



**UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI CAGLIARI**

**FACOLTÀ DI LETTERE E FILOSOFIA**

**DOTTORATO DI RICERCA**

**STORIA MODERNA E CONTEMPORANEA**

**CICLO XXVI°**

**LA NASCITA E LO SVILUPPO DELL'AZIENDA  
GENERALE ITALIANA PETROLI (AGIP) NEGLI ANNI  
FRA LE DUE GUERRE (1926-1940)**

**SETTORE SCIENTIFICO DISCIPLINARE DI AFFERENZA**

**M – STO/04**

<b>Presentata da:</b>	<b>GIACINTO MASCIA</b>
<b>Coordinatore Dottorato:</b>	<b>PROF. GIOVANNI MURGIA</b>
<b>Tutor/relatore:</b>	<b>PROF. LUCIANO MARROCU</b>

**ESAME FINALE ANNO ACCADEMICO 2012 – 2013**



*A mia madre*



# INDICE

## I L'ITALIA E IL PETROLIO 1915-1926

1. Contesto politico internazionale, 9 – 2. Diplomazia del petrolio, 13 – 3. Verso la costituzione di un ente per i combustibili, 24 – 4. Un tentativo di avviare il *downstream* italiano: il *Consorzio Utenti Nafta*, 27 – 5. *Downstream* in Italia nel dopoguerra, 28 – 6. Conclusioni, 32.

## II INDUSTRIA PETROLIFERA ITALIANA 1926-1933

1. Costituzione dell'*Azienda Generale Italiana Petroli*, 37 – 2. Contesto economico ed esponenti tecnico-politici dell'*Agip*, 39 – 3. Attività estera dell'*Agip*: la Romania e le società rumene acquisite, la *Prahova*, la *Petrolul Bucuresti* e la *Atlas Petrol*, 47 – 4. Attività interna dell'*Agip*: la società *Snom*, 52 – 5. Attività interna dell'*Agip*: la società *Romsa*, 55 – 6. Attività interna dell'*Agip*: la società *ABCD*, 57 – 7. Contrasti interni *Agip* e contrasti fra l'*Agip* e le società *Siap-Nafta*, 59 – 8. Estate 1928: sostituzione ai vertici *Agip*, 66 – 9. L'*Agip* e la Russia sovietica: rapporti politici e risvolti energetici, 68 – 10. La tentata alleanza con l'*Anglo Persian Oil Company*, 75 – 11. *Agip*: la gestione Giarratana 1928-1932, 79 – 12. Attività interna dell'*Agip*: ricerca petrolifera, geofisica e perforazioni, 84 – 13. Attività estera dell'*Agip*: aziende controllate in Romania, 92 – 14. Il monopolio del petrolio albanese e l'*Aipa*, 102 – 15. Attività estera dell'*Agip*: l'Iraq e la società *Bod*, 113 – 16. L'*Agip* in Iraq: la società *Mosul Oil Fields*, 128 – 17. Conclusioni, 144.

## III SVILUPPO DELL'INDUSTRIA PETROLIFERA ITALIANA E PRIMI IMPIANTI DI CRACKING

1. Provvedimenti per creare l'industria petrolifera italiana, 152 – 2. Legislazione petrolifera: R.D.L. 2 novembre 1933, 159 – 3. Convenzioni con lo Stato e produzione degli impianti di cracking termico. La convenzione con la società *Benit*, 163 – 4. La convenzione con la società *Inpet*, 165 – 5. La convenzione con la società *Dicsa*, 166 – 6. Attività industriale della *Romsa*, 175 – 7. Licenze di importazione, 177 – 8. Conclusioni, 185.

## IV ATTIVITÀ DELL'AGIP ALL'ESTERO 1929-1935

1. Rapporti tra l'*Agip* e il *Nepthesyndacat* sovietico, 188 – 2. L'*Agip* e le aziende rumene: attività dal 1929 al 1935, 207 – 3. Conclusioni, 216.

V ATTIVITÀ INTERNA DELL'AGIP: UPSTREAM E DOWNSTREAM NAZIONALE 1930-1938

1. *Upstream e downstream nazionale Agip: attività dal 1929 al 1933*, 219 – 2. *Upstream nazionale Agip: attività dal 1933-1938*, 229 – 3. *Upstream nazionale Agip: attività dal 1938-1943*, 231 – 4. *Downstream nazionale Agip: attività dal 1930 al 1935*, 233 – 5. Conclusioni, 252.

VI INDUSTRIA PETROLIFERA ITALIANA 1933-1940: LE RAFFINERIE A CICLO COMPLETO

1. L'industria petrolifera italiana dal 1933 al 1938, 255 – 2. Conversione degli impianti: dal cracking termico alle raffinerie a ciclo completo, 256 – 3. Industria petrolifera italiana: sviluppo chimico e petrolifero 1933-1940, 257 – 4. Industria petrolifera: processi di idrogenazione dei combustibili solidi e liquidi in ricavo di prodotti sintetici. La *International Hydrogenation Patents Limited*. La grande alleanza fra la *IG Farben* e la *Standard Oil of New Jersey*, 268 – 5. L'*Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili*, dal 1936 al 1941, 280 – 6. Le raffinerie *Agip*: Marghera 1934-1940 e *Romsa* 1935-1940, 291 – 7. Conclusioni, 294.

VII DOWNSTREAM AGIP 1936-1940

1. L'*Agip* in Africa Orientale Italiana: *upstream e downstream* 1936-1940, 298 – 2. *Downstream nazionale Agip* 1936-1940, 304 – 3. L'*Agip* e le aziende rumene: *downstream* dal 1936 al 1942, 308 – 4. L'*Agip* in Albania: *upstream e downstream* dal 1936 al 1940, 311 – 5. Attività dell'*Aipa* in Albania, 315 – 6. L'*Agip* in Libia: *upstream e downstream* 1936-1943, 318 – 7. Conclusioni, 324.

APPENDICI

I 1. Importazioni, consumo e produzione di carbone e dei prodotti petroliferi italiani 1910-1928, 328.

II 1. Accordo di San Remo, 1920, 331.

III 1. Importazioni complessive italiane di prodotti petroliferi 1910-1938, 335.

IV 1. Situazione finanziaria ed industriale dell'industria petrolifera italiana 1910-1926, 338.

V 1. Industria petrolifera: petrolio, processi di raffinazione di cracking e idrogenazione, 345 – 2. Composizione del greggio, 347 – 3. Processi di raffinazione tra gli anni Venti e Quaranta: cracking termico o piroschissione dei residui, 349 – 4. Cracking catalitico, 350 – 5. Processo di idrogenazione: sistemi Bergius e Fischer-Tropsch, 352 – 6. Il patto d'acciaio fra la *Standard Oil of New Jersey* e la *IG Farben*, 354.

VI 1. Produzione delle raffinerie di cracking termico 1931-1933, 363.

VII 1. Produzione delle raffinerie *Anic* 1938-1943, 366.

VIII 1. Importazioni dall'estero e produzione nazionale di prodotti finiti dal 1932 al 1941, 367.

RINGRAZIAMENTI, 369.

FONTI, 370.

BIBLIOGRAFIA, 373.



## L'ITALIA E IL PETROLIO 1915-1926

*1. Contesto politico internazionale*

Per l'Italia l'impiego dei derivati petroliferi rappresentò una fonte di energia del tutto trascurabile fino alla metà degli anni Venti. La risorsa principale utilizzata era il carbone, importato soprattutto dalla Gran Bretagna, e soltanto la prima guerra mondiale aveva consentito un limitato impiego di prodotti petroliferi, nella fattispecie carburanti. Nonostante in Italia le prime ricerche e le prime estrazioni di petrolio cominciassero nella seconda metà dell'Ottocento, la produzione nazionale risultò sempre scarsa e insufficiente rispetto al pur esiguo fabbisogno interno<sup>1</sup>. Ad esempio, nel 1911 si raggiunse la produzione di 10.390 tonnellate di greggio nazionale, ma nel 1915 la produzione si ridusse a 6.105 tonnellate e negli anni successivi cominciò a diminuire, per poi aumentare fino a raggiungere la cifra di 27.046 tonnellate nel 1932. Le importazioni di prodotti petroliferi dall'estero erano state pari a: 216.841 t nel 1911, a 236.835 t nel 1912, a 251.041 t nel 1913<sup>2</sup>. Nel dopoguerra le cifre delle importazioni petrolifere aumentarono sensibilmente, portandosi ad oltre 500.000 tonnellate nel 1923 e circa 800.000 tonnellate nel 1925. Per contro le cifre di carbone importato furono ragguardevoli: nel 1911 furono importate 9.595.882 t di carbone, nel 1912 furono 10.057.228 t, nel 1913 la cifra fu pari a 10.834.000 t di carbone.

È evidente che la totale importazione dei prodotti petroliferi poneva un serio problema politico al paese, soprattutto nel momento in cui l'impiego di carburanti derivati dal petrolio si stava lentamente ma inesorabilmente sviluppando anche in Italia<sup>3</sup>. Il controllo di

---

<sup>1</sup> F. SQUARZINA, *Le ricerche di petrolio in Italia. Cenni storici dal 1860 e cronache dell'ultimo decennio*, Roma 1958, pp. 3-12 e Appendice 1 a p. 225.

<sup>2</sup> M. PIZZIGALLO, *Alle origini della politica petrolifera italiana (1920-1925)*, Varese 1981, pp. 8-12. Per un quadro delle importazioni carbonifere fino al 1925 vedi Appendice I.

<sup>3</sup> Per l'impiego dei combustibili liquidi soprattutto nelle marine militari vedi G. GIORGERINI, *Storia della Marina. Dalla "Dreadnought" alla battaglia dello Jutland: 1905-1916, Volume 2*, Milano 1978, pp. 377-378 e pp. 489-492; G. GIORGERINI, *Storia della Marina. Profili. Volume 8*, Milano 1978, pp. 409 sgg., in cui vengono spiegate le caratteristiche delle nuove navi militari a propulsione liquida della classe *Queen Elizabeth*. Per quanto riguarda la fase della conversione delle navi dal carbone alla nafta vedi anche D. YERGIN, *The Prize. The epic quest for oil, money, and power*, London 1991, pp. 56 sgg., pp. 116 sgg., pp. 140 sgg., e pp. 150-164 dove le figure di Marcus Samuel, Admiral John Fischer «Oil Maniac» e Winston Churchill, emergono per la loro propensione all'impiego dei combustibili liquidi nella Royal Navy. In tal senso, per la posizione dell'Ammiragliato britannico sul petrolio e sulla possibilità di nazionalizzare la compagnia petrolifera *Anglo Persian Oil Company*, vedi M. KENT, *Oil and Empire. British policy and Mesopotamian oil 1900-1920*, London 1976, pp. 38-49. Sullo sviluppo dei veicoli a combustione interna cfr.

adeguate fonti petrolifere diventava una precondizione essenziale per lo sviluppo industriale del Paese e per la sua indipendenza politico-economica.

Tuttavia l'Italia non solo non possedeva giacimenti petroliferi nazionali, ma non possedeva nemmeno colonie con dei giacimenti petroliferi e neppure una particolare influenza politico-economica su nessuno dei paesi produttori. I pochi operatori privati italiani erano di dimensioni modestissime, tali comunque da non permettere lo sviluppo di una vera e propria industria petrolifera<sup>4</sup>.

Un altro elemento fortemente penalizzante era costituito dalla mancanza di raffinerie in Italia. Ciò comportava l'importazione di prodotti finiti, cioè di prodotti già raffinati (soprattutto carburanti) con conseguenze economiche rilevanti, visti gli elevati costi dei materiali finiti. Durante la prima guerra mondiale e negli anni successivi, le importazioni di prodotti raffinati erano appannaggio delle due grandi aziende internazionali, la *Standard Oil of New Jersey* e la *Royal Dutch-Shell* che tramite le loro due filiali italiane, rispettivamente la *S.I.A.P.* e la *NAFTA S.A.*, dominavano il mercato interno italiano dei carburanti<sup>5</sup>.

Il problema per l'Italia consisteva nel creare, partendo da zero, una propria industria petrolifera. Era un problema molto difficile da affrontare e che presentava molteplici aspetti: industriali, economici, scientifici e politici. Un primo forte ostacolo era rappresentato dal fatto che le fonti mondiali esistenti erano quasi completamente sotto controllo, diretto o indiretto, degli Stati Uniti e della Gran Bretagna. Rimanevano ben pochi spazi di manovra alla diplomazia italiana nella ricerca di qualche partner petrolifero. Il secondo elemento da considerare era l'assenza di raffinerie in Italia, e quindi la necessità

---

B. LI VIGNI, *Le guerre del petrolio. Strategie, potere, nuovo ordine mondiale*, Roma 2004, pp. 152 sgg., e pp. 169-173 per la figura di W. Churchill e la Royal Navy. Per le posizioni dell'Ammiragliato vedi anche S.H. LONGRIGG, *Oil in the Middle East. Its discovery and development*, London 1954, p. 21; D. ICKE, *...E la verità vi renderà liberi*, Cesena 2001, pp. 279-280; A. NOUSCHI, *Le lotte per il petrolio nel Medio Oriente*, Milano 1970, pp. 41-44 e Doc. 3 a pp. 99-100. Per il testo dell'accordo tra l'Ammiragliato, il Tesoro britannico e la *Anglo Persian Oil Company* cfr. J.C. HUREWITZ, *Diplomacy in the Near and Middle East. A Documentary record: 1535-1914. Volume I*, New York 1956, pp. 278-281 e l'accordo del 1913 con lo sceicco del Kuwait, pp. 272-273.

<sup>4</sup> Per un quadro sulle azioni di alcuni esponenti della industria e finanza italiani e della Marina Militare italiana, che cercarono autonomamente materie prime all'estero, tra cui il petrolio del Caucaso, del Messico e della Romania, tra la 1919 e il 1922 vedi il saggio di R.A. WEBSTER, *Una speranza rinviata. L'espansione industriale italiana e il problema del petrolio dopo la prima guerra mondiale*, in «Storia Contemporanea», Anno XI, N° 2 Aprile 1980, pp. 219-281; M. PIZZIGALLO, *Alle origini cit.*, pp. 159-198, per gli accordi petroliferi con la Polonia pp. 199-214, e per i contatti con il Messico pp. 227-231.

<sup>5</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *Alle origini cit.*, pp. 12-15, per quanto riguarda gli immensi profitti realizzati dalla *Standard Oil Of New Jersey* e la *Royal Dutch-Shell* vedi pp. 1-15. Per un breve quadro delle due società operanti in Italia vedi M. MONTI, *L'Italia e il mercato mondiale del petrolio*, Roma 1930, pp. 97-99. Il nome *S.I.A.P.* significava Società Italo Americana del Petrolio mentre *NAFTA S.A.* significava NAFTA Società Anonima; G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie di petrolio in Italia*, Roma 1964, pp. 33-34. Per un elenco delle varie aziende che operavano in Italia vedi anche C. ALIMENTI, *La questione petrolifera italiana*, Torino 1937, pp. 55 sgg.

inderogabile della loro costruzione: infatti importare il petrolio grezzo e lavorarlo in Italia, comportava un costo inferiore rispetto all'importazione dei prodotti già raffinati. Si poneva poi un ulteriore problema, lo sviluppo di una moderna cultura petrolifera, cioè a dire tutto l'insieme delle competenze tecnico-scientifiche oltreché commerciali e legislative necessarie al funzionamento del settore, a cui si doveva affiancare la conoscenza delle complesse dinamiche del mondo del petrolio nel suo rapporto con la classe politica-industriale nazionale<sup>6</sup>.

Affronteremo in modo approfondito questo aspetto basandoci sui documenti dell'Agip e sui documenti di un pioniere dell'industria petrolifera italiana, l'ingegnere Oreste Jacobini<sup>7</sup>. Nato a Genzano di Roma il 2 ottobre 1867 e laureatosi prestissimo – a soli 23 anni in ingegneria civile – l'ingegner Jacobini fu scelto per il suo primato di laurea dalla *Società per le strade ferrate meridionali*, per la quale si occupò della costruzione del tratto ferroviario Foggia-Rocchette-Potenza. In seguito si dedicò ai servizi idrici ed elettrici della rete ferroviaria adriatica tramite la Direzione lavori e costruzioni di Ancona, in particolare del primo grande acquedotto Ofantino-Bari ad alta pressione.

Durante la prima guerra mondiale Jacobini venne incaricato dal Commissariato generale combustibili, della ricerca, identificazione e sfruttamento dei giacimenti carboniferi nazionali, per poter sostituire i quantitativi di combustibili la cui importazione era stata sospesa a causa della guerra. Dopo aver trascorso un periodo in Ecuador, dove divenne consulente del Governo equadoregno per gli affari tecnico-industriali e per i progetti legislativi sul petrolio, Jacobini ritornò in Italia e subito il Ministero delle Comunicazioni gli affidò l'incarico del servizio costruzioni idro-elettriche per lo sviluppo dell'elettrificazione della rete ferroviaria italiana<sup>8</sup>.

Nel 1925, nel quadro degli interessi petroliferi italiani in Albania, Jacobini venne incaricato dello studio e delle ricerche per lo sfruttamento dei terreni petroliferi albanesi. Una volta creata l'*Azienda Italiana Petroli Albania* nel 1925, Oreste Jacobini venne nominato Amministratore generale della società statale *Aipa*, che doveva occuparsi delle ricerche e dello sfruttamento petrolifero dei campi albanesi. La preparazione e l'attività di Jacobini gli permisero di individuare i giacimenti petroliferi del Devoli e di Pathòs, i primi campi petroliferi *italiani* all'estero. A questo punto Jacobini si occupò di individuare dei nuovi metodi di lavorazione dei greggi albanesi che superassero le tecniche di distillazione

---

<sup>6</sup> D. POZZI, *Dai gatti selvaggi al cane a sei zampe. Tecnologia, conoscenza e organizzazione nell'Agip e nell'Eni di Enrico Mattei*, Venezia 2009, pp. 20-23.

<sup>7</sup> ENI, *Documenti dall'archivio storico, Vol. 1, La questione petrolifera italiana. Studi di Oreste Jacobini tra primo e secondo dopoguerra*, Milano 2006 (d'ora in poi *Documenti*, cit., vol. 1), pp. 7-8 e pp. 23-25.

<sup>8</sup> Il Ministero nominò Jacobini Capo servizio delle costruzioni ferroviarie.

e piroschissione in uso negli anni Venti. In base agli studi ed alle sperimentazioni eseguite sulla idrogenazione degli oli greggi, Jacobini richiese alle autorità la costruzione di un moderno stabilimento di raffinazione a ciclo completo da erigersi a Bari per lavorare i petroli albanesi.

Grazie alla sua esperienza e competenza, nel 1933 Jacobini fu richiesto direttamente dall'*Agip* come consulente tecnico per le ricerche in Italia e all'estero. In questi anni Jacobini ebbe modo di partecipare alla fase di grande sviluppo vissuta dall'*Agip*, un periodo in cui l'azienda statale maturò alcune esperienze esaltanti. Dapprima Jacobini si dedicò ai programmi sulle ricerche di greggio e di gas metano in Italia, di cui intuì le grandi potenzialità proponendo lo sfruttamento del giacimento di Podenzano (PC). Sul fronte delle ricerche all'estero, Jacobini contribuì a far partecipare l'*Agip* al capitale azionario della società inglese *British Oil Development, Bod*, titolare di concessioni petrolifere in Iraq, nella zona di Quayara presso Mosul. L'*Agip* riuscì a raggiungere il 52% del capitale azionario della società, e dopo aver organizzato i cantieri per l'estrazione e lo sfruttamento dei grandi giacimenti scoperti, il Governo italiano abbandonò l'iniziativa per questioni di politica estera, con grande rammarico di Jacobini e dei tecnici italiani impegnati in Iraq.

Grazie alle competenze acquisite da Jacobini nel campo dei combustibili, nel 1935 venne nominato direttore generale della costituenda *Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili*. La società *Anic*, costituita nel 1936 con la partecipazione della azienda privata chimica *Montecatini*, dell'*Agip* e dell'*Aipa*, costruì due moderni stabilimenti di idrogenazione dei combustibili solidi e liquidi, uno a Bari ed uno a Livorno, ai quali si affiancava il laboratorio scientifico di Novara. Con le moderne raffinerie dell'*Anic*, l'Italia si dotava di impianti per la produzione di lubrificanti e per la fabbricazione di catalizzatori, nonché di attrezzature utili per la lavorazione dei greggi albanesi, irakeni e simili, oltre che delle ligniti e oli bituminosi italiani.

L'ingegner Jacobini, che dal 1933 era diventato vicepresidente dell'*Agip*, si occupò della riorganizzazione industriale della *Romsa* e dell'acquisto per l'*Agip* degli impianti di Porto Marghera della società *Distillazione Italiana Combustibili Società Anonima, Dicsa*, azienda del gruppo Volpi. Nel 1939 fu nominato senatore del Regno, ma nel 1945 venne esautorato dalle cariche ricoperte e si ritirò a vita privata. Nel dopoguerra Enrico Mattei, riconoscendo le sue qualità nonché la sua esperienza nel settore petrolifero e amministrativo delle aziende pubbliche, ne fece una sorta di consulente per l'*Agip*,

ritenendo utilissimo il suo aiuto. Fino alla morte, avvenuta il 4 aprile 1956 all'età di 89 anni, Oreste Jacobini si era occupato di questioni petrolifere.

## 2. *Diplomazia del petrolio*

Si premettono, prima di proseguire, alcune nozioni di carattere generale che saranno poi impiegate nel resto del lavoro al fine di facilitarne la comprensione. Nel settore petrolifero viene definito *upstream* tutto ciò che riguarda la fase inerente la esplorazione e produzione; col termine *midstream*, invece si indica la fase del trasporto del petrolio greggio verso le raffinerie tramite le petroliere e gli oleodotti; la terza fase è definita *downstream*, e include il processo di raffinazione, la commercializzazione e la distribuzione dei prodotti. Una società che esegue tutte queste fasi operative viene definita azienda integrata<sup>9</sup>.

