1918), New York, Kehillah Jewish Community.
- United States Department of State (1920), *Papers Relating to the Foreign Relations of the United States, 1913-1920*, 2 vol., Washington, Government Printing Office.

Letteratura

- Alimenti C. (1937), *La questione petrolifera italiana*, Torino, Einaudi.
- Arnold A.Z. (1937), *Banks, Credit and Money, in Soviet Russia*, New York, Columbia University.
- Bagnasco E., Rastelli A. (1996), *Le costruzioni navali dell'Ansaldo*, in Hertner P. (a cura di), *Storia dell'Ansaldo, Dai Bombrini ai Perrone 1903-1914*, 3 vol., Bari, Laterza, pp. 180-194.
- Banea N., Tomescu T. (2015), *Din Istoria IAR (Industria Aeronautică Română) Braşov*, in «Buletinul AGIR», n. 2, pp. 118-127.
- Benegiamo M., Nardone P. (2014), *Tecnocrazia e politica in Italia dalla crisi del 1907 al primo dopoguerra*, in «Pecunia», n. 19, pp. 43-60.
- Benegiamo M., Nardone P. (2016), *L'Ansaldo dei Perrone e la Russia rivoluzionaria (1917-1921)*, in «Nuova Rivista Storica», n. 3, pp. 871-906.
- Benegiamo M., Nardone P., Ridolfi N. (2018), *L'Ansaldo dei Perrone e la Romania nel primo dopoguerra*, in «Società e Storia», n. 159, pp. 117-149.
- Benegiamo M., Ridolfi N. (2015), *L'Ansaldo dei Perrone nell'Europa orientale nel primo dopoguerra: il caso della Polonia*, in «Studi Storici», n. 1, pp. 157-182.
- Berend T.I., Ranki G. (1978), *Lo sviluppo economico nell'Europa centro-orientale nel XIX e XX secolo*, Bologna, il Mulino.
- Boambă J. (1964), *Repubblica dell'Accademia Rumena Popolare. Dizionario Enciclopedico Rumeno*, Bucarest, Politica Edizioni, I.
- Budrewicz O. (1983), *Sagi Warszawskie*, Warszawa, Czytelnik.

- Buzatu G. (1998), *O Istorie a Petrolului românesc*, București, Editura Enciclopedică.
- Cadieux F. (1986), *Western Technology and Early Russian Pipelines, 1877-1917*, in «The Journal of European Economic History», 15 vol., n. 2, pp. 335-344.
- Carporelli A. (1983), *Uomini, idee, iniziative per una politica di riconversione industriale in Italia*, in Hertner P., Mori G. (a cura di), *La transizione dall'economia di guerra all'economia di pace in Italia e in Germania dopo la prima guerra mondiale*, Bologna, il Mulino, pp. 207-247.
- Castronovo V. (1975), *La Storia Economica. Dall'Unità ad oggi*, in *Storia d'Italia*, IV vol., Torino, Einaudi, pp. 192-193.
- Cataluccio F. (1936), *La questione degli Stretti. Studio storico-diplomatico*, Milano, ISPI.
- Chamberlin W.H. (1967), *Storia della rivoluzione russa*, II vol., Milano, Il Saggiatore.
- Chandler A.D. (1987), *Strategia e struttura: storia della grande impresa americana*, Milano, FrancoAngeli.
- Crespi S. (1937), *Alla difesa dell'Italia in guerra e a Versailles. Diario 1917-1919*, Milano, Mondadori.
- Crisp O. (1967), *Russia, 1860-1914*, in Cameron R. (a cura di), *Banking in the Early Stages of Industrialization*, New York, Oxford University Press, pp. 183-228.
- Curami A. (1994), *L'Ansaldo e l'industria bellica*, in «Italia Contemporanea», n. 195, p. 273-308.
- D'Alessandro M. (1998), *L'organizzazione delle reti estere. Comit e Credit nei centri finanziari internazionali (1910-1935)*, in «Archivi e Imprese», n. 18, pp. 245-289.
- Davies R.W. (1992), *La politica economica e sociale nell'Urss, 1917-1941*, in *Storia Economica di Cambridge*, 8 vol., tomo II, Torino, Einaudi, pp. 432-504.
- De Courten L. (1983), *Marina mercantile e politica estera. L'Ansaldo di Pio Perrone nel primo dopoguerra*, in «Analisi Storica», I, n. 1, pp. 7-38.
- De Courten L. (1998), *L'Ansaldo e politica navale*, in De Rosa G. (a cura di), *Storia dell'Ansaldo. Dal crollo alla ricostruzione 1919-1929*, 5 vol., Bari, Laterza, pp. 117-137.
- De Matteo L. (2009), *Verso il Mar Nero nella crisi del primo dopoguerra. Programmi governativi, imprese e investimenti italiani in Transcaucasia*, in «Storia Economica», XII, n. 3, pp. 280-334.
- De Quirico R. (2001), *Italy and the Economic Penetration Policy in Central-Eastern Europe during the Early First Post-war Period*, in «The Journal of European Economic History», n. 2, p. 291-318.
- De Rosa G. (1998), *L'economia italiana dal dopoguerra alla grande crisi*, in De Rosa G. (a cura di), *Storia dell'Ansaldo. Dal crollo alla ricostruzione 1919-1929*, 5 vol., Bari, Laterza, pp. 1-23.
- De Rosa G., Malgari G. (1998), *Un profilo d'insieme*, in De Rosa G. (a cura di), *Storia dell'Ansaldo. Dal crollo alla ricostruzione 1919-1929*, 5 vol., Bari, Laterza, pp. 183-193.

