

Marcello Benegiamo, Paola Nardone,
Natascia Ridolfi

L'Ansaldo dei Bombrini e i mercati esteri (1893-1903)

Tentativi di espansione



FrancoAngeli

Informazioni per il lettore

Questo file PDF è una versione gratuita di sole 20 pagine ed è leggibile con **Adobe Acrobat Reader**



La versione completa dell'e-book (a pagamento) è leggibile **con Adobe Digital Editions**.

Per tutte le informazioni sulle condizioni dei nostri e-book (con quali dispositivi leggerli e quali funzioni sono consentite) consulta [cliccando qui](#) le nostre F.A.Q.

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio “Informatemi” per ricevere via e.mail le segnalazioni delle novità.

Marcello Benegiamo, Paola Nardone,
Natascia Ridolfi

L'Ansaldo
dei Bombrini
e i mercati esteri
(1893-1903)

Tentativi di espansione

FrancoAngeli

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

Gli autori ringraziano la Fondazione Ansaldo di Genova.

In copertina: *I fratelli Giovanni e Carlo Marcello Bombrini.*
© Fondazione Ansaldo.

Copyright © 2023 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

La lotta è per la vita.

Il lavoro conviene cercarlo, crearlo, conquistarlo, promuoverlo e non aspettarlo

(Ferdinando Maria Perrone, ASA, AFB, b. 3, fasc. 12,
Perrone a Giovanni Bombrini, 30 aprile 1901)

Indice

Abbreviazioni	pag. 9
Prefazione	» 11
1. Il contesto storico	» 13
1. Cenni di politica industriale italiana	» 13
2. L'Ansaldo di Giovanni e Carlo Marcello Bombrini (1883-1892)	» 16
3. L'opzione transnazionale (1893-1903)	» 22
2. I mercati europei	» 27
1. Gran Bretagna	» 27
2. Olanda	» 37
3. Belgio	» 54
4. Francia	» 58
5. Russia	» 69
3. I mercati extra europei	» 89
1. Sud Africa	» 89
2. Giappone	» 110
3. Brasile	» 132
3.1. Ferdinando Maria Perrone: prodromi di una nuova dirigenza	» 149
Conclusioni	» 153
Bibliografia	» 157
Fonti documentali	» 157
Fonti a stampa	» 157
Letteratura	» 158
Sitografia	» 161

Abbreviazioni

AFB, Archivio Fratelli Bombrini.

AP, Archivio Perrone.

ASA, Archivio Storico dell'Ansaldo.

NCR, Memoria relativa alla costruzione di un nuovo cantiere a Rotterdam.

SNCR, Statistiche a conferma della memoria relativa al nuovo cantiere di Rotterdam.

b., busta.

fasc., fascicolo

Prefazione

Il presente lavoro è frutto di una lunga ricerca archivistica presso la Fondazione Ansaldo di Genova dove è conservato l'Archivio dei Fratelli Bombrini e dell'elaborazione di migliaia di documenti, molti dei quali scritti in lingua francese ed inglese di fine Ottocento, del tutto inediti.

L'interesse per il ruolo giocato nella società genovese dai fratelli Giovanni e Carlo Marcello Bombrini è stato stimolato da una nostra precedente pubblicazione inerente la gestione dell'Ansaldo di altri due fratelli, Mario e Pio Perrone.

È risultata subito evidente la grande capacità imprenditoriale e manageriale dei Bombrini, artefici della costruzione di una grande impresa navalmeccanica nazionale e internazionale; un progetto che ha certamente agevolato la successiva gestione di Ferdinando Maria Perrone e influito sulla visione espansionistica dei suoi figli.

La ricca corrispondenza dei rappresentanti e agenti ansaldini impegnati sui mercati esteri ha evidenziato, oltre ad interessanti spaccati di geopolitica, la passione e l'impegno dei referenti e della dirigenza, uniti in un team compatto, determinato a far conoscere e affermare la società e le sue produzioni in regioni anche molto lontane geograficamente e culturalmente. Rilevante è stato inoltre lo sforzo messo in atto per competere in questi scenari, sia con altre società italiane ma, soprattutto, con quelle europee di più lunga data e già affermate a livello internazionale.

Ne risulta una realtà vivace in continua evoluzione e ricca di colpi di scena.