Nel primo dopoguerra l'Italia non era coinvolta in modo sostanziale in nessuna di queste fasi. La forte impreparazione della classe politica liberale alle problematiche del petrolio era particolarmente evidente nei primi vent'anni del Novecento. Questo aspetto politico è fondamentale per capire sia i gravi ritardi accumulati dall'Italia, sia gli sviluppi successivi della politica petrolifera nazionale. L'assenza della diplomazia italiana dai grandi interessi petroliferi anglo-tedeschi nell'ex Impero Ottomano era in questo senso emblematica. Tanto più incomprensibile questo fatto dal momento che alcuni echi dello scontro anglo-tedesco giunsero anche in Italia. Il sottosegretario per la Marina Mercantile, Combustibili e Aeronautica, onorevole Pietro Sitta, una delle poche persone che dimostrarono competenza e lungimiranza nel settore dei combustibili, inviava nel settembre 1920 una importante relazione al Ministero dell'Industria e del Commercio, in cui suggeriva la creazione di un ente per i petroli, come vedremo più estesamente in seguito<sup>10</sup>. Nella medesima relazione, l'onorevole Sitta, su indicazione del Regio Corpo delle Miniere, richiamava l'attenzione del Ministero sul fatto che fin dal 1914, tra la Germania e la Gran Bretagna era in atto una forte competizione per acquisire il controllo delle zone petrolifere dell'Asia Minore. Da ciò si evince che l'Italia non era del tutto estranea agli sviluppi internazionali degli interessi petroliferi, ma l'intervento del sottosegretario Sitta non fu sufficiente a stimolare delle decisioni politiche appropriate.

Senza entrare nel merito delle dinamiche politiche anglo-tedesche, possiamo ricordare che le grandi possibilità petrolifere dell'attuale Iraq furono individuate verso la fine dell'Ottocento, e che per circa venti anni si scatenò una feroce lotta politica per il controllo

---

<sup>9</sup> Per le definizioni vedi D. YERGIN, *The Prize* cit., p. 787.

<sup>10</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *Alle origini* cit., pp. 51 sgg e per la relazione Appendice n. 2\A alle pp. 285-288.

delle aree di Mosul, Kirkuk e Baghdad<sup>11</sup>. Soltanto nel 1914 si giunse ad un accordo tra la *Deutsche Bank*, la *National Bank of Turkey*, la *Anglo Persian Oil Company* e l'ingegnere minerario esperto di petrolio Sarkis C. Gulbenkian. Il 19 marzo 1914 venne firmato il cosiddetto *Foreign Office Agreement* che permise alla *Apoc* di acquisire la maggioranza delle azioni della *Turkish Petroleum Company*<sup>12</sup>. Lo scoppio della guerra impedì di

---

<sup>11</sup> Per una sintetica descrizione degli interessi francesi, inglesi e la presenza tedesca nell'Impero Ottomano vedi A. NOUSCHI, *Le lotte* cit., pp. 14-20; S.H. LONGRIGG, *Oil in the Middle East* cit., pp. 15-17 e Appendix I pp. 161-162; J. NEVAKIVI, *Britain, France and the Arab Middle East 1914-1920*, London 1969, pp. 1-10. Per le stime sui giacimenti mesopotamici vedi K. PHILLIPS, *Una dinastia americana. La famiglia Bush: l'aristocrazia del denaro e la crisi della democrazia*, Milano 2004, p. 311; M. CANALI, *Mussolini e il petrolio irakeno. L'Italia, gli interessi petroliferi e le grandi potenze*, Torino 2007, pp. 10 sgg. Per la politica tedesca in Medio Oriente vedi anche D. FROMKIN, *Una pace senza pace*, Milano 1992, pp. 32-34 e pp. 65 sgg., e pp. 35-55 per un piccolo quadro socio-politico dei primi del Novecento dell'Impero Ottomano; M. MONTI, *L'Italia* cit., pp. 115 sgg. Sulla *Apoc* e il petrolio persiano cfr. A. SAMPSON, *Le sette sorelle. Le grandi compagnie petrolifere e il mondo che hanno creato*, Milano 1976, pp. 78 sgg.; D. YERGIN, *The prize* cit., pp. 134 sgg. Per il testo della concessione vedi J.C. HUREWITZ, *Diplomacy* cit., I, pp. 249-251; A. NOUSCHI, *Le lotte* cit., pp. 21-26 e Doc. 1 pp. 93-96; S.H. LONGRIGG, *Oil in the Middle East* cit., pp. 17-20; B. LI VIGNI, *Le guerre del petrolio* cit., pp. 163-167; P. DI GREGORIO, *Oro nero d'Oriente. Arabi, petrolio e imperi tra le due guerre mondiali*, Roma 2006, pp. 28-40; R. SEDILLOT, *Storia del petrolio*, Roma 1975, pp. 137-143. Per un quadro dei rapporti e contrasti economici e politici tra Germania ed Inghilterra vedi P.M. KENNEDY, *L'antagonismo anglo-tedesco*, Milano 1993; un'ulteriore e precisa analisi della ascesa della potenza economica-militare tedesca e del declino della Gran Bretagna come potenza economica-industriale, tra la fine dell'Ottocento e la prima guerra mondiale è in W. ENGDahl, *A century of war. Anglo-American oil politics and the New World Order*, London 2004, pp. 1-18. L'autore illustra i fattori della Potenza britannica nel corso dell'Ottocento (liberismo economico, controllo finanziario mondiale e controllo mondiale delle materie prime) per poi descrivere la rapida ascesa della Germania nel settore industriale, commerciale e navale, insieme con una visione geopolitica mondiale. La forza tedesca superava in molti settori una declinante Gran Bretagna, e la geopolitica tedesca basata anche sul petrolio ottomano, lasciava presagire una sua supremazia mondiale che a Londra si cercò di evitare in tutti i modi. La risorsa petrolio era un fattore geopolitico perfettamente valutato a Londra e Berlino, un fattore che emerse durante la guerra per rimanere poi centrale nelle politiche di tutti gli stati. Per quanto riguarda lo scontro per il controllo delle risorse petrolifere mediorientali cfr. *ibid.*, pp. 19-49 e pp. 58-64.

<sup>12</sup> Calouste Sarkis Gulbenkian era figlio di un facoltoso petroliere e banchiere armeno che costruì la sua fortuna importando kerosene dalla Russia nell'Impero Ottomano. Il figlio Calouste studiò in Europa, dapprima in Francia e poi in Gran Bretagna, al King's College dove studiò ingegneria mineraria e scrisse una tesi sulla tecnologia dell'industria petrolifera. Due ufficiali ottomani richiesero la sua collaborazione per scoprire eventuali risorse petrolifere in Mesopotamia, e grazie ai suoi studi e pubblicazioni, riuscì a soddisfare le richieste governative. Successivamente Gulbenkian divenne consigliere economico e finanziario del Governo ottomano. Ebbe un grandissimo ruolo nello sfruttamento del petrolio mesopotamico, divenne direttore della *National Bank of Turkey* e fu tra i fondatori della *Turkish Petroleum Company*. Per la sua preparazione e abilità fu soprannominato «The Talleyrand of the oil diplomacy». Divenne miliardario e conosciuto come mister Five Percent, grazie alla sua quota nella *Tpc* del 5% appunto, cfr. D. YERGIN, *The Prize* cit., pp. 185-187; M. KENT, *Oil and Empire* cit., p. 15; S.H. LONGRIGG, *Oil in the Middle East* cit., pp. 12-13. Per la formazione della società *African ad Eastern Concessions Limited*, poi denominata nel 1912 *Turkish Petroleum Company*, cfr. S.H. LONGRIGG, *Oil in the Middle East* cit., pp. 29 sgg. La società controllata dal gruppo *Royal Dutch-Shell* si chiamava *Anglo-Saxon*; A. NOUSCHI, *Le lotte* cit., pp. 27 sgg., e Doc. 2 a pp. 97-98; A. SAMPSON, *Le sette sorelle* cit., p. 99; M. CANALI, *Mussolini e il petrolio* cit., pp. 16-17; D. YERGIN, *The prize* cit., pp. 185 sgg. Vedi anche C. MORTARI, *Il fiume d'oro nero. Viaggio dalla Mesopotamia alla Palestina*, Torino 1941, pp. 233-234. Per le informazioni riguardo all'accordo del 1914 cfr. A. NOUSCHI, *Le lotte* cit., pp. 35 sgg.; S.H. LONGRIGG, *Oil in the Middle East* cit., pp. 31-32; per il testo dell'accordo vedi *Foreign Relations of the United States, 1927, Vol. II*, pp. 821-822 (d'ora in poi *FRUS*); J.C. HUREWITZ, *Diplomacy* cit., I, pp. 276-278; J. NEVAKIVI, *Britain, France* cit., pp. 10-12, dove si rileva che la Francia non era stata consultata riguardo gli accordi economici tra la Gran Bretagna e la Germania. La Germania manifestò un forte dinamismo politico-economico nell'Impero Ottomano ed ottenne nel 1903 una importante concessione di sfruttamento del sottosuolo, contemporaneamente alla costruzione della ferrovia Baghdad-Bassora. Per il testo completo della convenzione del 5 marzo 1903 vedi J.C.

dirimere definitivamente la questione della concessione, poiché il Grand Visir Said Halim Pasha, in una nota inviata alle ambasciate inglese e tedesca a Costantinopoli, rendeva noto che il Ministro delle Finanze ottomano consentiva ad affittare i giacimenti petroliferi scoperti o da scoprire, nelle province di Baghdad e Mosul, alla società *Turkish Petroleum Company*. Avrebbe deciso successivamente come comportarsi per quanto riguardava i propri diritti, nonché i termini generali della concessione<sup>13</sup>. Alla Gran Bretagna rimase quindi non un effettiva concessione di sfruttamento, ma una sorta di promessa di sfruttamento. La questione si trascinò per alcuni anni, perché la nota del Grand Visir non era un effettivo documento legale del governo turco. Questo aspetto poco chiaro, permise nel dopoguerra agli Stati Uniti di contrastare le pretese monopolistiche britanniche sul petrolio irakeno.

Al termine della prima guerra mondiale, la quota della Germania all'interno della *Tpc* – pari al 25% del pacchetto azionario – fu rilevata dai francesi, che proprio a partire dai colloqui petroliferi con i britannici del 1919-1920, svilupparono la propria industria petrolifera.

I rapporti anglo-francesi non erano assolutamente amichevoli come si sarebbe potuto pensare, soprattutto dopo il comune sforzo bellico. Dopo aver firmato il patto Sykes-Picot nel 1916, e stabilito la divisione dell'Impero Ottomano in sfere di influenza, la Francia e la Gran Bretagna ebbero diversi incontri per definire le rispettive quote del petrolio medio-orientale<sup>14</sup>. L'accordo più importante tra la Gran Bretagna e la Francia fu firmato in Italia,

---

HUREWITZ, *Diplomacy* cit., I, pp. 252-263. Il citato articolo 22 recita: «The concessionnaires (sic) may work any mines which they shall discover within a zone of 20 Kilom. each side of the middle of the line, provided that they conform with the laws and regulations relating thereto, but this shall not give them a privilege or monopoly. They may likewise cut wood in the forests adjoining the line, either for timber or for charcoal, on application to the competent authorities and if they conform to the regulations governing the matter». Nel contratto ottenuto nel 1904 invece il riferimento allo sfruttamento petrolifero era esplicito. Il contratto originale in francese è in M. KENT, *Oil and Empire* cit., Appendix I pp. 161-162, noto anche come «The Zander contract», dal nome del direttore generale della *Société du chemin de fer ottoman d'Anatolie*. Vedi anche la corrispondenza tra il Ministro della Lista Civile e la *Ottoman Railway Company* tra il 1905 e il 1907, Appendix II pp. 163-169; A. NOUSCHI, *Le lotte* cit., pp. 19-20.

<sup>13</sup> Vedi il testo della lettera in J.C. HUREWITZ, *Diplomacy* cit., I, p. 286. Per tutto l'intricata vicenda della partecipazione britannica allo sviluppo del petrolio mesopotamico, e le varie divergenze in seno ai vari ministeri britannici fino alla concessione del Grand Visir, vedi M. KENT, *Oil and Empire* cit., pp. 49-112. Per un quadro delle politiche britanniche verso l'Impero Ottomano, fino alla decisione dell'accordo Sykes-Picot vedi E. KEDOURIE, *England and the Middle East. The destruction of the Ottoman Empire 1914-1920*, London 1956, pp. 9-66.

<sup>14</sup> La passività della Francia in ambito petrolifero negli anni precedenti la prima guerra mondiale era totale. Il fabbisogno interno francese fu soddisfatto, nel 1917, per quasi l'83% dagli Stati Uniti, quota che raggiunse il 90% nel 1918. Per tali gravi motivi politico-economici il senatore Henry Bérenger, cercò di sopperire alla inattività francese inserendosi nelle possibilità petrolifere medio-orientali, aiutato nel suo sforzo anche da Gulbenkian. Bérenger, quale commissario per i combustibili francesi, negoziò con sir Walter Long, Ministro delle Colonie e del Petrolio britannico, un primo accordo petrolifero (marzo-aprile 1919). Un secondo accordo fu siglato, nel dicembre 1919 a Londra, tra Philippe Berthelot, nuovo incaricato degli affari esteri francese e da Sir Hamar Greenwood, ministro britannico incaricato degli affari petroliferi. Per tutta la

durante la conferenza interalleata di San Remo (19-26 aprile 1920)<sup>15</sup>. Il 24 aprile 1920, il Direttore degli Affari Politici e Commerciali presso il Ministero degli Affari Esteri Philippe Berthelot, e il direttore del Dipartimento del Petrolio professor Sir John Cadman, firmavano un accordo segreto per la tutela degli interessi petroliferi franco-inglesi. L'accordo era basato sui principi di cordiale cooperazione e reciprocità, e riguardava interessi in Romania, Galizia, Asia Minore, Impero Russo, Colonie Francesi e Inglesi. Per quanto riguardava la Mesopotamia, il Governo britannico garantiva al Governo francese una quota del 25% della produzione netta di petrolio greggio, nel caso in cui i campi della Mesopotamia fossero stati sfruttati dal governo del nuovo Stato. Analogamente il Governo britannico riservava al Governo francese, una quota del 25% del pacchetto azionario nel caso in cui i campi fossero stati sfruttati da una compagnia privata. In ogni caso, tale compagnia rimaneva sotto controllo britannico (articolo 7). La Gran Bretagna e la Francia avevano anche definito il progetto di costruzione di due oleodotti che avrebbero collegato i pozzi mesopotamici e persiani direttamente ad un porto del Mediterraneo Orientale<sup>16</sup>.

La diplomazia italiana subì al riguardo una bruciante sconfitta dimostrando una forte debolezza politica nei confronti della Francia e della Gran Bretagna, un elemento questo che comportava dei margini di manovra molto stretti. La classe dirigente italiana,

---

questione anglo-francese vedi M. CANALI, *Mussolini e il petrolio* cit., pp. 43 sgg.; J. NEVAKIVI, *Britain, France* cit., pp. 45-88; per i problemi inerenti la sistemazione dei territori ex-ottomani e i reclami arabi vedi E. KEDOURIE, *England* cit., pp. 107-141 e i successivi due capitoli per quanto riguarda la Siria e la Mesopotamia nel 1918-1920, pp. 143-213. Per le azioni politiche anglo-francesi durante la guerra e i successivi attriti diplomatici inerenti gli accordi petroliferi fino all'accordo di San Remo vedi M. KENT, *Oil and Empire* cit., pp. 117-157 e *Appendix IV* pp. 172-182; P. DI GREGORIO, *Oro nero* cit., pp. 45-56. Per l'accordo Tripartito tra Francia, Russia e Gran Bretagna (in seguito Sykes-Picot) cfr. J.C. HUREWITZ, *Diplomacy in the Near and Middle East. A Documentary record: 1914-1956. Volume II*, New York 1956, pp. 18-22.

<sup>15</sup> Per il testo dell'accordo vedi Appendice II, tratto da *Foreign Relations of the United States, Vol. II, 1920*, pp. 655-658. Per i difficili rapporti anglo-francesi tra il 1919-1920 vedi J. NEVAKIVI, *Britain, France* cit., pp. 89-260. Per le vicende dell'accordo di San Remo e le reazioni italiane M. PIZZIGALLO, *Alle origini* cit., pp. 23 sgg.; S.H. LONGRIGG, *Oil in the Middle East* cit., pp. 44-45; B. LI VIGNI, *Le guerre del petrolio* cit., pp. 173-174; D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., pp. 24-25; P. DI GREGORIO, *Oro nero* cit., pp. 57-59.

<sup>16</sup> Messi in funzione nel 1934 entrambi gli oleodotti partivano da Kirkuk, si dispiegavano paralleli fino alla città di Haditha per poi snodarsi in ramo meridionale inglese, e uno settentrionale francese. Il primo ramo avrebbe raggiunto Haifa in Palestina dopo 620 miglia, mentre il secondo ramo avrebbe raggiunto Tripoli nel Libano dopo 534 miglia. La quantità annuale di petrolio irakeno estratto avrebbe raggiunto la cifra di 4 milioni di tonnellate ed insieme col petrolio persiano, i due paesi estraevano petrolio greggio per circa 15 milioni di tonnellate, la maggior parte sotto controllo britannico. Per quanto riguarda il petrolio greggio persiano, la produzione raggiunse nel 1934 la cifra di 7,53 milioni di tonnellate, nel 1935 fu di 7,48 milioni, nel 1936 fu di 8,19 milioni, nel 1937 fu di 10,16 milioni, nel 1938 fu di 10,10 milioni di tonnellate e nel 1939 fu di 9,58 milioni di tonnellate. In Iraq invece, nei campi di Kirkuk la produzione di greggio fu di 0,96 milioni di tonnellate nel 1934, poi nel 1935 fu di 3,58 milioni di tonnellate, nel 1936 fu di 3,91 milioni, nel 1937 fu di 4,14 milioni, nel 1938 fu di 4,16 milioni e nel 1939 furono estratte 3,81 milioni di tonnellate, vedi S.H. LONGRIGG, *Oil in the Middle East* cit., pp. 60-64 e pp. 76-77; C. MORTARI, *Il fiume d'oro* cit., pp. 113-133 e pp. 261 sgg.; M. CANALI, *Mussolini e il petrolio* cit., pp. 53 sg.; F. PALMAS, *Da grandi protettori a Grande Satana, Gli Stati Uniti e l'Iran dagli anni '50 a oggi*, in «Informazioni della Difesa», 3/2009 pp. 46-47; F. BANDINI, *Tecnica della sconfitta*, Milano 1963, pp. 354-355; P. DI GREGORIO, *Oro nero* cit., pp. 103-104.

considerato il poco peso politico in sede negoziale con gli anglo-francesi, avrebbe potuto ottenere maggiore attenzione se si fosse associata alle contemporanee proteste statunitensi sull'accaparramento delle risorse petrolifere mesopotamiche<sup>17</sup>. Le iniziative statunitensi aprirono una possibilità politica per l'Italia, dal momento che del duro confronto diplomatico con la Gran Bretagna, gli Stati Uniti, come vedremo, avvisarono anche il Governo italiano.

Gli Stati Uniti, naturalmente, non erano all'oscuro delle manovre inglesi nell'ex Impero Ottomano<sup>18</sup>. Così avviarono un accanito scontro diplomatico con la Gran Bretagna, a

---

<sup>17</sup> Nel 1915 l'Italia firmò il Trattato di Londra che prevedeva compensi territoriali nel caso di sconfitta degli Imperi Centrali. Tuttavia l'accordo tra la Gran Bretagna, la Francia e la Russia del 1916 (accordo Tripartito poi divenuto il famoso patto Sykes-Picot) ignorò ogni potenziale interesse italiano. Per ovviare tale situazione l'Italia chiese una revisione dell'accordo anglo-francese e nell'aprile del 1917, Italia, Francia e Gran Bretagna firmarono gli accordi di San Giovanni di Moriana, vedi J. NEVAKIVI, *Britain, France* cit., pp. 46-47 e pp. 54-55. Per il trattato di Londra (con le clausole relative al Medio Oriente) cfr. J.C. HUREWITZ, *Diplomacy* cit., II, pp. 11-12 e per l'accordo di San Giovanni di Moriana pp. 23-25.

<sup>18</sup> Per la partecipazione statunitense alle ricerche in Medio Oriente cfr. M. CANALI, *Mussolini e il petrolio* cit., pp. 13-15; S.H. LONGRIGG, *Oil in the Middle East* cit., pp. 25-30 e p. 46; A. NOUSCHI, *Le lotte* cit., pp. 29-31 e pp. 66 sgg.; P. DI GREGORIO, *Oro nero* cit., p. 38, pp. 42-43 e pp. 59 sgg.; vedi *FRUS, 1920, Vol. II*, pp. 650-651.

Nel 1920 gli Stati Uniti furono contattati dalla *Deutsche Bank* che richiedeva il loro appoggio al fine di soddisfare i propri interessi nell'ex Impero Ottomano, che risalivano al periodo precedente la guerra. La *Deutsche Bank*, nella persona di Von Gwinner, chiedeva al Commissario statunitense a Berlino Dresel, se si potesse giungere ad un accordo con una compagnia statunitense, onde aggirare le clausole di Versailles e sfruttare insieme le concessioni ottenute dalla Germania in Medio Oriente. Secondo Von Gwinner, con 6 milioni di dollari, si poteva ottenere il controllo della società *Anatolian and Baghdad Railways*, che in quel momento era controllata dalla società svizzera *Bank für Orientalische Eisenbahnen*. Il Dipartimento di Stato americano espresse la propria soddisfazione per una partecipazione degli interessi statunitensi e la società *Sinclair Consol. Oil Corp.* avviò trattative con la *Deutsche Bank* per definire l'accordo, *FRUS, 1920, Vol. III*, pp. 766-774.