- Dobb M. (1947), *Soviet Economy Development since 1917*, London, Routledge and Kegan Paul.
- Doria M. (1984), *Dal progetto di integrazione verticale alle ristrutturazioni dell'I-RI. La siderurgia Ansaldo (1900-1935)*, in «Annali della Fondazione Luigi Einaudi», n. XVIII, pp. 411-453.
- Doria M. (1989), *L'Ansaldo: l'impresa e lo Stato*, Milano, FrancoAngeli.
- Ehrlich E., Révész G. (1993), *Tendenze economiche nell'Est europeo*, in *Storia d'Europa. L'Europa oggi*, I vol., Torino, Einaudi, pp. 221-309.
- Falcherio A.M. (1982), *Banchieri e politici. Nitti e il gruppo Ansaldo-Banca italiana di sconto*, in «Italia Contemporanea», XXXIV, n. 146-147, pp. 67-92.
- Falcherio A.M. (1986), *La piramide effimera. Il sistema verticale Ansaldo dai primi passi alla distruzione*, in *Studi in memoria di Mario Abrate*, Torino, s.n.t., pp. 379-409.
- Falcherio A.M. (1990), *La Banca Italiana di Sconto (1914-1921): sette anni di guerra*, Milano, FrancoAngeli.
- Falcherio A.M. (1998), *L'estromissione dei Perrone*, in De Rosa G. (a cura di), *Storia dell'Ansaldo. Dal crollo alla ricostruzione, 1919-1929*, 5 vol., Bari, Laterza, pp. 25-40.
- Falcherio A.M. (2012), *La Banca «Italianissima» di Sconto tra guerra e dopoguerra (1914-1921)*, Narni, Crace.
- Fantoli C. (1918), *Romania, Russia e Italia: osservazioni ed esperienze*, Milano, Risorgimento.
- Fasce F. (1994), *L'Ansaldo dei Perrone e gli Stati Uniti*, in *Storia d'Italia. Le Regioni dall'Unità ad oggi. La Liguria*, Torino, Einaudi, pp. 693-724.
- Feinstein C., Teming P., Toniolo G. (1998), *L'economia europea tra le due guerre*, Bari, Laterza.
- Fleig A. (2005), *Vision of Prosperity in Austrian Galicia*, Massachusetts, Harvard University Press.
- Fondazione Ansaldo (2011), *Archivio Perrone 1871-1945*, Genova, Fondazione Ansaldo.
- Fornaro P. (2004), *L'Europa orientale nella storiografia e nella pubblicistica italiana tra le due guerre mondiali*, in Fornaro P. (a cura di), *La tentazione autoritaria. Istituzioni, politica e società nell'Europa centro-orientale tra le due guerre mondiali*, Soveria Mannelli, Rubbettino, pp. 221-268.
- Fossati E. (1929), *L'Ungheria economica: studi e ricerche sulle condizioni demografiche, economiche e finanziarie dell'Ungheria attuale*, Padova, Cedam.
- Galli Della Loggia E. (1970), *Problemi di sviluppo industriale e nuovi equilibri politici alla vigilia della prima guerra mondiale. La fondazione della Banca italiana di sconto*, in «Rivista Storica Italiana», n. 4, pp. 824-886.
- Garelo G. (2004), *L'aviazione civile tra le due guerre mondiali*, in Ferrari P. (a cura di), *L'aeronautica italiana: una storia del Novecento*, Milano, FrancoAngeli, pp. 69-80.
- Giurescu D.C. (2003), *Istoria României în date*, București, Editura Enciclopedică.
- Gladkov I.A. (1951), *Nacionalizacija promyšlennosti v SSSR: Sbornik Dokumentov i materialov 1917-1920 gg*, Moskva, Gospolitizdat.