1. Il contesto storico

1. Cenni di politica industriale italiana

La riforma doganale del 1878 fu la prima opzione di adesione del governo italiano alla politica protezionistica, influenzata fortemente dalle pressioni del fronte industrialista delle regioni del Nord Italia, rappresentato, in quel momento, soprattutto dai gruppi tessili del Veneto. In realtà si trattava di una riforma tecnica, piuttosto che di un vero e proprio mutamento di orientamento della politica commerciale italiana. Infatti, il passaggio dai dazi *ad valorem*, continuamente contestati dagli operatori commerciali ai dazi specifici, molto più particolareggiati, assicurava una copertura moderatamente più protezionistica a favore di quelle industrie già consolidate, come le tessili, in particolare filatura e tessitura cotoniera, laniera e serica, in grado di far valere politicamente i loro interessi¹.

La riforma, risultato di numerosi compromessi tra le varie forze politiche presenti in parlamento, introdusse dazi modesti sulle importazioni di grano e cereali, mentre non fornì alcuna protezione alle industrie emergenti, come la meccanica. Malgrado ciò, nel giro di poco più di un anno, le tariffe protezionistiche, basate prevalentemente su dazi specifici e applicate in tutta l'Europa, non rappresentarono un ostacolo al commercio internazionale e, nello stesso tempo, si registrò una tendenza generale alla diminuzione dei prezzi. Una simile congiuntura fece sì che il 1879 poté considerarsi, sulla base delle serie storiche più recenti, «l'anno-soglia del processo di industrializzazione». Si aprì in tal modo un ciclo di crescita industriale

¹ Il gruppo era capeggiato da Alessandro Rossi «il grande laniere di Schio per il quale il liberismo altro non [era] che il protezionismo dei forti», F. Amatori, A. Colli, *Impresa e industria in Italia dall'Unità a oggi*, Venezia, Marsilio, 1999, p. 44.

(1879-1887) che registrò un tasso medio annuo di circa l'8%, sebbene con «forti oscillazioni e differenziazioni settoriali»².

Alla luce di questi risultati il ciclo di crescita rappresentò una svolta importante per lo sviluppo economico del paese. Il trend fu caratterizzato da scelte rilevanti, inserite in modo organico e strutturale nella decisione dei governi dell'epoca di adottare una politica protezionistica avviando, in tal modo, il processo di autonomia dell'industria italiana dalla pesante dipendenza estera, un obiettivo raggiunto negli anni 1896-1914, gli anni del «primo vero miracolo economico italiano», come è stato opportunamente ricordato da Giorgio Mori³. L'opzione dello Stato si realizzò nell'industria siderurgica favorendo, nel marzo 1884, un'importante iniziativa, la nascita della Società degli Altiforni, Acciaierie e Fonderie di Terni.

L'intervento del governo per stimolare la crescita economica del paese si attuò anche attraverso una serie di provvedimenti legislativi a favore della grande industria meccanica (materiale militare e costruzioni ferroviarie), un settore che allora beneficiò maggiormente della nuova politica economica del governo. Intorno alla metà degli anni Ottanta si svilupparono modelli di industrie settoriali basati sulla sostituzione di importazioni, soprattutto nel settore della meccanica ferroviaria⁴, per iniziativa di società con una spiccata struttura specialistica (Breda)⁵ e la costituzione di filiali italiane di importanti imprese estere. In quest'ultimo caso il riferimento alla Società Costruzioni Meccaniche di Saronno è d'obbligo. Si trattava della filiazione della società tedesca Maschinenfabrik Esslingen (Stoccarda), interessata al mercato ferroviario italiano in seguito alla ratifica, nel 1885, da parte del governo delle convenzioni stipulate l'anno precedente con tre grandi società ferroviarie. Il provvedimento riconosceva agevolazioni fiscali a quelle aziende che avessero commissionato forniture a stabilimenti nazionali. La società di Stoccarda, che negli anni 1883-1887 aveva venduto in Italia 128 locomotive, pari al 48% della sua produzione complessiva, non poteva farsi

² P. Ciocca, G. Toniolo, *Storia economica d'Italia*, 2, *Annali*, Bari, Laterza, 1999, pp. 131-133.