Nel 1920 l'ammiraglio Colby M. Chester si rivolse al Dipartimento di Stato nella qualità di rappresentante della società *Ottoman American Exploration Company*, per ottenere appoggio diplomatico riguardo la concessione che egli ottenne tra il 1908-1911 dal Governo ottomano concernente petrolio, minerali e ferrovie. Presso il Dipartimento di Stato l'attività della società era nota come «Chester project», ma come appurò il delegato del Division of Near Eastern Affairs Robbins, la società non aveva avuto una effettiva concessione. Robbins avvisò Chester che, considerate le circostanze politiche turche del momento, egli non avrebbe potuto far valere i propri diritti, ma soprattutto gli disse che il Dipartimento di Stato non avrebbe potuto appoggiare la sua richiesta poiché contemporaneamente stava contestando i diritti reclamati dalla *Turkish petroleum company*. Gli Stati Uniti avrebbero indubbiamente considerato gli interessi statunitensi in Turchia una volta che la situazione politica si fosse definita, cfr. *FRUS, 1921, Vol. II*, pp. 917-924.

Nel marzo 1922, Robert H. McDowell, della *Foundation Company of New York*, scriveva da Angora all'Alto Commissario Statunitense Bristol a Costantinopoli, che il Governo turco era intenzionato a concludere un accordo con la sua società. La società aveva una piccola partecipazione nella *Ottoman American Exploration Company*, società del «Chester project» di cui facevano parte anche altri azionisti che erano interessati allo sviluppo del progetto originario. Il progetto della *Foundation Company of New York* comprendeva la costruzione di due ferrovie con direttrici ovest-est, dal porto di Alessandretta ai confini persiani, ed nord-sud, da un porto del Mar Nero vicino Samsun ai confini persiani. Se necessario la società avrebbe costruito ulteriori linee ferroviarie. La società avrebbe avuto i diritti di sfruttamento delle zone minerarie adiacenti le ferrovie, come stabilito col ministro dei Lavori Pubblici. Robert McDowell esponeva a Bristol che le aree concesse erano ricchissime di materie prime e che la linea ferroviaria passava per una delle aree ricche di petrolio di Mosul. Inoltre le miniere di rame di Arghana e di argento di Kaban, le migliori dell'Asia Minore, erano comprese nella concessione, a cui si aggiungevano le zone ricche di ferro, piombo, carbone, lignite e la linea di maggior traffico commerciale dell'Asia Minore, cioè il tragitto da Samsun alla Mesopotamia. Per McDowell sarebbe stato di grande importanza che una concessione del genere venisse accordata agli Stati Uniti, poiché ne avrebbero beneficiato gli interessi generali statunitensi. Perciò senza attendere la

partire dal 12 maggio 1920, quando l'ambasciatore statunitense a Londra John Davis inviava a Lord Curzon, Segretario di Stato per gli Affari Esteri, una prima nota in cui, da una parte evidenziava la necessità di garantire gli interessi statunitensi, e dall'altra tendeva a contrastare la politica petrolifera britannica in Medio Oriente<sup>19</sup>. La protesta statunitense continuò con la nota del Segretario di Stato Bainbridge Colby a Lord Curzon del 26 luglio 1920. Colby evidenziava che le questioni inerenti i principi fissati alla conferenza di Parigi non risultavano soddisfatte in base all'accordo anglo-francese. Inoltre ricordava a Curzon che la Francia, in base all'accordo contestato, avrebbe avuto un trattamento di favore riguardo il petrolio mesopotamico. Oltre a ciò – sosteneva Colby – la posizione del Governo britannico violava il principio del Mandato «which was formulated for the purpose of removing in the future some of the principal causes of international differences»<sup>20</sup>.

Il 4 agosto 1920 il Console Generale statunitense a Berlino, William Coffin, inviò al Segretario di Stato Colby alcune preziose informazioni concernenti la concessione in mano alla *Tpc*, assieme a delle informazioni sulle leggi minerarie turche. In pratica la

---

conclusione della Conferenza di Pace, egli riteneva utile avviare almeno degli accordi preliminari per assicurarsi la concessione ed una sicura posizione per poi definire, dopo gli esiti della Conferenza di Pace, i termini finali degli accordi, *FRUS, 1922, Vol. II*, pp. 968-971. Per le ulteriori vicende relative al «Chester project» nel corso del 1922, *ibid.*, pp. 972-983.

<sup>19</sup> *FRUS, 1920, Vol. II*, pp. 651-655. Dal 3 maggio gli Stati Uniti sapevano dell'esistenza dell'accordo segreto tra la Francia e la Gran Bretagna.

<sup>20</sup> *FRUS, 1920, Vol. II*, pp. 658-659. Il 4 febbraio 1920 il Segretario di Stato Lansing avvisò l'ambasciatore statunitense in Gran Bretagna Davis del fatto che alle aziende statunitensi erano preclusi i permessi di ricerche nei territori dell'ex Impero Ottomano: Kurdistan, Mesopotamia e Palestina. Chiese quindi di informarsi presso il Governo britannico, perché tale politica discriminatoria, inerente le risorse dei territori menzionati, stava causando forti critiche negli Stati Uniti, *FRUS, 1920, Vol. II*, pp. 649-650. Tali atteggiamenti del Governo britannico erano già stati subiti nel 1918, quando la *Standard Oil Of New York, Socony*, dovette concedere all'amministrazione britannica le proprie mappe concernenti le proprie operazioni di rilevamento in Palestina. La *Socony* operava a Gerusalemme, in base ad accordi del 1914, per prospezioni petrolifere ed ebbe i permessi e le licenze minerarie dal Governo ottomano. La *Socony*, per difendersi da tale ingerenza si era rivolta all'incaricato del Segretario di Stato Polk il 15 marzo 1919, vedi *FRUS, 1919, Vol. II*, pp. 250-252. Per l'interesse statunitense allo sfruttamento dei petroli mesopotamici vedi *FRUS, 1919, Vol. II*, pp. 252-253 e pp. 255-257. Per i contrasti sui divieti britannici e le proteste statunitensi *FRUS, 1919, Vol. II*, pp. 255-262. È importante rilevare ciò che scriveva, già il 24 ottobre 1919, l'incaricato del Segretario di Stato Phillips al proprio ambasciatore Davis in Gran Bretagna e cioè che la forma di Mandato A escludeva forme discriminatorie in ambito economico, commerciale e industriale: «You are instructed to point out to the Foreign Office that the form of Mandate A applying to the Turkish possessions, has been agreed to in principle by the representatives of Great Britain and that thereunder a mandatory power undertakes to secure to citizens of all nationalities members of the League of Nations, equal protection and the same rights as regards the acquisition of immovable property, and to insure complete economic, commercial and industrial equality and freedom of transit, and that concessions will be granted by the mandatory government without distinction on the ground of nationality between citizens of states members of the League of Nations. And that further President Wilson in connection with decisions of the Council of Four in Paris took a definite stand that there should be in no case, priority of concessions to the nationals of the mandatory power, which point of view was adhered to by Mr. Lloyd George and admitted by the French and Italian delegates», p. 258.

concessione per lo sfruttamento delle risorse petrolifere non era stata realmente emessa dal Governo ottomano a causa della guerra<sup>21</sup>.

La risposta di Curzon arrivò dopo quasi quattro mesi dalla prima nota statunitense (9 agosto 1920), e cercava in modo goffo di nascondere le reali motivazioni del controllo britannico sulla Mesopotamia: dopo aver ricordato al Segretario di Stato Colby che il Governo statunitense reclamava la salvaguardia dei diritti acquisiti dalle aziende statunitensi, Curzon negava un presunto trattamento di favore per le compagnie britanniche a scapito di quelle statunitensi. Anzi ricordava che erano stati proprio gli Stati Uniti, tramite adeguate pressioni, che avevano fatto ritirare le concessioni petrolifere alle compagnie britanniche già emesse dai Governi di Haiti e Costa Rica<sup>22</sup>. Oltre ad altri punti contestati, Curzon cercava di sostenere che l'Impero Britannico forniva una ridicola quantità di petrolio greggio: solo il 2,5% della produzione mondiale, il 4,5% comprendendo anche la produzione persiana. A fronte di tale insignificante produzione britannica, continuava Curzon «the United States produces some 70 per cent of the world's output besides which United States companies who own at least three fourth of the Mexican output are estimated to produce a further 12 per cent of the world's output. This overwhelming proportion, over 80 per cent of the petroleum production of the world, is under American control and the predominance of the United States in regard to oil production is assured for many years to come»<sup>23</sup>. Con tale disparità, secondo Curzon, non era pensabile alcuna minaccia alla superiorità statunitense in fatto di produzione petrolifera. Per quanto concerneva il governo dei territori sottoposti a mandato, Curzon riferiva che erano tematiche da discutersi all'interno del Consiglio della Lega delle Nazioni, di cui gli Stati Uniti non erano membri. Inoltre Curzon citava il fatto che le risorse petrolifere della Mesopotamia sarebbero state assicurate al futuro Stato Arabo, e che la potenza mandataria non avrebbe esercitato nessun monopolio a suo favore in tal senso.

---

<sup>21</sup> *FRUS, 1920, Vol. II*, pp. 660-662. Vedi anche M. CANALI, *Mussolini e il petrolio* cit., pp. 63 e sgg.; P. DI GREGORIO, *Oro nero* cit., pp. 59 sgg.

<sup>22</sup> Cfr. W. ENGDAHL, *A century* cit., pp. 61-64. La ricerca di fonti petrolifere comportò una ottima simbiosi fra il Foreign Office, il servizio di intelligence e gli interessi petroliferi britannici. Nei primi anni Venti il Governo britannico controllava una serie di aziende private che setacciavano ogni paese produttore di petrolio. Oltre alle maggiori aziende come la *Royal Dutch-Shell* e la *Anglo Persian Oil Company*, la compagnia *The D'Arcy Exploitation Company* inviava agenti alla ricerca di fonti petrolifere ovunque. Analogamente la compagnia controllata dal governo, e guidata da Mr. Alves, *British Controlled Oilfields BCO*, aveva l'incarico di individuare nuove importanti zone petrolifere in America centrale e Meridionale. La *BCO* si assicurò una vasta concessione in Costa Rica nel 1918, vicino Panama, una azione che portò allo scontro con gli Stati Uniti. La *BCO* ottenne un'altra concessione in Venezuela, presso la foce del fiume Orinoco.

<sup>23</sup> *FRUS, 1920, Vol. II*, pp. 363-367.

Come si vede le posizioni di Curzon erano tutte orientate a mantenere gli Stati Uniti lontani dalla possibilità di sfruttare le risorse petrolifere mesopotamiche. Il riferimento alla Francia e alla sua quota del 25% della produzione mesopotamica (fatto da Curzon), lasciava capire che il restante 75% della produzione sarebbe rimasto in mani britanniche. Anzi, nel punto 19 della sua risposta a Colby, Curzon sosteneva che l'accordo di San Remo non aveva mire monopoliste. Tutt'altro: «it does not exclude other interests and gives no exclusive right to the mandatory power while the Mesopotamian state is free to develop the oil fields in any way it may judge advisable consistent with the interests of the country». Nella sua risposta a Curzon del 20 Novembre 1920, Colby comunicava che gli Stati Uniti erano interessati allo sfruttamento delle risorse petrolifere non solo mesopotamiche ma in ogni parte del mondo<sup>24</sup>. Riferiva a Curzon che il Governo statunitense accoglieva con favore il fatto che le risorse naturali della Mesopotamia sarebbero rimaste nelle mani delle popolazioni della Mesopotamia e del futuro Stato Arabo, e che lo scopo del Governo britannico consisteva non solo nell'assicurare le risorse naturali allo Stato Mesopotamico, ma anche «its absolute of freedom of action in the control thereof, and in particular that it is far from the intention of the mandatory power to establish any kind of monopoly or preferred position in its own interest». Ripeteva che il Governo degli Stati Uniti riteneva della massima importanza, per la futura pace nel mondo, che i territori amministrati dalle potenze mandatarie fossero gestiti in modo da assicurare pari opportunità di commercio per i cittadini di tutte le nazioni. Sulla questione dei mandati, gli Stati Uniti, in quanto anch'essi vittoriosi sugli Imperi Centrali, reclamavano il diritto a partecipare, non solo alla discussione sui mandati, ma anche ai diritti e ai privilegi previsti dal sistema dei mandati. Colby intendeva applicare all'industria petrolifera gli stessi «illuminati principi» riconosciuti dalle nazioni come miglior viatico per la pace e le loro relazioni economiche. Questo era il punto che intendeva contestare, sostenendo che l'accordo di San Remo violava tutte le precedenti dichiarazioni di Curzon e i buoni propositi insiti nell'amministrazione della potenza mandataria.

Dietro questi nobili principi c'era l'intenzione di Colby di evitare un monopolio britannico sulle risorse petrolifere della Mesopotamia e di permettere inoltre il pieno dispiegamento di una «open door policy» funzionale all'ascesa economica statunitense. In tal senso rammentava a Curzon che i punti 18 e 19 della sua risposta (si riferivano al punto 7 dell'accordo di San Remo) erano in contrasto con la volontà manifestata dalla potenza mandataria di assicurare le risorse petrolifere della Mesopotamia al futuro Stato Arabo,

---

<sup>24</sup> *FRUS, 1920, Vol. II*, pp. 668-673.

assicurandogli inoltre la libertà di utilizzarle<sup>25</sup>. Inoltre, proseguiva Colby, secondo le informazioni in possesso del suo governo, la *Tpc* non possedeva diritti di concessione petrolifera e di sfruttamento petrolifero. A tutto ciò aggiungeva che, avendo dichiarato Curzon che la Gran Bretagna non intendeva formare alcun monopolio, era quantomeno difficile capire la clausola dell'accordo di San Remo (punto 7) in cui l'eventuale compagnia incaricata di sfruttare i petroli mesopotamici «shall be under permanent British control».

È interessante notare come Colby inviasse una copia della nota sia alla Società delle Nazioni sia al Governo italiano<sup>26</sup>. Quest'ultimo quindi aveva avuto modo di sapere esattamente i termini della situazione mesopotamica e delle posizioni anglo-statunitensi. In tale scontro diplomatico, l'Italia, chiamata in causa dagli Stati Uniti, si ritrovava con la possibilità di sfruttare nei confronti della Gran Bretagna una posizione negoziale più favorevole rispetto ai mesi precedenti.

La risposta di Curzon alla dura replica di Colby, giunse il 28 febbraio 1921 e fu esaminata dal nuovo Segretario di Stato Hughes<sup>27</sup>. Il ministro britannico continuava a sostenere la validità della concessione della *Tpc* e che né i diritti della *Tpc* né le clausole dell'accordo di San Remo, avrebbero impedito al futuro Stato arabo di godere delle sue proprietà. Infine riteneva ingiusto discriminare le società britanniche, visto che le società statunitensi erano le principali produttrici di petrolio mondiale. Soprattutto Curzon riteneva non giustificabile l'insistenza del Governo degli Stati Uniti che intendeva estendere il controllo statunitense alle risorse che potevano essere sviluppate nei territori soggetti a mandato, soprattutto a spese di soggetti di un altro Stato che avevano ottenuto una regolare concessione.

Il nuovo Segretario di Stato Hughes rispose il 4 agosto 1921 e, come fece in precedenza Colby, anche egli inviò copia della nota per il Foreign Office, sia all'ambasciata

---

<sup>25</sup> *Ibid.* p. 672. Nella nota Colby scrisse: «This Government finds difficulty in reconciling the special arrangement referred to in paragraphs 18 and 19 of your note, and set forth in the so-called San Remo Petroleum Agreement, with your statement that the petroleum resources of Mesopotamia, and freedom of action in regard thereto, will be secured to the future Arab State, as yet unorganized. Furthermore, it is difficult to harmonize that special arrangement with your statement that concessionary claims relating to those resources still remain in their pre-war position, and have yet to receive, with the establishment of the Arab State, the equitable consideration promised by His Majesty's Government...I might observe that such information at this Government has received indicates that, prior to the war, the Turkish Petroleum Company, to make specific reference, possessed in Mesopotamia, no rights to petroleum concessions or to the exploitation of oil; and in view of your assurance that it is not the intention of the mandatory power to establish on its own behalf any kind of monopoly, I am at some loss to understand how to construe the provision of the San Remo Agreement that any private petroleum company which may develop the Mesopotamian oil fields "shall be under permanent British control"».

<sup>26</sup> *FRUS, 1920, Vol. II*, p. 674. Il Dipartimento di Stato, tramite Norman Davis, inviò in Francia e Italia, ai rispettivi ambasciatori, la nota indirizzata il 20 novembre 1920 al Ministro per gli Affari Esteri Curzon. La nota fu inviata all'ambasciatore statunitense in Italia il 2 dicembre 1920.

<sup>27</sup> *FRUS, 1921, Vol. II*, pp. 80-84.

statunitense a Parigi sia a quella di Roma<sup>28</sup>. La risposta di Hughes forniva ulteriori argomentazioni a favore di una partecipazione degli Stati Uniti allo sfruttamento delle risorse del Medio Oriente. Il punto cardine, su cui peraltro anche l'Italia poteva tentare di far leva, consisteva nel fatto che i possedimenti tedeschi oltremare potevano essere distribuiti in base alla vittoria «of the Allied and Associated Powers», di cui gli Stati Uniti erano parte. Quindi, proseguiva Hughes, la posizione degli Stati Uniti non è contrastata, ma anzi confermata «by the Treaty of Versailles, by which Germany renounces in favor of the Principal Allied and Associated Powers, of which the United States was designed to be one, all her rights and titles over her overseas possessions». Hughes continuava sostenendo che, poiché le tre Potenze non avrebbero lasciato alla Germania nessuna quota di sovranità o titolo nei suoi possedimenti oltremare, era del tutto fuori luogo escludere gli Stati Uniti dalla salvaguardia dei suoi interessi. Ma sulla concessione della *Tpc* Hughes, manteneva la stessa posizione di Colby, minacciando inoltre il ricorso ad un arbitrato internazionale per dirimere la questione. La pressione sul ministro Curzon fu accentuata con l'ulteriore nota del 17 novembre 1921, in cui, senza cambiamenti nella linea britannica, si sarebbe giunti ad un appropriato arbitrato internazionale che avrebbe avuto luogo «prior to any action which might involve further commitments or in any way imply recognition of the claim»<sup>29</sup>. Dopo tale nota, il ministro Curzon rispose brevemente il 20 dicembre 1921, cercando di ottenere tempo per discutere l'intera questione con i diversi dipartimenti britannici prima di fornire una risposta<sup>30</sup>.

Indubbiamente la posizione britannica si indeboliva di fronte alle argomentazioni statunitensi e proprio nel momento in cui gli Stati Uniti si dimostrarono più incalzanti, a Londra si iniziò a considerare la possibilità di accordarsi con gli Stati Uniti<sup>31</sup>. Nel frattempo il nuovo presidente degli Stati Uniti, il repubblicano W. Harding, lasciava intendere di voler difendere gli interessi petroliferi statunitensi ovunque essi si fossero presentati. Nel maggio 1921, il Segretario del Commercio H. Hoover insieme con il Segretario di Stato C.E. Hughes, esposero ad un gruppo di petrolieri la possibilità di operare in Medio Oriente secondo la «open door policy». Poco dopo fu costituito un consorzio tra le principali compagnie petrolifere statunitensi guidato da Walter Teagle, il

---

<sup>28</sup> *FRUS, 1921, Vol. II*, pp. 106 sgg. La nota fu consegnata al Foreign Office il 24 agosto; vedi anche *ibid.*, pp. 86-87. La medesima nota fu inviata alla Legazione USA a Berna, alla Commissione Americana a Berlino, alla Alta Commissione Americana a Costantinopoli.

<sup>29</sup> *FRUS, 1921, Vol. II*, pp. 89-93.

<sup>30</sup> *FRUS, 1921, Vol. II*, pp. 93-94.

<sup>31</sup> Cfr. D. YERGIN, *The prize* cit., pp. 194 sgg.; M. CANALI, *Mussolini e il petrolio* cit., pp. 78 sgg.; P. DI GREGORIO, *Oro nero* cit., pp. 69 sgg.

presidente della *Standard Oil of New Jersey*<sup>32</sup>. Dopo alcuni anni di ulteriori scontri diplomatici fra la Gran Bretagna, la Francia, gli Stati Uniti, la Turchia e il nuovo Stato dell'Iraq, il consorzio petrolifero statunitense entrò nella società *Tpc*<sup>33</sup>. Nel 1928 le varie compagnie della *Tpc* si accordarono per l'avvio e il definitivo sfruttamento dei campi petroliferi irakeni<sup>34</sup>.

Il Governo italiano aveva avuto la possibilità di valutare in modo chiaro le posizioni britanniche e statunitensi, ma si affidò ad una condotta diplomatica separata da quella statunitense e piuttosto timida nei confronti della Gran Bretagna<sup>35</sup>. Soprattutto continuò a concentrare la sua attenzione su sterili compensi territoriali, piuttosto che considerare la necessità di assicurarsi fonti petrolifere da cui approvvigionarsi. Il compito non era assolutamente facile e chiaramente il peso negoziale dell'Italia non poteva essere paragonato a quello degli Stati Uniti. Ma una linea politica più accorta avrebbe potuto permettere la nascita e lo sviluppo di soluzioni diverse da quelle che emersero, che poi erano ben poca cosa<sup>36</sup>. Soprattutto il fatto che gli Stati Uniti avessero deciso di rendere

---

<sup>32</sup> *FRUS, 1921, Vol. II*, pp. 87-88. Il consorzio era formato dalla *Standard Oil of New Jersey*, dalla *Mexican Petroleum Company*, dalla *Texas Company*, dalla *Gulf Refining Company*, dalla *Atlantic Refining Company*, dalla *Sinclair Consolidated Oil Corporation* e dalla *Standard Oil of New York*. Nel 1923 la società *Texas Company* si ritirò dal consorzio, nel 1927 la *Sinclair* abbandonò il gruppo e la società *Mexican Petroleum Company* fu sostituita dalla *Pan American Petroleum and Transport Company*, cfr. S.H. LONGRIGG, *Oil in the Middle East* cit., p. 68.