- Gladkov I.A. (1954), *Voprosy planirovaniia sovetskogo Khoziaistva v 1918-1920 gg.*, Moskva, Gospolitizdat.
- Grabski W. (1920), *Project programma polityki ekonomii i finansy Polski po wojnie*, Warsaw, Wydawnictwo Ministerstwa Skarbu.
- Guarneri F. (1953), *Battaglie economiche tra le due grandi guerre*, Milano, Garzanti.
- Gusti D. (1940), *Enciclopedia României*, București, Imprimeria Națională, 3.
- Jasny N. (1950), *Recensione a Istoriia narodnogo khozjajstva SSSR*, in «Political Science Quartely», 65 vol., n. 2, pp. 302-305.
- Karnkowski P. (2007), *Exploration and exploitation of oil and gas fields in Poland: a historical outline*, in «Przegląd Geologiczny», n. 55, 12/1, pp. 1049-1059.
- Kaser M.C. (1980), *L'imprenditorialità russa*, in *Storia Economica di Cambridge*, 7 vol., II, Torino, Einaudi, pp. 524-640.
- Kovacs G.E. (1964), *Storia delle raffinerie di petrolio in Italia*, Roma, Colombo.
- Landau Z. (1961), *Polskie zagraniczne pożyczki państwowe 1918-1926*, Warszawa, Książka i Wiedza.
- Landau Z., Tomaszewski J. (1971), *Zarys historii gospodarczej Polski 1918-1939*, Warszawa, Książka i Wiedza.
- Legnani M. (1972), *Espansione economica e politica estera nell'Italia del 1919-21*, in «Il Movimento di Liberazione in Italia», n. 3, pp. 3-51.
- Ljaščenko P.I. (1947-1948), *Istoriia narodnogo khozjajstva SSSR*, 2 vol., Leningrad, Politicheskaya literatura.
- Ljaščenko P.I. (1949), *History of the National Economy of Russia to the 1917 Revolution*, New York, Macmillan Company (tradotto dal russo da L.M. Herman).
- Maifreda G. (2007), *La disciplina del lavoro. Operai, macchine e fabbriche nella storia italiana*, Milano, Mondadori.
- Malgeri G. (2003), *Nota sulle fonti parlamentari*, in Castronovo E. (a cura di), *Storia dell'Ansaldo. Un secolo e mezzo 1853-2003*, 9 vol., Bari, Laterza, pp. 501-521.
- Massoulié F., Gantelet G., Genton D. (1997), *La costruzione dell'Europa*, Firenze, Giunti.
- Mazzonis F. (2002), *Un dramma borghese: storia della Commissione parlamentare d'inchiesta per le spese di guerra*, in Crocella C., Mazzonis F. (a cura di), *L'inchiesta parlamentare sulle spese di guerra (1920-1923)*, I vol., Roma, Camera dei Deputati, Archivio Storico, pp. 3-231.
- Mckay J.P. (1970), *Pioneers of Profit: Foreign Entrepreneurship and Russian Industrialization, 1885-1913*, London-Chicago, University Press of Chicago, pp. 384-385.
- Montanari G. (1995), *Introduzione*, in Banca Commerciale Italiana, *Segreteria dell'amministratore delegato Giuseppe Toeplitz (1916-1934)*, Serie II, 1 vol., Milano, B.C.I., pp. I-LIV.
- Monti M. (1930), *L'Italia e il mercato mondiale del petrolio*, Roma, Tipografia Sallustiana.