³ L. Lungonelli, *L'Ansaldo e l'industria metalmeccanica italiana*, in G. Mori (a cura di) *Storia dell'Ansaldo. 2. La costruzione di una grande impresa 1883-1902*, Bari, Laterza, 1995, p. 57; G. Mori, *L'economia italiana dagli anni Ottanta alla prima guerra mondiale*, in G. Mori (a cura di), *Storia dell'industria elettrica in Italia. 1. Le origini 1882-1914*, Roma-Bari, 1992, pp. 51 ss.

⁴ M. Lungonelli, *L'Ansaldo e l'industria*, cit., pp. 57-58; M. Merger, *Un modello di sostituzione: la locomotiva italiana dal 1850 al 1914*, in «Rivista di Storia Economica», (III), 1986, n. 1, pp. 66-105 e id. *L'industrie italiane de locomotives, reflet d'une industrialisation tardive et difficile (1850-1914)*, in «Histoire Economie et Socièté», 1989, n. 3, pp. 335-370.

⁵ M. Lungonelli, *L'Ansaldo e l'industria*, cit., p. 57.

sfuggire un mercato così importante, per cui decise di fondare la filiale di Saronno⁶. La congiuntura favorevole dell'industria ferroviaria stimolò anche l'Ansaldo che riavviò la produzione di materiale rotabile dismessa nel 1871. Nel ventennio, tra i provvedimenti legislativi del 1885 e la nazionalizzazione della rete ferroviaria nel 1905, l'Ansaldo costruì 290 locomotive, collocandosi al secondo posto a livello nazionale, subito dopo la Breda, ma a notevole distanza dalla Saronno⁷.

Il trend positivo dell'industria ferroviaria italiana, registrato per buona parte degli anni Ottanta, fu vanificato da fattori strutturali e destabilizzanti del mercato interno negli anni 1891-1896 come evidenziato da Lungonelli:

Naturalmente anche l'Ansaldo dovette fare i conti con quelle fortissime oscillazioni della domanda di materiale rotabile che parevano una caratteristica ineliminabile nella politica di approvvigionamento sia della Mediterranea che delle Meridionali, le due maggiori compagnie ferroviarie private. Negli anni dal 1891 al 1896 la brusca contrazione delle ordinazioni finì infatti col vanificare quella modesta condizione di favore accordata con la legge del 1885 e nel periodo immediatamente successivo, le stesse società non esitarono ad avvalersi «dei più correnti argomenti della tematica antiprotezionistica per dimostrare che il concedere all'industria italiana eccessivi privilegi significava pagare un prezzo politico che esse non erano disposte ad accollarsi»⁸.

Malgrado i buoni risultati raggiunti nel settore delle costruzioni ferroviarie, è fuori dubbio che la congiuntura favorevole dell'economia italiana negli anni Ottanta abbia giovato soprattutto alla cantieristica, in particolare all'Ansaldo il cui contributo in questo comparto fu un fattore decisivo per il decollo dell'industria meccanica nell'ultimo ventennio del diciannovesimo secolo. Agli inizi degli anni Ottanta l'industria cantieristica italiana versava in condizioni gravissime, tanto che il governo fu costretto a nominare una commissione d'inchiesta parlamentare (1881-1882)⁹. I risultati costituirono la struttura tematica della legge 6 dicembre 1885, n. 3547, finalizzata alla messa a punto di una serie di interventi a favore della Marina mercantile e

⁶ P. Hertner, *Capitale tedesco e industria meccanica in Italia: la Esslingen a Saronno*, in «Società e Storia», 1982, n. 17, pp. 583-621.

⁷ M. Merger, *Un modello di sostituzione*, cit., pp. 87-88 e tab. A2; M. Lungonelli, *L'Ansaldo e l'industria*, cit., p. 59.

⁸ *Ibidem*. La parte virgolettata del testo è tratto da R. Papa, *Classe politica e intervento pubblico nell'età giolittiana. La nazionalizzazione delle ferrovie*, Napoli, Guida, 1973, p. 51.