<sup>33</sup> *FRUS, 1922, Vol. II*, pp. 333-352, in cui il Dipartimento di Stato seguiva attentamente l'attività del consorzio Usa nei suoi rapporti con i membri della *Tpc*; vedi *FRUS, 1923, Vol. II*, pp. 240-264; *FRUS, 1923, Vol. II*, pp. 879-1040 e pp. 1.198-1.252; *FRUS, 1924, Vol. II*, pp. 222-241; *FRUS, 1925, Vol. II*, pp. 230-245.

<sup>34</sup> L'accordo dei membri della *Tpc* fu siglato il 31 luglio 1928. Il consorzio Usa, denominato *Near East Development Company*, la *Apoc*, la *Royal Dutch-Shell* e la *Cfp*, possedevano ciascuna il 23,75% delle azioni della *Tpc*; il restante 5% era la quota di C.S. Gulbenkian. Tramite Gulbenkian l'accordo divenne noto come «The Red Line Agreement», la maggior spartizione petrolifera-economica del Medio Oriente. Infatti le compagnie petrolifere avrebbero dovuto ricercare nuove concessioni solo all'interno della società *Iraq Petroleum Company* (il nuovo nome dal 1929 della precedente *Tpc*) e all'interno del perimetro tracciato da Gulbenkian che comprendeva l'Arabia Saudita, l'Iraq, la Siria, la Turchia e la Palestina, le aree che sarebbero diventate le maggiori produttrici di petrolio. L'accordo prevedeva una riedizione della precedente «self-denying» clausola, risalente nientemeno che al *Foreign Office Agreement* del 1914, in base alla quale «none would be involved in oil production anywhere in the Ottoman Empire save jointly through the Turkish Petroleum Company»; cfr. D. YERGIN, *The prize* cit., pp. 203-205; B. LI VIGNI, *Le guerre del petrolio* cit., pp. 196-198; A. NOUSCHI, *Le lotte* cit., pp. 69-71; J.C. HUREWITZ, *Diplomacy* cit., II, pp. 131-142 (*Tpc Concession in Iraq*) e pp. 161-176 per il testo del «Red Line Agreement»; M. CANALI, *Mussolini e il petrolio* cit., pp. 91-97; P. DI GREGORIO, *Oro nero* cit., 85-102; S.H. LONGRIGG, *Oil in the Middle East* cit., pp. 69-70; A. SAMPSON, *Le sette sorelle* cit., pp. 98-103; R.S. SIMON – E.H. TEJIRIAN, *The Creation of Iraq, 1914-1921*, New York 2004, p. 122.

<sup>35</sup> Il segretario di Stato Hughes fu sollecitato dal responsabile dell'Office of the Foreign Trade Adviser, A.C. Millsbaugh, ad accertare il motivo del silenzio diplomatico italiano, M. CANALI, *Mussolini e il petrolio* cit., p. 77.

<sup>36</sup> L'Italia firmò il Patto di Londra nel 1915 e gli accordi di San Giovanni di Moriana nel 1917. Il Governo italiano si era ancorato pervicacemente a tali accordi senza rendersi conto che erano ormai superati dagli eventi contemporanei. La rivolta della Turchia di Mustafa Kemal Atatürk rese del tutto inattuabili le precedenti divisioni, e la zona promessa all'Italia era poverissima di materie prime. In tal senso le aspirazioni italiane furono lasciate in mano ai diplomatici anglo-francesi che le dirottarono sulle zone meno ricche dell'Impero Ottomano. L'accordo di San Giovanni di Moriana fu disatteso perché subordinato dai britannici alla ratifica del Governo russo, che ormai era stato sostituito dal Governo rivoluzionario sovietico. Alla

partecipe l'Italia della loro offensiva diplomatica contro la Gran Bretagna, avrebbe consentito di inserirsi nel contesto geopolitico medio-orientale e forse ottenere dei risultati migliori. L'elemento negativo della posizione italiana nasceva dal non aver compreso appieno che il petrolio era diventato la nuova risorsa energetica per i paesi industrializzati<sup>37</sup>. Gli anni successivi avrebbero mostrato come questo ritardo ben difficilmente sarebbe stato rimediabile.

### *3. Verso la costituzione di un Ente per i combustibili*

Abbiamo già visto come la relazione dell'onorevole Sitta del settembre 1920 proponesse la creazione di un ente per i petroli. Dopo aver riassunto la situazione internazionale, Sitta, conscio dell'aumento della domanda petrolifera italiana, proponeva per l'Italia

Una politica del petrolio, la quale non deve consistere soltanto come ora nel contrattare mese per mese i rifornimenti dalle due Ditte monopolizzatrici «Siap» e «Nafta», ma occorre che si faccia capo ad un Ente solidamente costituito, il quale, mantenendosi al corrente delle esplorazioni petrolifere all'estero e dei risultati delle relative ricerche, dell'andamento della produzione mondiale del petrolio, del commercio e del fabbisogno interno, concreti i provvedimenti necessari affinché il Paese possa avere assicurata l'indipendenza industriale e commerciale per la somministrazione dei medesimi con una propria flotta di trasporto e con depositi costieri propri<sup>38</sup>.

Era una iniziativa concreta e precisa che, come vedremo, sarebbe stata ripresa dal ministro dell'Agricoltura Giuseppe De' Capitani d'Arzago. Nel frattempo il governo emetteva una serie di decreti atti al riordino degli enti che si occupavano di combustibili.

Un primo tentativo di riordinare il complesso apparato burocratico relativo ai combustibili fu avviato nel corso del 1920. In base al R.D.L. 14 novembre 1920 n° 1.686, tutte le competenze in materia di combustibili furono trasferite al Ministero dell'Agricoltura,

---

conferenza di pace a Parigi si sarebbe potuta dispiegare una maggior iniziativa diplomatica per ottenere dei compensi, sfruttando la concomitante richiesta Usa, ma si perse anche quella opportunità.

<sup>37</sup> Le cause della incompetenza petrolifera, ma in generale della scarsa dimestichezza sugli interessi nazionali erano molteplici. Per una serie di considerazioni in proposito e per le trattative diplomatiche tra Italia, Francia e Gran Bretagna fino al 1922 vedi M. CANALI, *Mussolini e il petrolio* cit., pp. 98-146. Per le posizioni dell'Italia dopo l'accordo di San Remo, le reazioni interne e gli scambi diplomatici anglo-italiani, cfr. M. PIZZIGALLO, *Alle origini* cit., pp. 27-47 e sulla politica petrolifera del Governo Facta pp. 95-114. Il 17 maggio 1922, il Re Vittorio Emanuele III inaugurava a Porto Marghera il canale navigabile che collegava la stazione marittima alla zona industriale. Nel porto dei petroli si installarono la *Siap* e la *Nafta*. Un mese dopo, il 25 giugno 1922, la *Nafta* inaugurò i suoi nuovi stabilimenti a Vado Ligure alla presenza del presidente della *Royal Dutch-Shell* Henri Deterding e di diverse autorità politiche italiane. Ancora nel 1922, dalla conferenza di Losanna, il capo della delegazione italiana Garroni, inviava il 28 novembre una nota a Mussolini, per informarlo dei dissidi anglo-americani e della possibilità italiana di appoggiare la politica americana in funzione anti-inglese per tutelare gli interessi italiani, *I Documenti Diplomatici Italiani*, Vol. I, Settima serie (1922-1935), Roma 1953, (d'ora in poi *DDI*), Doc. 168, pp. 107-108.

<sup>38</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *Alle origini* cit., pp. 285-288.

all'interno del quale fu istituita la Direzione generale dei Combustibili e Servizi Diversi, affidata ad Arnaldo Petretti, con esclusiva competenza petrolifera<sup>39</sup>.

Arnaldo Petretti, esperto di legislazione mineraria, era un sostenitore della necessità di avviare esplorazioni del sottosuolo nazionale e allo scopo si avvale dell'aiuto dell'ambito universitario. Il R.D.L. 19 novembre 1921 n° 1.605 permetteva l'assistenza diretta dello Stato nella ricerca petrolifera del sottosuolo nazionale, cioè lo Stato adottava il sistema di aiutare gli industriali intervenendo in compartecipazione con loro, fornendo il materiale per il sondaggio dei terreni (sonde, tubi ecc.). Poiché non esisteva ancora in Italia una carta geologica del petrolio, nel 1922-23 furono avviati gli studi al riguardo<sup>40</sup>.

A partire dal 1923 cominciarono le prime esperienze di *upstream* tra lo Stato ed i privati, affidate alla *Società Petroli d'Italia*, alla *Società Petroleum Italicum* e alla *Società Petrolifera Italiana*. Tutte queste iniziative videro la proficua collaborazione del nuovo ministro dell'Agricoltura, Giuseppe De' Capitani d'Arzago, anche egli come Petretti un forte sostenitore della ricerca petrolifera nazionale e della urgenza di trovare una soluzione al problema dell'approvvigionamento petrolifero, onde evitare la dipendenza dai trust internazionali<sup>41</sup>. La posizione di De' Capitani d'Arzago era molto più articolata, in quanto il suo obiettivo si concentrava sulle varie fasi dell'industria petrolifera, dall'*upstream* fino al *downstream*. Il ministro De' Capitani voleva emancipare il paese dalla *Siap* e dalla *Nafta*, le due ingombranti succursali della *Standard Oil of New Jersey* e della *Royal Dutch-Shell* e intendeva acquistare terreni petroliferi all'estero. Secondo il ministro, il trasporto del greggio non avrebbe costituito un problema, mentre la raffineria di Fiume, la R.O.M.S.A., avrebbe ripreso la sua attività con «petrolio italiano»<sup>42</sup>.

---

<sup>39</sup> *Ibid.*, pp. 59-69. Per tutta la disamina dei vari enti durante la guerra fino al ripristino della libertà di commercio degli oli minerali vedi pp. 69-83; C. ALIMENTI, *La questione* cit., pp. 29-31 e pp. 33-34; M. MONTI, *L'Italia* cit., pp. 121-123.

<sup>40</sup> Cfr. F. SQUARZINA, *Le ricerche* cit., pp. 14-15.

<sup>41</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *Alle origini* cit., pp. 115 sgg. Il 17 novembre 1922 il neo ministro De' Capitani d'Arzago dimostrò di aver ben chiare le idee sulla questione energetica italiana: «Urge iniziare una seria politica dei petroli. L'Italia, come tutti i paesi civili, deve occuparsi e preoccuparsi dell'approvvigionamento all'estero dei combustibili di cui ha bisogno. Diversamente sarà sempre rinsaldata la dipendenza del nostro mercato dai trusts internazionali». Vedi anche M. CANALI, *Il delitto Matteotti*, Bologna 2004, pp. 45 sgg.

<sup>42</sup> La raffineria di Fiume, *Raffineria Olii Minerali Società Anonima R.O.M.S.A.*, fu costruita nel 1882 tramite capitali francesi e dal 1883 lavorava con 12 caldaie per la distillazione frazionata del greggio, 24 alambicchi per la distillazione del residuo fino a coke. Nel 1885 forniva paraffine e dal 1887 raffinava anche lubrificanti. In seguito la raffineria passò al gruppo olandese-ungherese *Neederlandsche Petroleum Maatschappij Photogen* di Amsterdam. Alla fine della guerra la raffineria sospese le lavorazioni, finché nel 1924 con l'annessione della città di Fiume anche la raffineria passò allo Stato Italiano. La raffineria, capace di lavorare circa 30.000 tonnellate di greggio, riprese le sue funzioni dopo che fu assorbita dallo Stato tramite il Ministero delle Finanze nel 1923, cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., pp. 48-49; M. MONTI, *L'Italia* cit., p. 99; M. PIZZIGALLO, *Alle origini* cit., pp. 233-266, dove viene descritto l'atteggiamento del Governo italiano fino al passaggio della *Romsa* allo Stato.

Nel luglio 1923 De' Capitani d'Arzago scrisse una dettagliata relazione per Mussolini in cui affrontava attentamente le tappe necessarie alla costituzione dell'Ente Nazionale dei Petroli. Pur essendo favorevole alle ricerche in Italia, De' Capitani d'Arzago reputava comunque indispensabile ricercare fonti petrolifere all'estero<sup>43</sup>. Dalla relazione emergeva la diffidenza del ministro nei confronti delle società straniere, pertanto giudicava necessaria la formazione di un forte organismo industriale e commerciale con la compartecipazione dello Stato, come era accaduto in Gran Bretagna con la *Apoc*. Inoltre il ministro era consapevole che un simile istituto avrebbe dovuto confrontarsi con l'ostilità delle società straniere.

De' Capitani d'Arzago riteneva che l'ente petrolifero dovesse occuparsi della produzione ed elaborazione del greggio e del trasporto e della distribuzione dei materiali derivati. Nella sua relazione descriveva l'intero spettro delle attività che venivano attuate dalle aziende integrate, anche se era consapevole del fatto che questo obiettivo non fosse raggiungibile in quel momento in Italia. Era quindi necessario procedere gradualmente: per quanto riguardava l'*upstream*, l'Italia doveva «provvedere all'accaparramento di pozzi e di veri e propri campi petroliferi». Questo aspetto, chiaramente il primo passo dell'industria petrolifera, doveva essere valutato attentamente per evitare di essere vittima a livello internazionale di truffe e speculazioni. Lo studio preliminare delle regioni petrolifere promettenti per mezzo di geologi e di tecnici specializzati era essenziale per un oculato acquisto dei campi. Secondo De' Capitani d'Arzago, i trasporti non rappresentavano un problema, per cui dedicava maggiore attenzione alla fase del *downstream*. La raffinazione era oramai considerata in Italia una fase fondamentale nel ciclo petrolifero, per cui si doveva dare grande impulso alla costruzione delle raffinerie. Per quanto concerneva la distribuzione, l'Italia era un mercato in mano alle due aziende *Siap* e *Nafta*. Per intaccare tale monopolio, il nuovo istituto doveva cominciare col sostenere il fabbisogno dei «pubblici servizi» per poi lentamente cercare di conquistare la «clientela privata». Il programma delineato dal ministro presentava con chiarezza la costruzione dell'industria petrolifera italiana.

Tuttavia proprio nel momento in cui il ministro De' Capitani d'Arzago metteva a punto la sua strategia petrolifera, Mussolini decise di accorpare il Ministero dell'Agricoltura e il Ministero dell'Industria in un nuovo organismo, il Ministero dell'Economia Nazionale. Il 1° agosto 1923 a capo del nuovo ministero fu posto Orso Maria Corbino. Il percorso tracciato da De' Capitani d'Arzago venne abbandonato e fu radicalmente rivista la linea da

---

<sup>43</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *Alle origini* cit., pp. 297-309 Appendice 2D.

seguire in ambito petrolifero. Da questo momento l'indirizzo scelto dal Ministero dell'Economia Nazionale e dal Governo italiano, si intrecciò con le vicende della compagnia petrolifera statunitense *Sinclair Exploration Company*, una compagnia collegata alla *Standard Oil of New Jersey*, fondata da Harry Sinclair con interessi petroliferi mondiali, balzata alla cronaca scandalistica per gli interessi con l'amministrazione Harding nell'affare Teapot Dome, riserva petrolifera governativa nel Wyoming<sup>44</sup>.

#### 4. Un tentativo di avviare il downstream italiano: il Consorzio Utenti Nafta

Il Consorzio Utenti Nafta, un gruppo di operatori indipendenti italiani formatosi a Torino nell'agosto 1920, rappresentò un tentativo di commercializzare olio combustibile in alternativa al monopolio *Siap-Nafta*<sup>45</sup>. Al suo interno figuravano la *Fiat* e la *Montecatini*, a cui si aggiunsero in seguito nuovi soci legati all'industria tessile ed a quella elettrica lombarda. Il presidente del *Cun* era Carlo Tarlanini, industriale cotoniero, ma l'influenza maggiore la esercitava l'amministratore delegato ingegner Giuseppe Gadda, cognato e socio di Ettore Conti, figura di punta dell'industria elettrica italiana. Insieme con Gadda, altre figure importanti erano Piero Pirelli e per il gruppo *Fiat* Giovanni Agnelli. Pirelli e il senatore Giuseppe Gavazzi figuravano all'interno del consorzio come promotori della

---

<sup>44</sup> L'Italia si trovò stretta in una rete di forti interessi petroliferi, statunitensi, britannici e italiani di cui fu vittima il deputato socialista Giacomo Matteotti nel 1924. Dopo la morte di Matteotti la questione della concessione petrolifera alla *Sinclair* fu insabbiata e per alcuni anni in Italia non si parlò di concessioni petrolifere. Il nuovo ministro Orso Maria Corbino rappresentava in Italia i grandi interessi finanziari e industriali degli Stati Uniti riconducibili tramite il settore elettrico alla *General Electric*, controllata dalla famosa banca *Morgan*. Contemporaneamente all'esclusione del ministro De' Capitani d'Arzago e di Petretti, verso la fine del 1923 la *Apoc*, nel quadro di un accordo con l'Italia, rilevò una raffineria a Trieste, accanto ai depositi della *Standard Oil of New Jersey*, e costituì nel gennaio 1924 una sua filiale in Italia, la *British Petroleum*. I contatti con la *Sinclair Oil & Refining Company* risalivano agli inizi del 1923, tramite l'ambasciatore italiano a Washington, il principe Gelasio Caetani, esperto degli ambienti affaristici americani. Per tutta la questione cfr. M. CANALI, *Il delitto* cit., pp. 32-36 e pp. 50-97; M.J. CEREGHINO – G. FASANELLA, *Il golpe inglese. Da Matteotti a Moro: le prove della guerra segreta per il controllo del petrolio e dell'Italia*, Milano 2011, pp. 3-30; M. MONTI, *L'Italia* cit., pp. 123-124; D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., pp. 29-31; F. SQUARZINA, *Le ricerche* cit., pp. 15-19; C. ALIMENTI, *La questione* cit., pp. 34-35; M. PIZZIGALLO, *Alle origini* cit., pp. 122-157; R. DE FELICE, *Mussolini il fascista I. La conquista del potere 1921-1925*, Torino 1966, pp. 619 sgg.; J.P. DIGGINS, *L'America Mussolini e il fascismo*, Bari 1972, pp. 190-192. La compagnia *Sinclair* aveva ottenuto nel 1920 un importante accordo con la Russia per lo sviluppo dei pozzi petroliferi di Baku e dei pozzi nell'isola Sakhalin. La società intendeva investire circa 115 milioni di dollari nel progetto, quando negli Stati Uniti esplose lo scandalo dell'accordo ottenuto dalla *Sinclair*, tramite Albert Fall, Secretary of the Interior dell'amministrazione Harding. Fall aveva assicurato alla *Sinclair* un contratto per la commercializzazione del petrolio riservato alla Marina statunitense, situato nei campi petroliferi del Wyoming, presso Teapot Dome, cfr. W. ENGDahl, *A century* cit., pp. 66-67; D. YERGIN, *The prize* cit., 211-216.

<sup>45</sup> Cfr. D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., pp. 27-34; M. MONTI, *L'Italia* cit., p. 127; C. ALIMENTI, *La questione* cit., p. 39; M. PIZZIGALLO, *L'Agip degli anni ruggenti (1926-1932)*, Milano 1984, pp. 16-17.

*Compagnia Industriale Commercio Estero* (CICE), società interessata al commercio dei combustibili russi.

Tra il 1920 e il 1923 con i bilanci in passivo il *Cun* non riuscì ad intaccare la posizione di monopolio della *Siap* e della *Nafta*. Nel 1924, nel quadro della politica italiana di apertura alla Russia Sovietica, si delineò per il consorzio la possibilità di commercializzare i prodotti petroliferi russi. Lo Stato italiano decise di appoggiarsi al *Cun* per il *downstream* dei prodotti petroliferi russi, riconoscendolo come l'unico gruppo concessionario del *Nephtesyndacat* sovietico. Successivamente il *Cun* avrebbe assunto il nome di *Società Nazionale Oli Minerali*, e tra il 1924 e il 1926 la società *Snom* rinnovò gli accordi con i russi ed avviò la costruzione di una rete di serbatoi in varie zone d'Italia. Tuttavia il forte indebitamento dovuto alla espansione delle attività – con esposizione verso la *Cice* che agiva da mediatrice con i russi – mise la società in forti difficoltà economiche. Da questo momento le vicende della *Snom* si intrecciarono con il nuovo istituto, l'*Agip*, che decise, non senza resistenze, di acquisire l'intera azienda.

##### 5. *Downstream in Italia nel dopoguerra*

L'Italia non aveva raffinerie di petrolio greggio fino alla acquisizione della *Romsa* e della raffineria di Trieste, a San Sabba<sup>46</sup>. L'assenza di impianti di raffinazione obbligava lo Stato ad importare prodotti finiti, cioè già raffinati, tramite le due aziende *Siap* e *Nafta*.