- Motta G. (2006), *Un rapporto difficile: Romania e Stati Uniti nel periodo interbellico*, Milano, FrancoAngeli.
- Neagoe S. (2007), *Oameni politici români*, București, Editura Machiavelli.
- Nicolau A. (1919), *Romania*, Milano, Tipografia La Milano.
- Nicolau A. (1920), *L'allarme. Accuso! Il bolscevismo visto alla sua sorgente. Gli Ebrei nel conflitto mondiale e nel suo fine*, Milano, L.F. Cogliati.
- Nicolescu N.C. (2003), *Șefii de stat și de guvern ai României (1859-2003)*, București, Editura Meronia.
- Nitti F. (1921), *L'Europa senza pace*, Firenze, Bemporad.
- Olsen R.J. (1985), *Gold, foreign capital and the Industrialisation of Russia*, in «The Journal of European Economic History», 14 vol., 1, pp. 143-154.
- Petracchi G. (1982), *La Russia rivoluzionaria nella politica italiana. Le relazioni italo-sovietiche 1917-25*, Bari, Laterza.
- Petricioli M. (1983), *L'Italia in Asia Minore. Equilibrio mediterraneo e ambizioni imperialistiche alla vigilia della prima guerra mondiale*, Firenze, Sansoni.
- Pintilie D.O. (2012), *Istoricul societății petroliere I.R.D.P. (1920-1948)*, in «Argeșis, Studii și Comunicări, Seria Istorie, Muzeul Județean Argeș», XX, pp. 223-250.
- Pizzigallo M. (1981), *Alle origini della politica petrolifera italiana (1920-1925)*, Milano, Giuffrè.
- Pozzi D. (2008), *Agip in Romania: The Prahova's venture (1926-1943)*, in «Bulletin of Petroleum-Gas University of Ploiesti», n. 60 (1), pp. 20-39.
- Prost A. (2007), *Lo sconvolgimento delle società*, in Audoin-Rouzeau S., Becker J.J., Gibelli A. (a cura di), *La prima guerra mondiale*, II vol., Torino, Einaudi, pp. 541-552.
- Ragionieri E. (1976), *La storia politica e sociale*, in *Storia d'Italia*, IV vol., Torino, Einaudi, pp. 2059-2086.
- Răvaș G.V. (1957), *Din istoria petrolului românesc*, București, Editura de Stat pentru Literatură Politică.
- Reychman K. (1936), *Szkice Genealogiczne*, Serie I, Warszawa, Hoesik.
- Roszkowski W. (1982), *Kształtowanie się podstaw polskiej gospodarki państwowej w prze mysle i bankowosci w latach 1918-1924*, Warszawa, Państw Wydawn, Nauk.
- Roszkowski W. (1987), *Large Estates and Small Farms in the Polish Economy between the Wars (1918-1938)*, in «The Journal of European Economic History», 16 vol., n. 1, pp. 75-88.
- Roszkowski W. (1989), *The Growth of the State Sector in the Polish Economy in the Years 1918-1926*, in «The Journal of European Economic History», 18 vol., n. 1, pp. 105-126.
- Row T. (1997), *Il nazionalismo economico nell'Italia liberale. L'Ansaldo, 1903-1921*, Bologna, il Mulino.
- Rugafiori P. (1994), *Ascesa e declino di un sistema imprenditoriale*, in *Storia d'Italia. Le Regioni dall'Unità a oggi. La Liguria*, Torino, Einaudi, pp. 257-333.