⁹ Si trattava della *Commissione d'inchiesta sulle condizioni della marina mercantile italiana e sui mezzi più acconci ed efficaci per assicurarne l'avvenire e promuoverne lo svolgimento*. Tale commissione, sotto la presidenza di Francesco Brioschi, svolse i suoi lavori dal 3 aprile 1881 al 25 settembre 1882. I risultati furono pubblicati nel 1883.

dei cantieri navali¹⁰. All'epoca dell'*Inchiesta* gli impianti più importanti erano localizzati a Livorno (Cantiere Orlando), nel napoletano (Cantieri Navali Thomas R. Guppy, John Pattison e Armstrong Mitchell e C.) e nell'hinterland genovese, in particolare a Sestri Ponente con i cantieri della società Odero e Ansaldo. Si avrà modo di tornare, a parte l'Ansaldo, sugli altri cantieri navali. Per il momento è necessario evidenziare il legame tra la legge del 1885 e l'industria cantieristica.

Il provvedimento fu progettato e realizzato nell'ottica di sostenere le attività cantieristiche e di stimolare, con opportune agevolazioni fiscali, gli investimenti da parte di società italiane ed estere. Il rapporto si sviluppava negli anni nei quali si registrava la crisi dell'armamento velico italiano «di fronte ad una concorrenza divenuta sempre più aggressiva sia della navigazione a vapore, che delle nuove costruzioni metalliche»¹¹. In un simile contesto, bisogna chiedersi se la legge del 1885 fu una scelta efficace per far fronte alla crisi dell'industria cantieristica, costretta a fare i conti con un difficile e ineludibile programma di ammodernamento. In realtà la legge del 1885 fu una soluzione di compromesso tra vecchi e nuovi interessi. Il provvedimento, infatti, prevedeva premi di navigazione per navi costruite all'estero, per non penalizzare

[...] quegli armatori che trovavano più conveniente rivolgersi ai cantieri inglesi per potenziare le loro flotte e si estendevano i premi di produzione alle navi a vela in legno, che in un primo tempo non avrebbero dovuto ricevere sussidi, per le vibrare proteste dei proprietari di piccoli cantieri¹².

I modesti risultati della legge del 1885, difficili peraltro da individuare nel quadro del potenziamento del naviglio mercantile del paese nel corso del primo decennio di applicazione del provvedimento, furono ulteriormente ridimensionati dalla pesante situazione economica dell'Italia che «nel 1888 imboccò un tunnel recessivo di particolare gravità»¹³.

2. L'Ansaldo di Giovanni e Carlo Marcello Bombrini (1883-1892)

All'interno del ciclo di crescita industriale appena delineato (1879-1887), si inserisce in linea di massima la prima fase espansiva dell'Ansaldo

¹⁰ G. Barone, *Lo Stato e la Marina Mercantile in Italia (1881-1882)* in «Studi Storici», 1974, n. 3, pp. 624-659.

¹¹ M. Lungonelli, *L'Ansaldo e l'industria*, cit., p. 60.

¹² M. Doria, *L'Ansaldo. L'impresa e lo Stato*, Milano, FrancoAngeli, 1989, p. 41.

¹³ M. Lungonelli, *L'Ansaldo e l'industria*, cit., p. 61.

negli anni 1883-1892, progettata, sviluppata e finalizzata all'inserimento della società di Genova nel contesto industriale dell'Italia dell'epoca. La seconda fase si svilupperà nel decennio successivo. Nella monumentale *Storia dell'Ansaldo*, pubblicata nel 1994-2002, i due tomi del secondo volume recano il titolo *La costruzione di una grande impresa 1883-1902*: il titolo evidenzia il ruolo propulsore e decisivo svolto dai fratelli Bombrini nel ventennio della gestione dell'Ansaldo¹⁴.