Il limitato impiego di prodotti petroliferi dell'Italia fu un ostacolo alla costruzione di raffinerie, ma è necessario valutare anche un altro fattore e cioè che l'asse della politica energetica nazionale era il carbone, mentre i prodotti petroliferi avevano inciso fino alla Prima Guerra Mondiale solamente per l'1% del fabbisogno energetico italiano<sup>47</sup>. Tale

---

<sup>46</sup> La *Raffineria Triestina Oli Minerali* o *Triestiner Mineraloel Raffinerie*, fu fondata nel 1891. Gli impianti, costruiti tra il 1891-1892, erano costituiti da 5 caldaie di distillazione, 2 caldaie di ridistillazione, 6 caldaie per distillazione distruttiva a coke, alcune caldaie a vapore, 2 agitatori e 6 serbatoi. La prima lavorazione fu effettuata su petrolio russo ma dal 1895 venne lavorato greggio galiziano. La capacità lavorativa alle soglie della Prima Guerra Mondiale era superiore alle 30.000 tonnellate annue, tuttavia con la riduzione della produzione galiziana, durante la guerra furono lavorate solamente le scorte immagazzinate. Insieme, la *Romsa* e la *Raffineria Triestina Oli Minerali* rappresentavano due importanti impianti di distillazione per l'impero Austro-Ungarico. Quando la *Raffineria Triestina Oli Minerali* divenne italiana, al termine della guerra, i consueti apporti di greggio dalla Galizia e dalla Russia scomparvero, causando un periodo di stasi. La società fu impiegata dall'Italia come deposito costiero fino al 1923 finché fu rilevata dalla *Siap* (gruppo *Standard Oil of New Jersey*) che ne assunse il controllo completo nel 1932, cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., pp. 49-52.

<sup>47</sup> L'intero apparato industriale italiano utilizzava carbone, in quanto il carbone costituiva ancora la principale risorsa del modello di sviluppo italiano. Per modello di sviluppo, o paradigma energetico, si intendono non solo la materia prima da trattare, sia essa carbone, petrolio o altro, ma anche tutto il complesso di nozioni tecniche, scientifiche e industriali necessarie al suo trattamento. Rientrano nella definizione anche tutte le politiche attuate nei confronti della risorsa, tutte le infrastrutture, dagli impianti industriali ai trasporti,

percentuale aumentò nel 1920 a circa il 5%, sempre riguardo al totale dei prodotti petroliferi già trattati ed impiegati in Italia<sup>48</sup>. In tale contesto l'intera gamma delle operazioni racchiuse nel *downstream* ricadeva sugli operatori privati *Siap-Nafta*, i quali non avevano nessun interesse a sviluppare ulteriormente il circuito petrolifero in Italia, contentandosi dei grandi guadagni ricavati dal collocamento dei loro prodotti finiti sul mercato italiano. Per l'Italia, il fatto di non controllare la fase di commercializzazione, comportava un immediato aspetto finanziario negativo, visti gli elevati costi dei prodotti già raffinati importati, ma causava ulteriori e forti ritardi nella formazione dell'industria petrolifera italiana. Infatti l'Italia ebbe una funzione unicamente passiva nell'ambito commerciale dei prodotti petroliferi fino al 1925-1926 ed una funzione fondamentale nulla nella estrazione del greggio. Questa fase venne illustrata con dovizia di particolari dall'ingegner Oreste Jacobini in alcune delle diverse monografie, ora contenute nel suo archivio personale presso l'Archivio Storico dell'*Eni*. Oreste Jacobini preparò una lunga e dettagliata relazione per la direzione dell'*Agip* nel secondo dopoguerra, tra il 1947-1948, in cui ripercorreva l'intera storia della fondazione e dello sviluppo dell'industria petrolifera italiana<sup>49</sup>. La prima fase della industria petrolifera italiana da analizzare riguarda gli anni compresi tra la fine della Prima Guerra Mondiale e il 1926, anno di fondazione dell'*Agip*, dal momento che gli anni precedenti la guerra furono trascurabili dal punto di vista petrolifero.

---

l'amministrazione e la gestione delle aziende, tutto il personale necessario e le sue competenze, dai tecnici fino agli operai.

<sup>48</sup> Cfr. *Documenti* cit., Vol. 1, *Introduzione* pp. 15-16; M. PIZZIGALLO, *Alle origini* cit., nota a p. XI, in cui l'autore avverte che tra il 1920-1925, periodo oggetto del suo studio, il consumo annuale medio di energia da ricondurre ai prodotti petroliferi era del 3,89%. Il resto era rappresentato per l'83,39% dal carbone estero, per il 6,57% dal carbone nazionale, per il 6,15% dall'energia elettrica; D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., p. 24, dove l'autore indica che i consumi petroliferi italiani tra il 1916-1920 erano pari al 4% circa del fabbisogno energetico annuale. Per una descrizione sui problemi dell'energia italiani, dei vari combustibili nazionali carboniferi, scisti e calcari bituminosi e degli sforzi esperiti dall'Italia per il loro sfruttamento vedi M. MONTI, *L'Italia* cit., pp. 19-71.

<sup>49</sup> Il volume pubblicato dall'Archivio Storico dell'*Eni*, *Documenti dall'archivio storico, Vol. 1, La questione petrolifera italiana. Studi di Oreste Jacobini tra primo e secondo dopoguerra*, Milano 2006, riguarda alcune monografie dell'ingegner Oreste Jacobini, riprodotte fedelmente. Il documento preparato da Jacobini nel 1947-48 è la sesta parte del suo studio intitolato «La questione generale petrolifera mondiale». Tale sesta parte intitolata «La questione petrolifera italiana» è suddivisa in nove monografie e ben ventuno allegati. Le monografie sono: I Generalità e precedenti della questione petrolifera Italiana; II La funzione passiva Italiana nel campo petrolifero fino all'adozione di più appropriati provvedimenti legislativi dal 1925 in poi; III Risveglio dell'attività petrolifera italiana; IV Trasporti; V L'attrezzatura petrolifera italiana in impianti di depositi costieri ed interni e di posti di rifornimento di prodotti finiti al pubblico nell'immediato anteguerra mondiale; VI L'attrezzatura petrolifera italiana in impianti di raffinerie dalle origini all'immediato anteguerra mondiale; VII Disciplina delle attività petrolifere italiane nell'immediato anteguerra mondiale – Licenze di importazione e di produzione – Quote di mercato; VIII Capacità lavorativa annua in tonnellate di olio grezzo da assegnare all'attrezzatura petrolifera industriale in relazione al piano Marshall per il fabbisogno italiano; IX Deduzioni e conclusioni principali; Allegati.

Le importazioni di petrolio greggio erano strettamente collegate alla loro capacità di trattamento in Italia. Non essendo disponibili gli impianti di raffinazione, l'Italia dovette limitarsi a soddisfare il suo fabbisogno di carburanti direttamente dall'estero. Tali prodotti già trattati comportavano consistenti costi finanziari che in prospettiva sarebbero risultati soffocanti per l'economia nazionale. Riproduciamo in appendice la tabella con le importazioni italiane di carburanti, residui e oli minerali grezzi e i relativi costi, come riportato dall'ingegner Jacobini<sup>50</sup>. Assumendo come discriminare l'anno 1926, appare evidente che, per tutti gli anni precedenti il 1926, le spese italiane in milioni di lire manifestarono un costante aumento relativo ai corrispondenti quantitativi di materiali petroliferi. Nel 1918 le importazioni totali di oli minerali grezzi, residui, carburanti e lubrificanti, raggiunsero la cifra di 446.600 tonnellate che comportarono una spesa di 620 milioni di lire. Osservando meglio i dati e suddividendoli in base ai singoli elementi importati, risulta che delle 446.600 tonnellate la voce più importante era costituita dai carburanti, che rappresentavano il 63,2% del totale, cioè 282.400 tonnellate per le quali lo Stato italiano spese ben 326,5 milioni di lire. Il resto delle importazioni era costituito dai residui per 79.000 tonnellate, il 17,7% circa, per una spesa di 63,5 milioni di lire e il restante 20,0% circa era costituito da lubrificanti, 85.200 tonnellate per 230 milioni di lire. Paragonando questi dati con il 1917, si constata un incremento notevole delle spese che aumentarono di quasi tre volte. Nel 1917 le spese ammontarono a 223 milioni di lire e le importazioni furono di appena 376.300 tonnellate, circa 70.000 tonnellate in meno del 1918. La maggior parte era costituita sempre dai carburanti, per una spesa di 145,8 milioni di lire. Nel 1922, quindi dopo la guerra, il totale delle importazioni raddoppiò, passando dalle 200.000 tonnellate del 1921 a 434.900 tonnellate.

Tuttavia dal 1921 si cominciarono ad importare piccole quantità di oli minerali grezzi, insieme con delle piccole quantità di residui che negli anni successivi aumentarono lentamente. I carburanti rappresentavano ancora la maggior parte del totale, la metà, per un valore pari a 343,2 milioni di lire su un totale di 585 milioni di lire di importazioni. Come si evince dai dati, l'Italia importò fino al 1926 sostanzialmente prodotti chiari rispetto ai prodotti scuri: i prodotti chiari erano i carburanti e i lubrificanti mentre i prodotti scuri erano i residui e gli oli minerali grezzi<sup>51</sup>. La differenza tra le due categorie era rilevante poiché da un punto di vista economico le materie chiare erano molto più costose delle

---

<sup>50</sup> Cfr. *Documenti cit.*, Vol. 1, Allegato 2, ora in Appendice III.

<sup>51</sup> *Ibid.*, Monografia II, *La funzione passiva Italiana nel campo petrolifero fino all'adozione di più appropriati provvedimenti legislativi dal 1925 in poi*, pp. 43-53. Tutti i dati del paragrafo e della relativa Appendice IV sono tratti da tale documento.

materie scure. Inoltre le materie chiare erano prodotti già lavorati altrove e semplicemente importati, mentre le materie scure presupponevano uno sviluppo industriale di raffinazione che l'Italia ancora non aveva intrapreso.

Per quanto riguarda gli anni dal 1910 al 1926, con particolare attenzione ai costi per tonnellata dei singoli prodotti, possiamo osservare le enormi spese dello Stato italiano effettuate per i prodotti bianchi<sup>52</sup>. Il totale delle importazioni negli anni considerati fu di 6.893.400 tonnellate di prodotti petroliferi tra materie scure e bianche. Le materie scure, residui e oli minerali grezzi, rappresentarono il 31% del totale, precisamente 2.049.700 tonnellate furono residui e 129.700 tonnellate furono oli minerali, mentre le materie chiare, carburanti e oli lubrificanti, rappresentarono il 69% del totale. Il valore economico medio per singola categoria di importazione, con riferimento agli anni 1910-1926, era pari a 873 lire per tonnellata Cif (valore medio), ma tale elevato valore era da attribuire soprattutto agli alti costi dei carburanti e degli oli lubrificanti<sup>53</sup>. Ad esempio, i carburanti avevano un costo medio per tonnellata Cif pari a 969 lire (3.466.360.000/3.557.100), mentre i lubrificanti avevano un costo medio per tonnellata Cif pari a 1.449 lire (1.647.370.000/1.136.900). Appare del tutto evidente che i due prodotti bianchi, carburanti e lubrificanti, erano merci pregiate che mentre fornivano un contributo economico ragguardevole ai trust impegnati nel loro commercio in Italia, comportavano nel contempo un eccessivo onere finanziario per lo Stato. L'incidenza economica delle importazioni del periodo considerato era per l'85% da addebitarsi alle materie chiare, per un valore di oltre 5 miliardi di lire su circa 6 miliardi di lire totali.

Questa condizione di inferiorità industriale che giovava solamente al *downstream* straniero, che non aveva nessun interesse di modificare una situazione così favorevole, poteva colmarsi con un piano di sviluppo onnicomprensivo relativamente alla industria petrolifera. In tal senso il dibattito politico italiano del primo dopoguerra sulla necessità dello sviluppo di una propria industria petrolifera, portò alla decisione di istituire un organismo adeguato allo scopo. Soprattutto le due raffinerie presenti in Italia, la *Romsa* pubblica, e la Raffineria di Trieste (*Siap*) privata, avrebbero consentito, dopo adeguati interventi, il trattamento dei residui e degli oli minerali grezzi. Infatti, fino al 1926 in Italia non esistevano impianti industriali petroliferi veri e propri, ma piccoli impianti per «il ricevimento, il deposito e la distribuzione delle importazioni dall'estero, nonché qualche

---

<sup>52</sup> Per i dati complessivi del tonnellaggio e dei costi relativi si rimanda alla Appendice IV.

<sup>53</sup> I prezzi *Cif*, cioè cost, insurance e freight, sono i prezzi riferiti ai beni importati comprensivi di costo, assicurazione e nolo. I prezzi *Fob*, free on board, invece si riferiscono al valore dei beni importati fino al momento dell'imbarco.

lavoro di semplice distillazione, di manipolazione e di miscelazione che non costituivano invero una attività da chiamarsi industriale»<sup>54</sup>.

Il 1926 rappresentò un anno di svolta per l'attività petrolifera italiana, segnando il passaggio dalla fase meramente commerciale attuata fino ad allora, ad una prima fase industriale che comportò la costruzione dei primi impianti di sola piroschissione dei residui di distillazioni degli oli grezzi effettuate all'estero, meglio noti come impianti di cracking termico<sup>55</sup>.

## 6. Conclusioni

Nella seconda metà dell'Ottocento, il petrolio veniva utilizzato per l'illuminazione, dopo una prima raffinazione da cui si otteneva il cherosene. Dopo la scoperta del petrolio, nel 1859 a Titusville, in Pennsylvania, rapidamente i pozzi e le raffinerie per ottenere cherosene, si moltiplicarono nell'intera regione. Tuttavia per alcuni decenni l'unico impiego del petrolio greggio, rimaneva l'illuminazione tramite le lampade ad olio, un mercato che negli Stati Uniti era stato acquisito dalla *Standard Oil Company* di John D. Rockefeller<sup>56</sup>.

Quasi contemporaneamente si susseguirono le invenzioni ed innovazioni dei motori a combustione interna: il tedesco Nikolaus Otto, nel 1876 aveva creato il motore a quattro tempi, nel 1885 l'ingegnere tedesco Gottlieb Daimler aveva creato il primo motore monocilindrico per automobile a benzina, realizzando un notevole progresso rispetto ai precedenti motori; ancora nel 1885 l'industriale e tecnico tedesco Friedrich Benz inventò il motore a benzina e nel 1892 Rudolf Diesel brevettò il motore che ancora oggi porta il suo nome.

Assieme a queste scoperte tecnologiche, che avrebbero avuto un larghissimo impiego con lo sviluppo del settore automobilistico, dalla fine del XIX secolo l'impiego del combustibile liquido rispetto al carbon fossile, si andò sempre più estendendo ed affermando, soprattutto a partire dalle marine mercantili e militari<sup>57</sup>. Il carburante utilizzato dalle marine, noto come nafta, presentava dei grandi vantaggi economici rispetto al

---

<sup>54</sup> *Ibid.*, Monografia III, *Risveglio dell'attività petrolifera italiana*, p. 70.

<sup>55</sup> Per gli impianti di cracking Sutton fornisce la seguente definizione: «cracking is a process of breaking down and rearranging oil molecules by high temperatures and pressures. The older straight-run distillation process could produce only a limited amount of gasoline, but cracking enables fuel oil, for example, to be converted into gasoline», cfr. A. SUTTON, *Western Technology and Soviet Economic Development 1917-1930*, Stanford 1968, p. 35. Per tutti i processi di lavorazione industriale del petrolio vedi la appendice V.

<sup>56</sup> Cfr. D. YERGIN, *The Prize* cit., pp. 19-55.

<sup>57</sup> Cfr. G. GIORGERINI, *Storia della Marina* cit., Vol. 2, pp. 489-492; W. ENGDHAL, *A century* cit., pp. 19-20.

carbone. Il potere calorifico della nafta, 10.500-11.000 calorie, era superiore del 30% rispetto al carbone, che forniva 7.500-8.000 calorie. Con l'impiego della nafta, inoltre, non erano necessari molti uomini per la gestione delle caldaie e per l'imbarco del combustibile. Altri vantaggi erano più specificamente tecnici, e legati alla sfera militare: maggior rapidità e facilità di imbarco della nafta; minor spazio occupato dalle caldaie; maggiore combustione e minor emissione di fumo; facilità nella gestione dell'andamento dei fuochi; facilità di spegnimento delle macchine; minori problemi di manutenzione delle caldaie; costante e automatica alimentazione della nafta e regolare funzionamento della combustione; maggior facilità di stivaggio del combustibile in spazi più piccoli al contrario del carbone. Ulteriori vantaggi venivano alla cantieristica navale, perché le riduzioni dello spazio e dei pesi del combustibile liquido, rispetto al carbone, permettevano di risparmiare il 40% in peso, con conseguente aumento del dislocamento delle navi. Il fatto che il carburante fosse altamente infiammabile rappresentava uno svantaggio, tuttavia questo era compensato largamente dal resto dei vantaggi e, con una costruzione adeguata, le possibilità di incendio erano ridotte al minimo.

Queste considerazioni erano ben note alle marine, tuttavia per motivi infrastrutturali ed economici, l'impiego della nafta fu ritardato di alcuni anni. Nei porti esistevano i depositi di carbone delle marine e non ancora i depositi di carburante liquido, né esistevano le navi cisterna per i rifornimenti in mare.

Dal 1870 però nel Mar Caspio, le navi a vapore russe bruciavano un carburante chiamato mazut, una specie di nafta pesante. Non a caso la marina russa fu la prima ad utilizzare la nafta sulle proprie navi nel Mar Nero, per il fatto che i suoi pozzi petroliferi del Caucaso erano stati collegati con le opportune infrastrutture ai porti.

Negli anni precedenti la prima guerra mondiale, la marina britannica si decise ad avviare la conversione della flotta dal carbone alla nafta, grazie all'attività dell'ammiraglio John Fischer e di Winston Churchill, all'epoca primo Lord dell'Ammiragliato (1911-1915). Da anni Fischer riteneva necessario l'uso dei carburanti liquidi, e nel 1904 come *First Sea Lord*, responsabile degli affari navali, istituì un comitato con lo specifico scopo di individuare e garantire delle riserve petrolifere alla flotta britannica. Nel 1905 il Governo britannico riuscì ad garantirsi, tramite la *Apoc*, le concessioni petrolifere ottenute da William Knox D'Arcy in Persia, che si sarebbero rivelate fondamentali<sup>58</sup>.

Le grandi nazioni industrializzate stavano cominciando a manifestare un forte interesse verso le fonti petrolifere mondiali. All'epoca le fonti conosciute erano soprattutto quelle

---

<sup>58</sup> Cfr. D. YERGIN, *The prize* cit., pp. 134- 149; W. ENGDHAL, *A century* cit., pp. 20-22.

statunitensi e russe, ma la ricerca di nuove sorgenti petrolifere in tutto il mondo aveva attirato le attenzioni della Germania verso l'Impero Ottomano, e precisamente nella regione mesopotamica. Dopo varie missioni geologiche, cominciate alla fine dell'Ottocento, i tecnici tedeschi avevano accertato le enormi ricchezze petrolifere del sottosuolo ottomano, nella regione di Mosul.

Nonostante il consumo petrolifero mondiale, alle soglie della prima guerra mondiale, fosse piuttosto limitato, la guerra stimolò il consumo dei carburanti in modo vertiginoso, confermando le previsioni sull'impiego dei nuovi carburanti e la necessità di controllare le fonti petrolifere. Lo sviluppo dell'automobilismo, delle marine e dell'aviazione, oltre a numerose tipologie di mezzi militari oramai funzionanti con carburanti liquidi, furono fattori concomitanti che proiettarono il petrolio come risorsa centrale delle dinamiche politiche delle maggiori nazioni. Il petrolio greggio diventò l'elemento principale della geopolitica, strettamente intrecciato alle strategie mondiali, alla politica, alla economia, al potere. Questo potere era stato valutato perfettamente in Gran Bretagna, prima della guerra, da Winston Churchill, che come primo Lord del Mare, cercava di potenziare la flotta britannica per la sfida contro la flotta tedesca. Come Fischer, anche egli riteneva che il potere navale dipendesse dalla disponibilità di greggio, e con riferimento al controllo delle fonti ed alla guerra che riteneva inevitabile, Churchill sintetizzò in un'unica frase l'intera valenza geopolitica del greggio: «non vi era alternativa, la supremazia stessa era il premio dell'impresa»<sup>59</sup>.

Come abbiamo visto la geopolitica del petrolio aveva comportato degli scontri feroci per i primi venti anni del Novecento, ed aveva sancito nel dopoguerra una preminenza britannica sulle fonti petrolifere ottomane. L'accordo di San Remo del 1920, coronava il desiderio britannico di controllare le fonti petrolifere mediorientali. Il successivo duro confronto diplomatico fra la Gran Bretagna e gli Stati Uniti, era emblematico della valenza che aveva ormai acquisito il petrolio per le economie delle nazioni industrializzate. Infatti le ricchezze del sottosuolo dell'Iraq, nuovo stato sorto dalla divisione dell'ex Impero Ottomano, e sotto completo controllo della Gran Bretagna, erano state solamente accertate, ma ancora non era stato estratto un solo barile di petrolio. La società *Turkish Petroleum Company* individuò il petrolio nel 1927, e solo dopo il «Red Line Agreement», il grande

---

<sup>59</sup> Cfr. D. YERGIN, *The prize* cit., p. 12. Churchill, si esprime senza mezzi termini, ritenendo una guerra contro la Germania, dopo la crisi di Agadir del 1911, solo una questione di tempo: «There was no choice. Mastery itself was the prize of the venture». Per tutte le cause geopolitiche che facevano ritenere alla Gran Bretagna una guerra con la Germania vedi P. KENNEDY, *Ascesa e declino della potenza navale britannica*, Milano 2010, pp. 283-361.

cartello comprendente le maggiori compagnie petrolifere dell'epoca, avviò lo sfruttamento dei campi irakeni<sup>60</sup>.