- Rugafiori P. (1995), *L'ascesa di Ferdinando Maria Perrone*, in Mori G. (a cura di), *Storia dell'Ansaldo. La costruzione di una grande impresa 1883-1902*, 2 vol., Bari, Laterza, pp. 139-166.
- Saba A.F. (1991), *La multinazionale Ansaldo in Turchia e in Spagna (1895-1914)*, in «Annali di storia dell'impresa», VII, pp. 375-410.
- Saba A.F. (1996), *L'attività dell'Ansaldo nell'Impero Ottomano*, in Hertner P. (a cura di), *Storia dell'Ansaldo. Dai Bombrini ai Perrone 1903-1914*, 3 vol., Bari, Laterza, pp. 93-110.
- Sanguineti O. (1985), *Le fonti finanziarie del comunismo e del nazionalsocialismo*, in «Cristianità», n. I, pp. 39-52.
- Santoro L. (2005), *L'Italia e l'Europa orientale. Diplomazia culturale e propaganda 1918-1943*, Milano, FrancoAngeli.
- Schmalz F. (1921), *Großrumäenien, wirtschaftlich, politisch und kulturell*, Gotha, Auslandkundel I.
- Segato L. (2000), *L'espansione multinazionale della finanza italiana nell'Europa centro-orientale. La Banca Commerciale Italiana e Camillo Castiglioni (1919-1924)*, in «Società e Storia», XXIII, n. 89, pp. 517-559.
- Segreto L. (1996), *Partner e rivali nell'industria degli armamenti*, in Hertner P. (a cura di), *Storia dell'Ansaldo. Dai Bombrini ai Perrone 1903-1914*, 3 vol., Bari, Laterza, pp. 111-141.
- Segreto L. (1998), *La nuova Ansaldo tra pubblico e privato*, in De Rosa G. (a cura di), *Storia dell'Ansaldo. Dal crollo alla ricostruzione (1919-1929)*, 5 vol., Bari, Laterza, pp. 41-71.
- Serra E. (1975), *Nitti e la Russia*, Bari, Dedalo.
- Spulber N. (1966), *The State and Economic Development in Eastern Europe*, New York, Random House.
- Stanciu L. (1999), *Ruolo imprenditoriale della banca e investimenti diretti esteri: la Banca Commerciale Italiana nell'Europa centro-orientale*, in «Impresa e Storia», X, n. 20, p. 257-289.
- Stângaciu A. (2005), *Investiții și investitori italiani în România (1919-1952)*, EFES, Cluj-Napoca.
- Teichova A. (1992), *L'Europa Centro e Sudorientale 1919-1939*, in *Storia Economica di Cambridge. Le economie industriali. I casi nazionali*, VIII vol., tomo 3, Torino, Einaudi, pp. 324-431.
- Trebilcock C., Jones G. (1982), *Russian Industry and British Business 1910-1930: Oil and Armaments*, in «The Journal of European Economic History», 11 vol., n. 1, pp. 61-104.
- Vasil'evich Ol' P. (1922), *Inostrannye Kapitaly v Rossii*, Moscow, s.e.
- Venediktov A.V. (1957), *Organizacija gosudarstvennoj promyšlennosti v SSSR*, I vol., Leningrad, Izdat.
- Webster R.A. (1974), *L'imperialismo industriale italiano: 1908-1915. Studio sul prefascismo*, Torino, Einaudi.
- Webster R.A. (1975), *Industrialism, Imperialism in Italy, 1908-1915*, Berkley, University Oxford Press.

- Webster R.A. (1978), *La tecnocrazia italiana e i sistemi industriali integrati: il caso dell'Ansaldo (1914-1921)*, in «Storia Contemporanea», IX, n. 2, pp. 205-240.
- Webster R.A. (1980), *Una speranza rinviata. L'espansione industriale italiana e il problema del petrolio dopo la prima guerra mondiale*, in «Storia Contemporanea», n. 2, pp. 219-282.

FrancoAngeli