Nel marzo 1882 moriva Carlo Bombrini, l'ultimo socio vivente della società in accomandita semplice, fondata nel 1853 da personaggi tutti di Genova: Giovanni Ansaldo, che diede il nome alla società, professore di geometria all'università di Genova, nonché docente di meccanica applicata presso la scuola tecnica serale istituita dalla Camera di Commercio di Genova, l'imprenditore Giacomo Filippo Penco, l'armatore Raffaele Rubattino e Carlo Bombrini, direttore della Banca Nazionale¹⁵. Si tralascia, per motivi facilmente intuibili, di soffermarsi sul primo trentennio di vita dell'Ansaldo rinviando, peraltro, la questione a una storiografia molto esauritiva¹⁶. Non si può tuttavia fare a meno di una riflessione: l'eredità che i fratelli Giovanni e Carlo Marcello Bombrini ricevettero nel momento (1883) in cui presero in mano le redini della società, fu molto pesante. Nel decennio 1883-1892 la gestione dell'Ansaldo, da parte dei due fratelli, aveva raggiunto sufficienti livelli di integrazione. Già nel 1884 nella pubblicazione curata dalla stessa società, *Notizie sullo stabilimento meccanico e di costruzioni navali...*, un resoconto dell'attività dei Bombrini nel biennio 1883-1884, si sottolineava «orgogliosamente come il valore annuo delle produzioni fosse più che raddoppiato» rispetto al trentennio precedente, nello stesso tempo della società venivano messi in risalto «gli ampliamenti e le nuove dotazioni del biennio»¹⁷. In occasione dell'Esposizione Generale Italiana di Torino del 1884, i Bombrini avrebbero fatto conoscere le potenzialità di crescita dell'azienda in molti settori, in particolare navalmeccanico e ferroviario. Era infatti già in corso l'installazione di una nuova officina per il montaggio e la messa in opera di 36 locomotive all'anno, pari a circa la metà del fabbisogno nazionale annuo. Peraltro la legge dell'aprile 1885, con la riforma delle concessioni ferroviarie, spingeva i Bombrini ad effet-

¹⁴ L'opera, pubblicata dalla casa editrice Laterza, si compone di nove unità bibliografiche (volumi e tomi).

¹⁵ F. Amatori, A. Colli, *Imprese e industria*, cit., pp. 33-34.

¹⁶ Al riguardo si vedano i saggi in G. Mori (a cura di), *Storia dell'Ansaldo. I. Le origini 1853-1882*, Bari, Laterza, 1994.

¹⁷ Il titolo completo della pubblicazione è, *Notizie sullo stabilimento meccanico e di costruzioni navali Gio. Ansaldo e C. di Sampierdarena con breve cenno sugli oggetti da esso presentati alla Esposizione Generale di Torino*, Torino, 1884.

tuare nuovi massicci investimenti nella costruzione di un impianto capace di fabbricare circa 200 locomotive all'anno, obiettivo raggiunto nel 1887.

Nel contempo, la crescita significativa della capacità produttiva del settore delle costruzioni ferroviarie, un fenomeno evidenziato dall'eccessivo aumento di stabilimenti, insieme all'andamento fluttuante delle ordinazioni, impedirono «di raggiungere un proficuo equilibrio tra costi fissi e costi variabili e ridotto in misura notevole la competitività delle imprese operanti nel paese, rallentando il processo di sostituzione delle importazioni»¹⁸. Alla luce di queste riflessioni, come è stato sottolineato da più di uno studioso, sarebbe opportuno rivedere il giudizio positivo sul dinamismo imprenditoriale dei Bombrini, soprattutto nella politica degli investimenti attuata nella seconda metà degli anni Ottanta. È indubbio che una simile politica collocò l'Ansaldo ai vertici nazionali nella produzione di locomotive e consentì alla società di Genova di «cogliere gran parte delle occasioni offerte dalla nuova congiuntura economica» ma, nello stesso tempo, l'opzione indebolì l'azienda rispetto alla brusca battuta d'arresto registrata dall'economia del Paese nei primi anni Novanta¹⁹.

L'industria navalmeccanica fu per i Bombrini una scelta di alto valore strategico e aziendale. Il settore doveva testare le potenzialità imprenditoriali della società genovese, giustificare i massicci investimenti programmati per realizzare progetti finalizzati non solo a realizzare una struttura verticale del processo di produzione ma, anche, a permettere all'Ansaldo di misurare le proprie capacità in un settore molto specialistico qual era l'industria navalmeccanica, fino a quel momento quasi una *tabula rasa* per la giovane classe imprenditoriale italiana. Peraltro un simile obiettivo stimolava i Bombrini, consapevoli delle opportunità che offriva il nuovo quadro politico-economico avviato dalla Sinistra storica e orientato a incentivare lo sviluppo delle industrie meccaniche e navali. Si avvertiva l'urgenza di ristrutturare in profondità la marina mercantile. In tale ottica, la legge 6 dicembre 1885, n. 3547 autorizzava gli armatori italiani a credere in un futuro prossimo foriero di novità per lo sviluppo in senso protezionista dell'industria cantieristica e navalmeccanica privata²⁰.