L'intera politica concernente il petrolio ed suoi derivati, comprendeva vari fattori: politici, economici, industriali. Erano necessari grandi investimenti nella ricerca, nell'esplorazione del sottosuolo, nella estrazione del greggio e nella successiva lavorazione. Il trattamento del petrolio greggio richiedeva una industria petrolifera adatta, con il preciso corredo tecnico e le competenze necessarie per la produzione dei vari derivati tramite appositi impianti chimici. Inoltre le due fasi di *upstream* e *downstream* dovevano essere accuratamente preparate e gestite, un ulteriore aspetto industriale ed economico che andava valutato attentamente. La ricerca delle fonti richiedeva una politica ben definita e capace di intervenire per assicurare il controllo delle sorgenti petrolifere, o comunque per assicurarsi l'alleanza politico-economica del paese produttore.

Nel caso dell'Italia, tutti questi fattori non erano stati affrontati per una serie di motivi. Le dimensioni dello sviluppo industriale italiane non erano ancora paragonabili alle grandi potenze dell'epoca, ma soprattutto il carbone era ancora l'elemento cardine dell'intera politica energetica italiana<sup>61</sup>. Questo elemento va considerato attentamente, anche perché non solo l'Italia, ma in molti paesi europei, ancora fino al secondo dopoguerra, il carbone rappresentava una fonte energetica molto impiegata, nonostante l'incidenza sempre maggiore del petrolio. L'importazione di enormi quantità di carbone era per l'Italia molto importante, ma questa considerazione non deve diventare un alibi per la mancata attenzione della classe dirigente dell'epoca, che trascurò colpevolmente le importanti notizie sul silenzioso scontro fra la Germania e la Gran Bretagna per il controllo petrolifero dell'Impero Ottomano. Analogamente, nel dopoguerra, l'Italia si irrigidì nella difesa dei suoi compensi territoriali stabiliti col Patto di Londra, ma ormai superati dagli avvenimenti, mentre la Francia e la Gran Bretagna avevano deciso la spartizione petrolifera dell'Impero Ottomano, oltre che delle partecipazioni petrolifere delle aziende tedesche. L'intervento statunitense contro l'accordo di San Remo era l'ultima occasione offerta all'Italia per cercare di inserirsi nel contesto petrolifero mediorientale. Questo era l'aspetto più difficile da colmare per un paese povero di materie prime e di greggio come l'Italia, privo di società italiane in grado di assicurare il rifornimento dall'estero e senza alcun controllo di fonti petrolifere estere. La produzione nazionale di petrolio greggio era scarsa, e il fabbisogno di carburanti veniva soddisfatto totalmente con le importazioni tramite i due trust, *Standard Oil of New Jersey* e *Royal Dutch-Shell*. Lasciata cadere

---

<sup>60</sup> Vedi le note 32, 33 e 34.

<sup>61</sup> Vedi Appendice 1 per le importazioni di carbon fossile.

l'ultima possibilità concessa dagli Stati Uniti, l'Italia era del tutto assente dai maggiori teatri petroliferi mondiali.

Nel settembre 1920 il sottosegretario per la Marina Mercantile, Combustibili e Aeronautica, onorevole Pietro Sitta, aveva preparato una relazione in cui individuava esattamente quale sarebbe stato il fulcro della futura politica energetica. Il petrolio era stato inquadrato perfettamente nella sua importanza politico-economica dal sottosegretario Sitta, che proponeva la formazione di un apposito ente nazionale per i petroli. Nel 1923 il ministro dell'Agricoltura De' Capitani d'Arzago, riprendendo l'idea di Sitta, ma in modo più articolato, proponeva di avviare interamente l'industria petrolifera italiana nelle sue fasi, dall'*upstream* al *downstream*. Era un'ottima proposta, ma l'Italia riuscì a perdere altri tre anni prima di avviare una politica dei petroli definita con la formazione *dell'Azienda Generale Italiana Petroli*. Gli enormi costi finanziari delle importazioni petrolifere, soprattutto carburanti e lubrificanti, agirono da stimolo per la costruzione delle raffinerie, impianti indispensabili per il trattamento del petrolio greggio. Le importazioni di greggio erano collegate alle capacità produttive delle raffinerie, ma fino 1926 in Italia non esistevano impianti industriali petroliferi veri e propri, ma piccoli impianti di ricevimento, deposito e piccole attività di distillazione. Nel 1926, con anni di ritardo, l'Italia cominciava il difficile percorso di emancipazione da parte dei trust, avviando la fase industriale che comportò la costruzione dei primi impianti di sola piroschissione dei residui, noti come impianti di cracking termico, all'epoca la tecnologia più diffusa per la lavorazione del greggio.

## INDUSTRIA PETROLIFERA ITALIANA 1926-1933

*1. Costituzione dell'Azienda Generale Italiana Petroli*

L'*Azienda Generale Italiana Petroli, A.G.I.P.*, fu istituita col R.D.L. 3 aprile 1926 n° 556 con l'obiettivo di occuparsi dello svolgimento di ogni attività inerente l'industria e il commercio dei prodotti petroliferi, in pratica l'intera gamma delle operazioni del settore petrolifero. Lo stato era azionista unico della società, con un capitale di 100 milioni di lire ripartiti fra l'Amministrazione dello Stato (60 milioni), la *Cassa Nazionale delle Assicurazioni Sociali* (20 milioni) e l'*Istituto Nazionale delle Assicurazioni* (20 milioni)<sup>62</sup>. Il 19 maggio 1926, presso il Ministero delle Finanze a Roma, si riuniva il primo Consiglio di Amministrazione dell'*Agip*, presidente il senatore Ettore Conti, uno dei maggiori esponenti del mondo industrial-finanziario italiano. I vicepresidenti erano l'onorevole Gelasio Caetani, uno dei principali fautori dell'accordo con la società *Sinclair* e il dottor Piero Pirelli, con interessi nella *Snom* e nella *Cice*. Come amministratore delegato venne nominato l'ingegner Vittorio Laviosa, direttore generale al Ministero dei Lavori Pubblici, mentre gli amministratori provenivano da enti incaricati all'approvvigionamento petrolifero, o comunque da enti legati al finanziamento dell'azienda. Essi erano l'avvocato Arnaldo Petretti, in precedenza a capo della Direzione Generale Combustibili, il dottor Luigi Pace, Direttore Generale del Tesoro, Bonifacio Ciancarelli, Capo dell'Ufficio Economico del Ministero degli Esteri, il dottor Pasquale Troise, Direttore Generale delle Dogane al Ministero delle Finanze, il generale e ingegnere Fabio Mibelli, Direttore Generale delle costruzioni navali del Ministero della Marina, e Giuseppe Mastromattei, rappresentante dell'*INA*; il segretario del Consiglio era il conte Ettore Carafa d'Andria<sup>63</sup>.

<sup>62</sup> Cfr. C. ALIMENTI, *La questione* cit., pp. 38-40; M. PIZZIGALLO, *Alle origini* cit., pp. 267-272; G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., pp. 62-63. Nell'articolo 1 del decreto costitutivo dell'azienda si citava che lo scopo dell'*Agip* consisteva nello «svolgimento di ogni attività relativa all'industria e al commercio dei prodotti petroliferi» (acquisto, trasporto e distribuzione, raffinazione degli olii minerali, acquisto di azioni di società similari ecc.), mentre l'articolo 6 precisava che alla società poteva essere affidato l'incarico delle esplorazioni del sottosuolo italiano che lo Stato intendeva eseguire per la ricerca di giacimenti petroliferi.

<sup>63</sup> Archivio Storico ENI (d'ora in poi AS ENI), *Fondo AGIP, Organi Sociali, f. 11, b. 1, Libro Verbali 1, Consiglio di Amministrazione AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta del 19 maggio 1926, p. 1. Il principe Gelasio Caetani venne nominato ambasciatore a Washington nel novembre 1922 e fu un fervido sostenitore dell'accordo con la compagnia petrolifera *Sinclair Oil*; il senatore Conti rappresentava gli interessi elettrici, era amico del ministro delle Finanze Volpi, aveva legami con il *Cun-Snom* ed era

Il primo punto da affrontare consisteva nell'indirizzo da conferire alla azienda, e proprio per evitare organismi accentrati con complicazioni amministrative e considerati i molteplici compiti ad essa affidati, si deliberò di dare alla *Agip* la forma di una «holding company». In tal modo l'*Agip* esercitava la funzione di organo direttivo di altri organi operanti con relativa autonomia, ma da essa controllati.

Il primo atto dell'*Agip* relativo al commercio dei prodotti petroliferi fu la decisione di sfruttare la società *Snom*, che secondo il presidente Conti era già fornita «di importanti impianti, di navi, di vagoni ferroviari, di imballaggio, attrezzi». Per l'attività da svolgersi all'estero, l'azione dell'*Agip* doveva dirigersi verso la Romania per cercare di sfruttare alcune zone petrolifere «già identificate e coltivate», oppure doveva cercare di ottenere la partecipazione in qualche società rumena, o in qualche società controllata da capitali italiani.

L'attività di ricerca petrolifera dell'*Agip* nel sottosuolo nazionale si sarebbe svolta in base a piani quinquennali, concordati con l'aiuto di tecnici competenti, con il Regio Istituto Geologico e insieme con l'appoggio dello Stato per quanto riguardava i finanziamenti necessari. Inoltre le due aziende, l'*Azienda Italiana Petroli d'Albania, Aipa* (dipendente dal Ministero delle Comunicazioni), e la *Romsa*, secondo il presidente Conti, sarebbero dovute entrare a far parte del patrimonio *Agip*<sup>64</sup>.

Per svolgere i numerosi compiti della società, venne creato un Comitato Tecnico composto da esperti del settore petrolifero, mentre la proposta del presidente Conti di acquisire la società *Snom*, fece subito emergere due posizioni contrastanti in seno al Consiglio di Amministrazione dell'*Agip*, riflettenti impostazioni diverse rispetto alla linea generale dell'*Agip*. La posizione favorevole di Conti e di Pirelli alla acquisizione della *Snom*, pur con tutti i suoi problemi economici, non era considerata positivamente da alcuni amministratori, soprattutto Ciancarelli e Petretti. Il vicepresidente Pirelli riteneva possibile acquisire subito il 70% delle azioni *Snom*, mentre il restante 30% si sarebbe potuto ottenere

---

vicepresidente della *Banca Commerciale Italiana, COMIT*, cfr. D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., pp. 34-36; F. SQUARZINA, *Le ricerche* cit., pp. 24-25.

<sup>64</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta del 19 maggio 1926, pp. 2-4. Per quanto riguarda l'apporto dello Stato ai lavori di ricerca, la posizione di Conti e la posizione di Belluzzo, Ministro dell'Economia Nazionale, erano molto distanti. Mentre il presidente dell'*Agip* riteneva che il Ministero dell'Economia Nazionale dovesse occuparsi della sola parte finanziaria, il ministro Belluzzo – in base anche al R.D.L. 1 luglio 1926 n° 1.248 – riteneva che il Ministero dell'Economia Nazionale dovesse occuparsi della parte tecnica relativa alla ricerca nel sottosuolo italiano. A tal fine il Ministero dell'Economia Nazionale istituì una «Commissione ministeriale per le ricerche minerarie», di cui faceva parte il professor Martelli, geologo presente nel Comitato Tecnico dell'*Agip*. I rapporti fra i due enti rimasero tesi perché il ministro Belluzzo intendeva stabilire il primato del Ministero dell'Economia Nazionale sull'*Agip* riguardo le competenze tecniche, mentre le competenze finanziarie erano appannaggio del Ministero delle Finanze. Le ingerenze del ministro Belluzzo furono infine sistemate tramite il vicepresidente Caetani che decise per una soluzione di compromesso, cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 18-26 e Appendice 1/A pp. 265-270.

acquistando delle obbligazioni emesse dalla *Snom* per un valore pari al 30% del capitale azionario in mano ai privati. Il Consiglio decise di valutare, tramite propri periti, la situazione sia patrimoniale che finanziaria della *Snom* e successivamente avrebbe deliberato la necessità o meno dell'acquisto<sup>65</sup>.

Nella seduta del Consiglio del 22 maggio 1926, emerse un nuovo elemento non trascurabile, che indirizzava le scelte del Consiglio *Agip*. Il presidente Conti, informava i membri del Consiglio che le trattative per l'acquisto delle azioni *Snom* erano state già avviate in precedenza dal ministro delle Finanze Volpi, il quale aveva incaricato il vicepresidente Pirelli di ottenere una opzione per l'intero pacchetto azionario della *Snom*. Il Consiglio non riteneva che l'*Agip* dovesse impegnarsi definitivamente nelle trattative, e pur essendo d'accordo in linea di massima col rilievo delle azioni – invitando Pirelli ad ottenere l'opzione per la totalità – quantomeno riteneva necessario attendere le relazioni dei periti incaricati di valutare la *Snom*. Anzi, il Consiglio richiese di far partecipare alle perizie oltre l'ing. Ciurlo e il Comm. Forattini anche l'ingegnere Camerana<sup>66</sup>.

Le linee del programma *Agip* erano state comunicate dal presidente Conti al Capo del Governo che aveva approvato il programma dell'azienda, ed aveva aggiunto che l'intera politica nazionale dei petroli si sarebbe svolta tramite l'*Agip*.

## 2. Contesto economico ed esponenti tecnico-politici dell'*Agip*

La situazione economica italiana dei primi anni Venti ereditava tutte le difficoltà del primo dopoguerra, e dopo i brevi governi succedutisi nel 1919-22, la soluzione della crisi economica fu attribuita dal Governo Mussolini al ministro delle Finanze De' Stefani.

Il lavoro del ministro delle Finanze Alberto De' Stefani, economista di scuola liberista, si concentrò su un programma economico diretto principalmente al risanamento delle finanze

---

<sup>65</sup> Il Comitato Tecnico dell'*Agip* era costituito da: Comm. Ing. Vittorio Amoretti, Gr. Uff. Ing. Enrico Camerana, Gr. Uff. Camillo Cerruti, Gr. Uff. Ing. Oreste Jacobini, Comm. Prof. Mario Levi, On. Prof. Alessandro Martelli, Gr. Uff. Ing. Vittorio Novarese, Comm. Ing. Conte Cesare Porro, Comm. Prof. Augusto Stella. Tale Comitato doveva di tutte le questioni poste dalla Presidenza e la Direzione della società in merito a: 1) esplorazione dei terreni presunti petroliferi e scelta di quelli ritenuti più convenienti da coltivare; 2) programma generale di ricerche in Italia e nelle Colonie; 3) metodi da seguire nella ricerca e coltivazione; 4) tipi di sonde o altri meccanismi da adottare e loro impiego; 5) ai sistemi ed agli impianti di raffinazione; 6) agli impianti ed ai mezzi di custodia, trasporto e distribuzione dei prodotti petroliferi; 7) ogni altro problema di carattere tecnico. I suoi esponenti erano scelti tra le persone più qualificate in materia petrolifera e il Comitato avrebbe anche potuto avvalersi della collaborazione di tecnici esperti. Il Comitato aveva mandato consultivo e sulle questioni esaminate avrebbe presentato apposita relazione alla Presidenza o Direzione per le relative decisioni, cfr. *ibid.*, seduta del 20 maggio 1926, pp. 5-6; per la posizione di Pirelli sulla *Snom* e il rinvio del Consiglio pp. 7-8. I periti scelti dal consiglio per la valutazione della *Snom* erano l'ing. Cesare Ciurlo e il rag. Umberto Forattini.

<sup>66</sup> *Ibid.*, seduta del 22 maggio 1926, pp. 10-11. Il vicepresidente Pirelli aveva una opzione per la cessione alla pari della quasi totalità delle azioni *Snom*.

statali, attuando il disimpegno dello Stato dall'economia, pur non rifiutando di intervenire per salvare banche ed industrie in difficoltà<sup>67</sup>. La linea economico-finanziaria del governo prevedeva due direttrici: da un lato era necessario ridurre tutte le spese dello Stato, contraendo le uscite e aumentando le entrate e dall'altro era necessario riattivare e potenziare l'economia nazionale tutelando il risparmio, incentivando gli investimenti produttivi, intensificando gli scambi con l'estero<sup>68</sup>.

De' Stefani aveva ottenuto pieni poteri per riordinare l'economia, e per raggiungere il pareggio di bilancio, aveva avviato il riordinamento del sistema tributario e della pubblica amministrazione, investendo tutti i capitoli delle spese e delle entrate statali e della finanza locale. L'attività del ministro continuava con la riforma dei numerosi tributi sullo scambio della ricchezza, che venivano ricondotti ad un'unica tassa generale, per passare poi alla riforma dei contribuenti, tutte operazioni ispirate a criteri di semplificazione fiscale<sup>69</sup>. Accanto a queste operazioni di riordino tributario, De' Stefani aveva preparato dei provvedimenti destinati ad imprimere alla politica economica un indirizzo «produttivistico»<sup>70</sup>. Coerente con la sua impostazione liberale, attuava una serie di operazioni per ripristinare il libero mercato, dalla privatizzazione di aziende di Stato fino

---

<sup>67</sup> Pur avviando una politica economica liberista tra il 1921-1925, lo Stato intervenne direttamente con due grosse operazioni di salvataggio, quella dell'*Ansaldo* e quella del *Banco di Roma*. Le operazioni in sé potevano essere giustificate con validi argomenti, tuttavia fu il ruolo meramente passivo dello Stato a destare critiche, in quanto non inserì l'attività delle aziende salvate in un organico piano di sviluppo economico, limitandosi alla copertura dei debiti, vedi S. LA FRANCESCA, *La politica economica del fascismo*, Bari 1972, pp. 12-13.

<sup>68</sup> Per la situazione economica italiana del primo dopoguerra fino alla nomina di Alberto De' Stefani a ministro delle Finanze, vedi F. GUARNERI, *Battaglie economiche tra le due grandi guerre. Volume I, 1918-1935*, Milano 1953, pp. 32-70 e pp. 91-98.

<sup>69</sup> *Ibid.*, pp. 87-89. Il governo eliminò: i tributi della finanza di guerra, quale l'imposta straordinaria sugli amministratori e dirigenti di società, il contributo straordinario personale di guerra che gravava su tutti i cittadini; proseguì l'opera diretta a dare all'imposta sui sovrapprofitti di guerra un assetto tale da ridurre gli aspetti negativi sull'economia nazionale; facilitò i concordati per gli accertamenti definitivi e per il riscatto dell'imposta straordinaria sul patrimonio; bloccò le sovraimposte comunali e provinciali sui terreni e fabbricati onde fermare la corsa degli enti locali verso la confisca della proprietà; abrogò la tassa di esercizio e rivendita sulle aree edificabili e la sovraimposta comunale e provinciale sulla ricchezza mobile, che vennero sostituite da una nuova imposta comunale sui commerci, sulle industrie e sulle professioni con facoltà delle province di imporre delle addizionali non superiori all'1%. Fu estesa l'imposta di ricchezza mobile ai redditi agrari di esercizio a carico del proprietario coltivatore, ad alcuni salari operai, agli stipendi e paghe assegnate al personale dei trasporti pubblici. Il governo provvide alla equa distribuzione del carico tributario sui contribuenti istituendo l'imposta complementare sul reddito a carattere personale e progressivo, in sostituzione della precedente; eliminò la tassa di famiglia e sul valore locativo, consentendo ai Comuni un diritto di aumentare l'imposta complementare oppure di istituire una nuova imposta generale sul reddito consumato.

<sup>70</sup> *Ibid.*, p. 89. Il governo decise: la soppressione della nominatività dei titoli di credito privato con lo scopo di favorire l'afflusso di capitali; l'abolizione della tassa di successione nell'ambito del nucleo familiare; di favorire i capitali esteri che con l'esenzione dall'imposta della ricchezza mobile degli interessi dei mutui e delle obbligazioni collocate all'estero; l'esenzione per 25 anni dell'imposta sui fabbricati per nuove costruzioni adibite a negozi, uffici, alberghi; la riduzione delle aliquote dell'imposta sui fabbricati e l'esenzione dall'imposta degli opifici industriali; la riduzione delle aliquote della imposta della ricchezza mobile; cfr. S. LA FRANCESCA, *La politica economica* cit., pp. 9-10.

alla revoca di commissioni e protezioni risalenti al periodo bellico per favorire la ripresa della concorrenza<sup>71</sup>.

Lo sviluppo economico dell'Italia tra il 1922-1925 aveva manifestato un ritmo intenso e generalizzato: gli indici generali (1922=100) raggiungevano 116,0 nel 1923, 137,5 nel 1924 e 157,3 nel 1925, con i maggiori progressi nel campo della chimica (1925=156,0), nell'edilizia (1925=240,5) e metallurgia (1925=193,3)<sup>72</sup>. La rigida politica economica liberale portata avanti da De' Stefani, che consentì un avanzo di bilancio nel 1924-25, aveva riscosso fundamentalmente il favore della classe industriale, finché all'inizio del 1925 l'economia aveva manifestato nuovi preoccupanti segnali di involuzione. La difficile situazione dei cambi, che registrò un peggioramento nel 1924-25, spinse gli industriali ad incrementare le importazioni di materie prime e semilavorati che causarono un ulteriore aggravio delle condizioni economiche<sup>73</sup>.

Nel 1923-24 si era verificata una notevole stabilizzazione del potere d'acquisto della lira. Con la seconda metà del '24 si erano però avuti vari preoccupanti segni di una nuova crisi che, infatti, si produsse nella prima metà del '25, col concorso di cause esterne, generali e particolari (riflessi del movimento internazionale dei prezzi e oscillazioni del franco francese), e di cause più propriamente connesse alla situazione economica (aumento della circolazione cartacea, rialzo dei prezzi, aumento della pressione tributaria ecc.) e politica interna. Questi primi accenni di crisi, uniti alla scarsità del raccolto granario del '24 (con la conseguente necessità di importazioni anche più cospicue del solito e, quindi, gravosissime per la nostra bilancia internazionale), a una corsa, per precedere il previsto rialzo dei cambi, da parte degli importatori ad incettare valute estere, all'atteggiamento dei governi inglese ed americano a proposito della sistemazione dei nostri debiti di guerra e alla precarietà della situazione politica interna, determinarono una diffusa sfiducia nella lira, con tutte le conseguenze tipiche in simili circostanze: investimenti in valute pregiate, aumento delle scorte di materie prime, fughe di capitali all'estero, smobilizzo degli investimenti nei titoli a reddito fisso e investimento in quelli azionari e addirittura in beni immobili<sup>74</sup>.

Come risultato, da un lato la lira si svalutò in modo preoccupante, mentre i titoli azionari subirono un rapido rialzo, reso ancor più grave da manovre speculative, e dall'altro si

---

<sup>71</sup> Nel 1923 furono soppresse le commissioni per l'equo prezzo, che si rivelarono vessatorie per il commercio e di nessun vantaggio per i consumatori; si ripristinò, con opportuni temperamenti, la libertà di contrattazione in materia di affitti delle case al fine di stimolare le nuove costruzioni; l'INA fu privato del monopolio e sottoposto a regime di concorrenza, mentre le assicurazioni private, italiane e straniere, furono riabilitate a svolgere i propri esercizi; fu sviluppata l'attività contrattuale in sede di commercio estero onde favorire la ripresa degli scambi, cfr. F. GUARNERI, *Battaglie economiche* cit., I, p. 90.

<sup>72</sup> Cfr. S. LA FRANCESCA, *La politica economica* cit., pp. 11-12; A. LYTTTELTON, *La conquista del potere. Il fascismo dal 1919 al 1929*, Roma-Bari 1974, pp. 542 sgg. Nel 1923 gli investimenti ripresero e si avviò un periodo di espansione industriale: nel 1924 la produzione industriale italiana superò i livelli raggiunti durante la guerra, mentre gli investimenti superavano il livello prebellico; cfr. F. GUARNERI, *Battaglie economiche* cit., I, pp. 104 sgg. I vari indici della produzione industriale erano tutti in aumento tranne il settore alimentare che registrava un indice nel 1925 pari a 83,2, in forte calo rispetto al valore di 118,8 del 1924.

<sup>73</sup> Cfr. A. LYTTTELTON, *La conquista* cit., pp. 545-547; F. GUARNERI, *Battaglie economiche* cit., I, pp. 108-109.

<sup>74</sup> Cfr. R. DE FELICE, *Mussolini il fascista* cit., II, pp. 83-84.

verificò un aumento di capitale azionario e delle emissioni di nuove azioni<sup>75</sup>. Il governo riteneva possibile fronteggiare la crisi dei cambi con la sistemazione dei debiti di guerra e con il ricorso ai capitali statunitensi, ma intanto l'intero mondo economico era fortemente contrario alle misure fiscali varate da De' Stefani. Mussolini, pressato dalla classe industriale e dalla situazione economica, si decise alla sostituzione dei ministri economici: il ministro delle Finanze Giuseppe Volpi di Misurata, sostituiva il precedente ministro Alberto De' Stefani, mentre Giuseppe Belluzzo sostituiva Cesare Nava al Ministero dell'Economia Nazionale. La sostituzione ai vertici dei due ministeri avveniva nel 1925 in un particolare momento economico-politico, quando l'Italia stava trattando con gli Stati Uniti la soluzione dei propri debiti di guerra e riceveva un primo prestito di 50 milioni di dollari dalla banca *Morgan*<sup>76</sup>.

Il nuovo ministro delle Finanze, conte Giuseppe Volpi di Misurata, era un esponente della grande industria elettrica ed un grosso finanziere legato alla *Banca Commerciale Italiana*. Proveniva dalla piccola borghesia veneziana e come industriale aveva creato la *Società Adriatica Elettrica* e il porto industriale di Marghera, assieme alla società chimico-

---

<sup>75</sup> *Ibid.*, pp. 85-86. Tra febbraio e marzo 1925, in seguito al rialzo incontrollato dei titoli azionari e alle speculazioni ad esso connesse, De' Stefani reagì applicando drastici provvedimenti stabilendo il pagamento in contanti del 25% dei titoli acquistati a termine. Poi con tre decreti aumentò il saggio di sconto dello 0,50 (da 5,50% a 6,00%, poi 6,50%) e dell'1% l'interesse sulle anticipazioni e introdusse nuove norme per disciplinare l'attività degli agenti di cambio, attribuendo loro particolari responsabilità; cfr. S. LA FRANCESCA, *La politica economica* cit., pp. 14-15; A. LYTTTELTON, *La conquista del potere* cit., pp. 546-550; F. GUARNERI, *Battaglie economiche* cit., I, pp. 109-111.

<sup>76</sup> G.G. MIGONE, *Gli Stati Uniti e il fascismo. Alle origini dell'egemonia americana in Italia*, Milano 1980. Le trattative con la Banca *Morgan* e il Governo italiano avrebbero permesso allo Stato italiano di ottenere dei prestiti dopo aver intrapreso un piano di stabilizzazione della lira ed aver sistemato il pagamento del debito. Un primo prestito, concesso dalla banca *Morgan*, fu emesso l'1 giugno 1925, e dopo pochi giorni, Mussolini decise di comunicare all'ambasciatore De Martino a Washington, di avviare ufficialmente le trattative con la commissione dei debiti americana. La sostituzione di De' Stefani con Volpi, permetteva a Mussolini di nominare un ministro favorevole alla soluzione del debito di guerra e, più in generale, favorevole all'inserimento dell'Italia nella comunità finanziaria internazionale, facilitando così le condizioni per ottenere accesso ai capitali statunitensi. La necessità della grande industria e dello Stato di ottenere finanziamenti, e la necessità del Governo fascista di un consolidamento della sua legittimazione nella stabilizzazione della lira col ritorno al *gold exchange standard*, erano gli argomenti che diedero una forte spinta alla soluzione delle trattative. Subito dopo la missione di Volpi a Washington (ottobre 1925), l'Italia e gli Stati Uniti firmarono l'accordo sui debiti di guerra e Volpi si recò a New York per formalizzare l'accordo sul prestito di 100 milioni di dollari concesso dalla banca *Morgan* allo Stato italiano. In seguito anche la *Fiat* e *Pirelli* ottennero un prestito dalla banca *Morgan*, ma la maggior parte dei capitali furono assorbiti dall'industria elettrica italiana; W. ENGD AHL, *A century* cit., pp. 76-84. Volpi e Bonaldo Stringher, Governatore della *Banca d'Italia*, si incontrarono con Benjamin Strong, che all'epoca controllava la politica monetaria statunitense. Strong, che aveva lavorato per la *Morgan Bank*, aiutò i due esponenti italiani a redigere il programma finale per la stabilizzazione della lira; vedi anche F. GUARNERI, *Battaglie economiche* cit., I, pp. 122-127. Per la sostituzione dei ministri e il clima in cui maturò vedi R. DE FELICE, *Mussolini il fascista II. L'organizzazione dello Stato fascista (1925-1929)*, Torino 1995, pp. 82-101; P. MELOGRANI, *Gli industriali e Mussolini. Rapporti tra Confindustria e fascismo dal 1919 al 1929*, Milano 1972, pp. 161 sgg.; J.P. DIGGINS, *L'America* cit., pp. 186-198.

petrolifera, la *Dicsa*<sup>77</sup>. La sua nomina a ministro delle Finanze suscitò il favore degli ambienti economici, e le sue prime azioni permisero una normalizzazione del mercato azionario, nonostante la situazione economica generale fosse instabile. L'attività di Volpi e di Belluzzo, si concentrò su tre linee: cercare di stabilizzare il raggiunto pareggio di bilancio dello Stato (1924-25), favorire lo sviluppo delle attività produttive a lungo termine, e in ambito finanziario consolidare il debito fluttuante. La spesa pubblica era stata controllata attentamente per evitarne le dilatazioni, mentre per indirizzare gli investimenti verso l'industria, l'azione più importante era stata la definitiva soluzione dei debiti di guerra e la stabilizzazione della lira, considerata ormai una necessità, soprattutto di fronte al continuo svalutarsi della valuta di fronte agli attacchi speculativi internazionali verso le valute europee e di fronte alla continua crisi dei valori industriali in borsa<sup>78</sup>. Con la rivalutazione della lira, la politica economica deflazionista impostata da Volpi avrebbe completato tutti i provvedimenti adottati fino a quel momento: dalla riforma degli istituti di emissione, all'incremento della produzione agricola ed industriale fino riduzione del deficit della bilancia commerciale<sup>79</sup>.

Accanto alla attività di Volpi si svolgeva parallela l'attività del ministro dell'Economia Nazionale Belluzzo. La figura di Belluzzo, un ingegnere favorevole alla pianificazione ed allo sfruttamento delle risorse nazionali, era per alcuni aspetti rivoluzionaria nel panorama dei tecnici italiani impiegati nell'amministrazione dello Stato.

Giuseppe Belluzzo, nato in una modesta famiglia di operai, conseguì a sedici anni la licenza di istituto tecnico assieme ad una borsa di studio che gli permise di iscriversi al politecnico di Milano, dove si laureò in modo brillante, ottenendo la medaglia d'oro come miglior laureato<sup>80</sup>. Dal 1910 insegnava al politecnico di Milano come ordinario di costruzioni di motori termici ed idraulici. Belluzzo svolse una grande attività scientifica, con pubblicazioni tecniche sulle turbine a vapore e gas, tradotte in lingua inglese e francese, proponendo soluzioni innovative che furono praticamente adottate in Italia. La azienda *Breda* costruì le locomotive con le turbine Belluzzo, che furono impiegate in

---

<sup>77</sup> Cfr. F. GUARNERI, *Battaglie economiche* cit., I, pp. 163-164. Volpi creò nel 1926 un gruppo chimico-petrolifero a Marghera, la *Dicsa*, *società anonima distillazione italiani combustibili* per il trattamento dei combustibili nazionali.

<sup>78</sup> Cfr. S. LA FRANCESCA, *La politica economica* cit., pp. 15-16; F. GUARNERI, *Battaglie economiche* cit., I, pp. 114-122 e pp. 146-160. Contemporaneamente al riordino dei cambi il governo istituiva la *Banca d'Italia* come unico istituto di emissione accorpando i due antichi istituti di emissione: il *Banco di Napoli* e il *Banco di Sicilia*; R. DE FELICE, *Mussolini il fascista* cit., II, pp. 224-230; A. LYTTTELTON, *La conquista del potere* cit., pp. 551 sgg.

<sup>79</sup> Cfr. R. DE FELICE, *Mussolini il fascista* cit., II, pp. 230-262; S. LA FRANCESCA, *La politica economica* cit., pp. 16-24; F. GUARNERI, *Battaglie economiche* cit., I, pp. 128-145.

<sup>80</sup> Cfr. [www.treccani.it/enciclopedia/giuseppebelluzzo/Dizionario\\_biografico](http://www.treccani.it/enciclopedia/giuseppebelluzzo/Dizionario_biografico). Giuseppe Belluzzo nacque a Verona nel 1876, morì a Roma nel 1952.

alcune navi da guerra italiane ed adottate da altre marine estere, tra cui la marina russa. Dalla sua esperienza sull'applicazione delle turbine a vapore sulle locomotive, Belluzzo individuò diversi vantaggi, tra cui l'aumento della velocità, una maggior durata delle macchine e una economia di lubrificanti e combustibile, un elemento quest'ultimo fondamentale. La vastissima attività di tecnico competente di Belluzzo era ravvisabile nelle moltissime pubblicazioni e nell'intenso lavoro che dimostrò per tutto il Novecento<sup>81</sup>. Accanto alla ricchissima attività scientifica, Giuseppe Belluzzo svolse una assidua attività politica durante la prima guerra mondiale, proseguita negli anni Venti, finché nel 1924 venne eletto deputato. In qualità di membro della commissione bilancio, preparò uno studio sui problemi economici della difesa, e nella relazione sul bilancio militare, delineava un piano di organizzazione dell'esercito e dell'aviazione secondo criteri innovativi, ispirati alla meccanizzazione e alla velocità<sup>82</sup>.

In base alle sue conoscenze tecniche e alla sua esperienza maturata nella prima guerra mondiale, Belluzzo riteneva l'industria chimica essenziale ai fini della difesa nazionale<sup>83</sup>. Partendo da questi presupposti, lo Stato doveva proteggere e sviluppare le nuove industrie basate sul recente progresso tecnologico e consentire l'incremento delle risorse italiane in fatto di materie prime e di combustibili. Sempre ispirato da criteri di difesa nazionale, Belluzzo sosteneva la necessità per lo Stato italiano di proteggere l'industria chimica, mentre quella elettrica e mineraria dovevano essere sovvenzionate e coadiuvate dalla ricerca scientifica.

Nel 1926 Belluzzo creò l'*Agip*, impresa statale con capitale interamente pubblico, con il compito di occuparsi dell'*upstream* e del *downstream* petrolifero in modo da poter emancipare l'Italia dalla forte dipendenza dei trust petroliferi<sup>84</sup>. Partendo da queste premesse, il nuovo ministro delle Finanze Volpi, assieme al ministro dell'Economia Nazionale Belluzzo, impostarono la costituzione dell'*Agip* sotto il controllo dello Stato e questo spiega le ingerenze dei due ministri nelle decisioni dell'*Agip*. Pur essendo un ente statale, l'*Agip* si trovava sotto la gestione del potente gruppo elettrico italiano privato, di cui il presidente Ettore Conti era uno dei maggiori rappresentanti.

---

<sup>81</sup> *Ibid.* Nel 1949, appena tre anni prima che morisse, Belluzzo aveva inventato un motore in grado di triplicare la autonomia degli aerei.

<sup>82</sup> Cfr. A. LYTTTELTON, *La conquista del potere* cit., pp. 572-575.

<sup>83</sup> Cfr. [www.treccani.it/enciclopedia/giuseppebelluzzo/Dizionario\\_biografico](http://www.treccani.it/enciclopedia/giuseppebelluzzo/Dizionario_biografico). Durante la prima guerra mondiale, Belluzzo fu membro del Consiglio superiore di collaudo dei materiali di guerra e capo gruppo del settore industriale dell'ufficio storiografico della mobilitazione. Progettò una speciale bombarda da 400 mm con gittata di 5 Km.

<sup>84</sup> Cfr. A. LYTTTELTON, *La conquista del potere* cit., pp. 575-577.

Conti si laureò a 23 anni nel 1894 in ingegneria civile presso il politecnico di Milano, e si avvicinò al settore elettrico tramite la frequentazione dell'istituto di elettrotecnica «Carlo Erba», istituto stimato dal pioniere dell'industria elettrica italiana, Giuseppe Colombo, che installò in Italia il primo impianto Edison e dal 1883 avviò la distribuzione dell'energia elettrica a Milano. Nel 1884 Colombo fondò la *Società generale italiana di elettricità sistema Edison*, nella quale Ettore Conti, dopo un periodo di lavoro autonomo, entrò a lavorare all'interno della direzione tecnico-amministrativa dell'azienda nel 1895<sup>85</sup>.

Grazie all'esperienza maturata presso l'*Edison* e sfruttando le sue capacità manageriali, Conti riuscì ad emergere come figura autonoma nel panorama elettrico italiano dell'epoca. Costituì insieme col cognato Giuseppe Gadda una società per la produzione di macchinari elettrici, di cui l'Italia era importatrice, a cui poi affiancò una società per la loro distribuzione. Conti cercava di realizzare il suo obiettivo, cioè diffondere le applicazioni dell'energia elettrica e commercializzarle al pubblico. Lasciata la *Edison*, con cui comunque rimase in contatto, nel 1901 Conti formò la *Società per imprese elettriche Conti e C.*, il cui scopo consisteva nel costruire un impianto per l'energia elettrica sul fiume Brembo per fornire energia alla città di Monza<sup>86</sup>. Nel 1904 la società di Conti, rinominata *Società Anonima per Imprese Elettriche Conti*, assorbì la *Società Monzese di Elettricità* ed iniziò un ottimo periodo di sviluppo economico ed industriale. A partire dal 1905, all'attività di industriale, Conti affiancò l'attività di rappresentante di categoria, diventando vicepresidente della *Associazione fra Esercenti Imprese Elettriche in Italia (A.E.I.E.)*, nelle cui vesti si preoccupò dei problemi tariffari, delle tassazioni e dell'impiego delle acque pubbliche, un aspetto essenziale per le centrali idroelettriche.

Nel frattempo la società di Conti era diventata una delle maggiori aziende elettriche nazionali, con una capacità di distribuzione di oltre 150 milioni di KWh nel 1914. La guerra stimolò l'apertura di nuovi cantieri e la figura di Ettore Conti, già affermata come una delle principali dell'industria elettrica italiana, si consolidò ulteriormente<sup>87</sup>. Durante la

---

<sup>85</sup> Cfr. [www.treccani.it/enciclopedia/ettoreconti/Dizionario\\_biografico](http://www.treccani.it/enciclopedia/ettoreconti/Dizionario_biografico); E. CONTI, *Dal taccuino di un borghese*, Bologna 1986, pp. 9 sgg.

<sup>86</sup> Cfr. [www.treccani.it/enciclopedia/ettoreconti/Dizionario\\_biografico](http://www.treccani.it/enciclopedia/ettoreconti/Dizionario_biografico). La società elettrica formata da Conti aveva tre milioni di capitale sociale, di cui la metà erano della società *Gadda* e seicentomila lire della *Edison*. Quest'ultima lasciava una certa autonomia alle manovre di Conti, cedendogli la fornitura di energia elettrica su Monza, per concentrarsi esclusivamente su Milano.

<sup>87</sup> *Ibid.* Ettore Conti aveva raggiunto un notevole numero di cariche: era presidente della *Società di Elettricità del Ticino*, delle *Officine Elettriche Novaresi*, della *Società Brioschi*; vicepresidente della *Società Imprese Elettriche Piemonte Orientale* e della *Unione Telefonica Italiana*. Era inoltre consigliere d'amministrazione della *Società Dinamo*, della *Adamello*, della *Orobia*, della *Società Elettrochimica di Pont-Saint-Martin* (la futura *S.I.P.*), della *Società Elettrica Coloniale*, della *Società Toscana per Imprese Elettriche*, della *Società per la distribuzione di energia elettrica ing. Banfi*, della *Società Idroelettrica Ligure*, della *Società per lo Sviluppo delle Imprese Elettriche* e del Consorzio per la elettrotrazione; E. CONTI, *Dal taccuino cit.*, pp. 49-64.

guerra divenne membro della «Commissione tecnico-amministrativa per le industrie di guerra», e dalla nuova posizione ottenuta, Conti cominciava a maturare un atteggiamento di critica verso lo Stato italiano, ritenendolo poco favorevole alle posizioni del mondo industriale. Questo era considerato come un gruppo alla ricerca di privilegi e non come un gruppo di collaboratori che partecipava alla ricchezza dello Stato. In questo senso la posizione di Conti era simile a quella di molti uomini dell'epoca, favorevoli ad una condotta produttivistica dello Stato in tutte le sue branche, una posizione che si riscontrava sia nelle idee di Giarratana che di Belluzzo.

Nel 1920 Conti divenne vicepresidente della *Banca Commerciale Italiana* e presidente della *Confederazione generale dell'Industria*, per poi diventare nel 1922 presidente della *Associazione fra le Società Italiane per Azioni*. Quest'ultima carica gli permetteva di partecipare al Comitato centrale industriale, organo di raccordo con la *Confindustria*, vero e proprio centro direttivo della politica economica e finanziaria delle categorie industriali. Come esponente di punta di *Confindustria*, Conti rinnovava la sua critica allo Stato, ma sostenendo anche che la posizione di conflittualità fra lo Stato e il mondo imprenditoriale, doveva essere abbandonata per cercare di sviluppare il paese secondo linee politiche che armonizzassero la produzione e la disciplina nell'ambito del lavoro. La politica liberista avviata dal nuovo governo, guidato da Mussolini, incontrava il favore di Conti, e più in generale del mondo imprenditoriale. Dopo l'incerta fase politica seguita all'omicidio di Giacomo Matteotti, con la stabilizzazione del governo, anche l'atteggiamento Conti si adeguò al nuovo corso<sup>88</sup>.

Nel 1926, con la nomina di Belluzzo a Ministero Economia Nazionale e di Volpi al Ministero delle Finanze, amico di Conti da lunga data, la posizione di Mussolini era stata normalizzata nei rapporti del mondo industriale. Il ministro Volpi era un imprenditore elettrico, oltre che petrolifero, mentre Belluzzo era legato agli ambienti elettrici e la nomina di Conti alla presidenza dell'*Agip*, nell'aprile 1926, coronava la grande influenza del settore elettrico italiano sul nuovo ente petrolifero<sup>89</sup>. Considerata l'influenza dei due enti economici, alcune direttive dell'*Agip* furono suggerite direttamente dai ministeri interessati, soprattutto dal Ministero delle Finanze<sup>90</sup>. Il primo passo dell'attività estera dell'*Agip* fu indirizzato verso la Romania.

---

<sup>88</sup> Cfr. E. CONTI, *Dal taccuino* cit., pp. 149-228.

<sup>89</sup> Cfr. [www.treccani.it/enciclopedia/ettoreconti/Dizionario\\_biografico](http://www.treccani.it/enciclopedia/ettoreconti/Dizionario_biografico). Dopo la nomina di Volpi al ministero delle Finanze, l'Italia ottenne un cospicuo finanziamento dalla Banca *Morgan*, che per la maggior parte andò proprio alle industrie elettriche, vedi nota 70.

<sup>90</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 1-17; A. LYTTTELTON, *La conquista del potere* cit., p. 577.