Gli obiettivi della legge del 1885 contrastavano inevitabilmente la con-

¹⁸ A. M. Falchero, *Le strutture e l'evoluzione dell'Ansaldo*, in *Storia dell'Ansaldo*. 2, cit., pp. 30-31.

¹⁹ *Ibidem*. Riguardo alla struttura dell'industria ferroviaria dell'Italia nella seconda metà degli anni Ottanta, A. Crispo, *Le ferrovie italiane. Storia politica ed economica*, Milano, Giuffrè, 1940; E. Corbino, *Annali dell'economia italiana*, Città di Castello, Società Tip. Leonardo da Vinci, 1931-1938, vol. III, IV; A. M. Falchero, *Le strutture e l'evoluzione dell'Ansaldo*, cit. p. 31.

²⁰ *Ibidem*.

dizione della marina mercantile, caratterizzata dallo scarso dinamismo e spirito di innovazione degli armatori italiani, nonché contro il pesante giudizio di Ferdinando Acton, ministro della Marina 1879-1881, in merito alle effettive capacità dell'industria cantieristica e armatoriale nazionale²¹. Sono già stati evidenziati per sommi capi gli esiti modesti della legge del 1885 che, accogliendo solo in parte le conclusioni dei lavori della Commissione, si risolveva in una soluzione di compromesso che tuttavia non scoraggiò più di tanto i Bombrini, gli Orlando e i Cravero, ovvero i soli imprenditori che credevano saldamente nel futuro della cantieristica italiana.

Non a caso, proprio in quegli anni, l'Ansaldo dava inizio ai lavori nel cantiere navale di Muggiano, mentre Enrico Cravero e i fratelli Orlando potenziavano rispettivamente i cantieri navali di Foce e Livorno. Nel panorama non esaltante dell'industria cantieristica l'Ansaldo dei Bombrini fu in grado, negli anni 1886-1892, di occupare un posto di primo piano, utilizzando anche il cantiere di Sestri Levante, preso in locazione nel 1866 dai fratelli Cadenaccio, opportunamente potenziato e ammodernato. Tuttavia, le ordinazioni di naviglio da parte dei privati restavano modeste, «stando ai calcoli di Giorgio Doria, le commesse [private] ammontavano a circa 20 milioni di lire dell'epoca [che] non avrebbero certo giustificato»²² gli investimenti effettuati nel corso del decennio dall'Ansaldo se, nel frattempo, non fossero state accompagnate dalle commesse statali, molto più remunerative. Sicché la società di Genova fu costretta ad optare per una tale soluzione, sollecitata anche dall'insediamento nel dicastero della Marina di Benedetto Brin (30 marzo 1884).

Il nuovo ministro rappresentava l'alfiere dell'indirizzo protezionistico e della politica a favore di una grande flotta nazionale, da guerra e mercantile, nonché delle industrie pesanti, in particolare della siderurgia. La fondazione nel marzo 1884 del polo siderurgico di Terni segnò una svolta importante nella storia dell'economia italiana e, nello stesso tempo, sancì il trionfo di Benedetto Brin e di Vincenzo Stefano Breda. Quest'ultimo era in quel momento l'interlocutore principale di Brin: consapevole che da solo lo Sta-

²¹ Ferdinando Acton, in una nota inviata nel dicembre 1881 alla Commissione d'inchiesta sulla marina mercantile, scriveva: «Gli stabilimenti meccanici italiani, specialmente per ciò che riferiscesi alla loro direzione tecnica, sono in condizioni che vietano di affidare loro lo studio di macchine motrici potenti o complicate [potevano solo] fabbricare macchine marine, anche di discreta potenza e di delicata struttura, copiandole da buoni originali», naturalmente inglesi. Per quanto riguarda gli scafi, scrive A. M. Falchero, che cita il contenuto di questa nota: «gli arsenali di Stato erano e sarebbero rimasti, il luogo ideale per costruirli», *Inchiesta parlamentare sulla Marina mercantile (1881-1882)*, Roma, Botta 1882-1883, vol. I, pp. 442-449, cit. da A. M. Falchero, *Le strutture e l'evoluzione dell'Ansaldo*, cit., p. 50, nota 8.

²² Ivi, p. 32.