### 3. Attività estera dell'Agip: la Romania e le società rumene acquisite, la Prahova, la Petrolul Bucuresti e la Atlas Petrol

L'Agip considerava la Romania un paese fondamentale per i fabbisogni petroliferi italiani. Nella seduta del Consiglio del 24 maggio 1926, l'amministratore delegato Vittorio Laviosa, riferiva che l'Italia aveva già avviato dei contatti, tramite vari ministeri, con la Romania per un interessamento italiano alla industria petrolifera rumena. Evidenziava soprattutto l'urgenza dell'intervento italiano nell'industria petrolifera rumena, perché l'incremento dei capitali americani, francesi, inglesi, olandesi e belgi, rafforzava la loro presenza nel contesto petrolifero rumeno, riducendo gli spazi per l'ingresso di ulteriori paesi. Per l'Italia, continuava Laviosa, era importante avere a disposizione subito delle fonti di produzione e dei rifornimenti indispensabili alla «vita industriale» e alla «difesa nazionale», quindi l'Agip avrebbe potuto acquisire i capitali azionari di due società rumene, la *Prahova* e la *Petrol Latina*, entrambe già sotto controllo italiano. La discussione del Consiglio Agip si concentrò su due possibilità: cercare di acquisire qualche compagnia già esistente, oppure cercare di ottenere dal Governo rumeno dei terreni petroliferi in concessione<sup>91</sup>.

All'amministratore delegato rispondeva il consigliere Ciancarelli, secondo il quale per l'Agip sarebbe stato meglio non avventurarsi all'estero in ricerche petrolifere su terreni inesplorati, mentre il consigliere Petretti aggiungeva che prima di un eventuale intervento dell'Agip in Romania, si doveva stabilire un programma generale delle attività che l'azienda doveva eseguire all'estero. Secondo Petretti dato il modesto capitale azionario dell'Agip, non era possibile svolgere consistenti attività all'estero. Sarebbe stato preferibile assicurarsi in anticipo gli approvvigionamenti petroliferi tramite accordi con i produttori e successivamente si sarebbero assicurate le fonti di produzione<sup>92</sup>. Laviosa, senza escludere di trattare col Governo rumeno le concessioni su terreni di un certo rendimento petrolifero, riteneva possibile far partecipare l'Agip all'azionariato di qualche società rumena con capitali italiani, garantendosi in questo modo il controllo su qualche società acquisendo così una fonte di approvvigionamento anche se modesta. Laviosa premeva per un intervento immediato, appoggiato dal presidente Conti che sottolineava la necessità di fare presto per l'Agip, esponendo due motivi per sostenere l'inderogabile intervento italiano: la favorevole disposizione del Governo rumeno verso l'Italia, e il continuo ampliarsi dei

---

<sup>91</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta del 24 maggio 1926, pp. 14-15.

<sup>92</sup> *Ibid.*, p. 16.

capitali stranieri (soprattutto americani), che avrebbero finito col controllare le poche industrie rumene indipendenti rimaste. Tuttavia Petretti riteneva ancora preferibile limitare il concorso dell'Agip al solo ramo commerciale, con importazioni di greggio e relativo trattamento in Italia, rimandando la fase dell'*upstream* al momento in cui l'Agip avesse aumentato congruamente il proprio capitale azionario. Per incrementare il ramo commerciale dell'Agip, Petretti proponeva di dedicarsi al potenziamento della *Snom*, mentre in un secondo momento l'Agip si sarebbe potuta dedicare alle operazioni da svolgere all'estero. Sull'operazione *Snom* Petretti trovava pienamente concorde il presidente Conti che sollecitava il Consiglio affinché decidesse rapidamente sull'acquisizione delle azioni *Snom*. Il presidente riteneva comunque non dilazionabile l'intervento dell'Agip in Romania, perché era importante assicurarsi delle fonti di produzione. Aggiungeva inoltre che dalle conversazioni avute col Capo del Governo e «con gli altri ministri competenti», egli era convinto che il capitale azionario dell'Agip non sarebbe rimasto limitato a 100 milioni, visti i grandi compiti che l'azienda avrebbe dovuto affrontare<sup>93</sup>. Quindi Conti sollecitava il Consiglio affinché autorizzasse l'amministratore delegato ad avviare le trattative, seppur non impegnative, con le due società *Prahova* e *Petrol Latina* onde acquisirne la maggioranza azionaria. Il Consiglio consentiva alle richieste del presidente e stabiliva anche la partecipazione del Comitato Tecnico Agip per gli studi dei terreni petroliferi all'estero.

La particolare importanza conferita dal presidente Conti e dall'amministratore delegato Laviosa alla immediata partecipazione dell'Agip nella industria petrolifera rumena, era da collegarsi alla contemporanea attività mostrata dal ministro delle Finanze Volpi per l'intervento in Romania. Infatti il quadro dei rapporti tra la Romania e l'Italia risaliva all'iniziativa politica del marzo 1926 del ministro Volpi, con il suo interessamento verso la Romania per una serie di problematiche finanziarie da risolversi tra i due governi. Proprio da tali vertenze, secondo il ministro Volpi, si poteva avviare un'azione inerente le risorse petrolifere del paese in relazione all'ente che egli andava preparando<sup>94</sup>.

---

<sup>93</sup> *Ibid.*, p. 17. Il presidente rumeno era il generale Alexandru Averescu, leader del partito popolare, in carica dal 30 marzo 1926 fino al giugno 1927 quando fu sostituito da Ion Bratianu.

<sup>94</sup> Nel 1914 la Romania fornì all'Italia il 32% dei suoi fabbisogni di prodotti petroliferi circa 84.000 tonnellate. Nel primo dopoguerra, una volta che i beni tedeschi in Romania furono spartiti tra anglo-francesi e statunitensi, gli spazi economici e politici per l'Italia si ridussero notevolmente. I vari tentativi di avviare trattative inerenti le risorse petrolifere rumene ebbero esiti negativi, mentre le relazioni fra i due paesi rimasero difficili e complicate per motivi sia economici che politici. I primi segnali di distensione giunsero nella primavera del 1926 con il nuovo presidente Averescu, cfr. M. PIZZIGALLO, *Alle origini* cit., pp. 159-198. I primi contatti tra l'Italia fascista e la Romania, per un riavvicinamento politico-economico ripresero all'inizio del 1923, con l'incontro tra il ministro italiano a Bucarest Martin Franklin e il ministro degli Esteri rumeno Ion Duca, del 26 gennaio 1923, in cui il ministro Martin Franklin chiedeva, in attesa di concludere un trattato di commercio, di fornire all'Italia, per facilitare le relazioni commerciali, una certa quantità di

Il generale interesse per la Romania era l'espressione di una precisa linea di politica estera, sviluppatasi prima della costituzione dell'*Agip*, ma che secondo l'ottica italiana, avrebbe dovuto permettere all'*Agip* di partecipare attivamente all'industria petrolifera rumena. Le discussioni del Consiglio di Amministrazione in tal senso erano superflue, poiché era stato già deciso che l'Italia avrebbe accordato alla Romania un prestito di 200 milioni di lire, tramite l'*Agip*, onde poter usufruire di «speciali vantaggi per i suoi rifornimenti» e per ottenere «terreni petroliferi», secondo i piani di Volpi<sup>95</sup>.

Nella seduta del Consiglio di Amministrazione dell'*Agip* del 14 giugno 1926, convocata con urgenza, il presidente Caetani (Conti era assente), informava i membri che il Ministero delle Finanze aveva quasi definito un accordo con la Romania, con il quale veniva concesso tramite l'*Agip* un prestito di 200 milioni alla Romania. Tale somma avrebbe permesso all'*Agip* di ottenere «reali vantaggi» per le sue attività petrolifere dal Governo rumeno. Al vicepresidente Caetani e all'amministratore delegato Laviosa furono conferiti pieni poteri per la stipula del contratto<sup>96</sup>. Secondo gli accordi intercorsi a Roma tra il ministro delle Finanze Volpi e il Sottosegretario alle Finanze rumeno Manoilescu, nel contratto era inserita una clausola sospensiva che subordinava il prestito italiano all'accordo tecnico da stipularsi a Bucarest tra i rappresentanti italiani e il Governo rumeno. Tale particolare condizione fu subito rigettata dal governo Averescu già il 16 giugno 1926, e dopo vari tentativi di stabilire una linea di comune gradimento, l'Italia rinunciò ad ogni condizione pur di poter operare in Romania<sup>97</sup>.

Nella seduta del Consiglio di Amministrazione del 21 luglio 1926, il presidente Conti informava i membri che le condizioni del contratto avevano subito una modifica, per cui

---

petrolio da inviare alla raffineria di Fiume cfr. *DDI*, Vol. I, Settima serie (1922-1935), Doc. n. 422 pp. 294-296, Doc. 423 pp. 296-297, Doc. 429 pp. 301-302. Per l'attivismo italiano verso la Romania – tra cui gli interessi della *Fiat* nel settore est-Europa – e per tutta la parte diplomatica relativa al prestito e condizioni relative cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip cit.*, pp. 41-65.

<sup>95</sup> AS ENI, *Fondo AGIP, Organi Sociali, f. 39, b. 15, Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo dell'AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 26 maggio 1926, pp. 1-2. In questa seduta del solo Comitato di Presidenza, presso la *Società Elettrica Conti* a Milano, il presidente Conti informava i colleghi che per la carica di Direttore Tecnico egli aveva contattato l'Ingegnere Vittorio Amoretti. Ma soprattutto il generale Zampolli interveniva nella riunione per descrivere la situazione petrolifera rumena ed avvisare che il Sottosegretario alle Finanze rumene, Manoilescu, stava per giungere a Roma «per trattare la *nota questione del prestito* che la Rumania desidererebbe contrarre con l'Italia» (corsivo nostro). Da questo breve passaggio emerge che la azione politica italiana era avviata da tempo e che l'*Agip* doveva solamente ratificare le scelte stabilite prima della decisione del suo piano di azione operativo.

<sup>96</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta del 14 giugno 1926, pp. 32-33. Il contratto è riportato integralmente in M. PIZZIGALLO, *L'Agip cit.*, Appendice 2/A pp. 291-293. Il contratto fu firmato il 15 giugno 1926.

<sup>97</sup> Dopo i malintesi legati ai contatti romani tra Volpi e Manoilescu, il Governo rumeno approvò gli atti e i documenti firmati a Roma il 29 giugno 1926. Tuttavia la materia petrolifera rumena era regolata severamente dalla legge mineraria del 1924: essa prevedeva la nazionalizzazione dei giacimenti minerali, vietava l'esportazione di greggio e rilasciava le concessioni solo ad aziende rumene, M. PIZZIGALLO, *L'Agip cit.*, p. 54 in nota; C. ALIMENTI, *La questione cit.*, p. 84.

ogni riferimento al petrolio era stato eliminato, sebbene il presidente rumeno Averescu confermasse la propria disponibilità ad agevolare le aspirazioni italiane nel settore petrolifero<sup>98</sup>.

Poiché le leggi minerarie della Romania non permettevano ad aziende straniere di ottenere delle concessioni, era ormai obbligatorio per l'Agip cercare di rilevare, in parte o interamente, il capitale azionario di qualche azienda rumena. Le attenzioni del presidente Conti si soffermarono sulla società rumena *Prahova*, la cui maggioranza delle azioni era in mano alla *Società Petroli d'Italia*. Inoltre, aggiungeva Pirelli, la *Prahova* controllava la società *Petrolul Bucuresti* che possedeva una raffineria capace di lavorare 100 mila tonnellate di petrolio greggio all'anno. Il problema del rilievo azionario consisteva nell'elevato valore delle azioni che i rappresentanti della *Spdi* richiedevano per cedere la loro maggioranza. Rinviata per il momento le trattative con la *Spdi*, il Consiglio *Agip* conferiva al vicepresidente Caetani e al Direttore Tecnico Amoretti, i più ampi poteri per poter stipulare eventuali accordi petroliferi in Romania, ove Caetani si sarebbe recato a fine luglio<sup>99</sup>.

Nel frattempo all'Agip si attendeva il rientro dalla Romania del Direttore Tecnico Amoretti, che era stato in precedenza dirigente proprio della *Spdi*. Amoretti partì verso la metà di luglio per riprendere le discussioni con i rappresentanti della *Spdi* e per individuare un accordo sull'acquisto delle azioni a condizioni migliori. Dopo le relazioni presentate dal vicepresidente Caetani sulle condizioni di alcune società rumene da egli valutate, e che furono infine scartate, aumentò la volontà dell'Agip di rilevare la società *Prahova*<sup>100</sup>.

Un primo incontro tra l'ingegner Parodi, in qualità di rappresentante della *Spdi* e la Presidenza dell'Agip, avvenne il 22 settembre 1926, per sondare le rispettive posizioni e condizioni per giungere ad un accordo. Il successivo incontro del 7 ottobre 1926, sempre

---

<sup>98</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, I<sup>a</sup> seduta del 21 luglio 1926, pp. 40-42.

<sup>99</sup> La nomina dell'ingegner Vittorio Amoretti a Direttore Tecnico venne ufficializzata dal Consiglio di Amministrazione *Agip* nella seduta dell'11 giugno 1926, contestualmente alla nomina del Direttore Amministrativo Comm. Arturo Luzzatto. Poiché l'ingegner Amoretti, in quanto Direttore Tecnico non poteva essere membro effettivo del Comitato stesso, fu chiamato a far parte del Comitato l'ingegnere Leo Maddalena (geologo delle Ferrovie dello Stato), *ibid.*, seduta dell'11 giugno 1926, pp. 19-20. Nella seduta della presidenza *Agip* del 2 luglio 1926, l'amministratore delegato Laviosa informava «sull'impegno per quanto vago» del Governo rumeno nel facilitare le aspirazioni petrolifere dell'Agip. Informava i colleghi che ormai era necessario acquisire una società rumena per poter agire nel settore petrolifero e la società *Prahova* era la più appetibile. Pirelli pensava di far partecipare la *COMIT* onde rilevare le azioni in mano alla *Spdi*. In tal senso fu conferito al presidente Conti il compito di trattare con la *Spdi* per la cessione delle sue società. Ricordiamo che Conti era vicepresidente della *Banca Commerciale Italiana*, AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 2 luglio 1926, pp. 4-5.

<sup>100</sup> *Ibid.*, seduta del 7 agosto 1926, pp. 11-12; seduta del 31 agosto 1926, pp. 17-19. Il vicepresidente Caetani era rientrato il 7 agosto e riferì le sue valutazioni sulle società rumene, esaminate insieme con Amoretti, alla sola Presidenza dell'Agip il 7 agosto stesso. Riferì le medesime valutazioni al Consiglio di Amministrazione il 1° settembre.

presso il Comitato di Presidenza dell'Agip, portò alla definizione dell'accordo in virtù del quale l'Agip acquisiva il controllo della società di produzione *Prahova*, comprendente sia la *Petrolul Bucuresti*, società di raffinazione e sia la *Atlas Petrol* società di approvvigionamento e di vendita<sup>101</sup>. In tal modo, secondo il presidente Conti, l'Italia poteva disporre di «copiose fonti di rifornimento di olii minerali greggi e raffinati in uno col mezzo di smerciarli su mercati svariati»<sup>102</sup>.

L'Agip entrò in possesso di 255.000 azioni della *Spdi* al prezzo di 70 lire ciascuna per la cifra di 17.850.000 lire, che sommate al valore delle 7.000 azioni della società *Petrolul Bucuresti*, acquistate a 140 lire ciascuna, facevano ascendere la spesa a quasi 20 milioni di lire. Il valore di 70 lire per azione «accettato nel desiderio di concludere» (Conti), era ritenuto troppo elevato dal Direttore Tecnico Amoretti, mentre il rappresentante della *Spdi* Parodi, onde avvalorare la *Prahova*, la descriveva come una «azienda in pieno sviluppo, molto ben organizzata e soprattutto diretta da persone la cui serietà e moralità sono note»<sup>103</sup>. Non era però dello stesso avviso l'ingegner Cerruti, esperto petrolifero della *COMIT*, che riteneva che i macchinari della *Prahova* «lasciassero alquanto a desiderare», valutando inoltre necessario riordinare l'organizzazione del personale della società. Ciononostante l'Agip ottenne il controllo sia della società *Prahova*, che possedeva concessioni petrolifere per circa 50 ettari, e sia della raffineria *Petrolul Bucuresti*, in grado di lavorare 300 tonnellate al giorno di greggio e con depositi con capacità di immagazzinamento pari a 15.000 tonnellate. Anche la società *Atlas Petrol* fu acquisita dall'Agip che poteva gestire il *downstream* in Romania e nelle zone limitrofe<sup>104</sup>.

---

<sup>101</sup> *Ibid.*, seduta del 7 ottobre 1926, pp. 24-29.

<sup>102</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta del 15 ottobre 1926, pp. 59-60. Alla *Società Petroli d'Italia* erano collegati gli interessi della *COMIT* e il presidente Conti, in quanto vicepresidente della banca non partecipò alle votazioni del Consiglio sul rilievo delle azioni *Prahova*. È interessante rilevare che in seno al Comitato Esecutivo dell'Agip, il parere del Direttore Tecnico Amoretti sul prezzo da pagare per le singole azioni *Prahova* era negativo, in base alla proposta *Spdi*, ritenendo 70 lire per azione una cifra troppo elevata. Inoltre nella seduta del 2 luglio del Comitato Esecutivo, Amoretti riferì che una società francese intendeva rilevare le azioni della *Prahova* a 50 lire e 120 lire per la *Petrolul Bucuresti*. Analogamente l'ingegner Cerruti non riteneva del tutto eccellente la posizione della *Prahova*. Tuttavia, nel Consiglio di Amministrazione del 15 ottobre, il presidente Conti sosteneva che i pareri di Amoretti e Cerruti erano favorevoli all'acquisto delle azioni *Prahova* a quelle condizioni. Tra l'altro lo stesso Conti riteneva che il prezzo di 70 lire proposto da Parodi rappresentasse circa il doppio del valore delle azioni quotate nella borsa di Bucarest. Secondo Parodi invece la quotazione di Bucarest non corrispondeva al reale valore delle azioni. Il consigliere Petretti invece era convinto che l'azienda non avesse un notevole valore industriale, ma ritenne utile avere una fonte di rifornimento via terra per l'Italia di olio minerale, senza però dimenticare altri paesi produttori come il Messico e il Venezuela, *ibid.*, pp. 61-62.

<sup>103</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 7 ottobre 1926, p. 26.

<sup>104</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta del 15 ottobre 1926, p. 60. La *Prahova* possedeva 32,2 ettari di «concessioni consolidate» e altri 20 ettari in «consolidazione nell'ottima regione di Ochiuri». Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip cit.*, pp. 65-66.

#### 4. Attività interna dell'Agip: la società Snom

Abbiamo visto che il ministro delle Finanze Volpi richiese all'Agip di occuparsi del rilevamento delle azioni Snom. Il Consiglio Agip valutò la relazione dei periti incaricati di calcolare il valore della Snom l'11 giugno 1926. Inoltre il Consiglio doveva valutare anche la situazione di forte esposizione economica della Snom nei confronti della Cice per una cifra intorno ai 130 milioni di lire, come spiegò il vicepresidente Pirelli al Consiglio<sup>105</sup>. Tale esposizione, rilevava il consigliere Ciancarelli, era notevolmente superiore al capitale azionario della stessa Snom, era un'operazione che non rientrava negli scopi sociali della società e perciò egli non intendeva avvallare l'acquisto delle azioni Snom. L'Agip non doveva rilevare debiti contratti da altre aziende, perciò Ciancarelli richiedeva che la questione fosse sottoposta al governo al fine di esonerare l'Agip dalla responsabilità dei debiti della Snom-Cice. Secondo Ciancarelli, il governo poteva assumersi il rischio finanziario, ma egli considerava la situazione meritevole di maggiori approfondimenti ed invitava il Consiglio a concentrarsi sulla relazione dei periti. Anche il consigliere Petretti era favorevole ad un rinvio dell'acquisto delle azioni Snom, fino a che non si fosse risolto il problema Cice, magari con un intervento del governo<sup>106</sup>. Alla contrarietà dei due consiglieri invece si opponeva il desiderio di concludere di Pirelli, Caetani e del presidente Conti, che a «prescindere dal rischio derivante dalla questione CICE», desiderava una risposta del Consiglio sulla convenienza o meno dell'acquisto delle azioni Snom alla pari<sup>107</sup>. Inoltre, secondo Conti, il deficit di mezzo milione di lire riscontrato dai periti nella loro relazione sullo stato patrimoniale della Snom, veniva compensato dall'acquisto delle azioni Snom per 1/3 tramite obbligazioni al 5,5%. Secondo l'amministratore delegato Laviosa invece la relazione dei periti, in riferimento alle navi ed ai carri-cisterna, forniva un valore inesatto e inferiore al loro reale valore, perché nel frattempo la lira si era svalutata del 25% ed i carri-cisterna valevano 40 mila lire e non 20 mila lire come riportato dai periti. Il presidente Conti proponeva al Consiglio di pronunciarsi sull'acquisto della Snom, subordinando la decisione sulla situazione con la Cice in seguito all'intervento del ministro delle Finanze.

---

<sup>105</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta dell'11 giugno 1926, p. 21.

<sup>106</sup> *Ibid.*, p. 22

<sup>107</sup> Il vicepresidente Pirelli, poiché da sei mesi aveva iniziato le trattative con gli azionisti della Snom, riteneva di perdere l'opzione sulle azioni se non si fosse raggiunta una deliberazione definitiva entro giugno; Caetani invece riteneva che il ministro delle Finanze, che aveva perorato l'operazione Agip-Snom, fosse a conoscenza della situazione Cice e quindi, par di capire, avrebbe provveduto a risolvere la situazione.

Tuttavia Ciancarelli, poco convinto di tali dichiarazioni, richiedeva ai periti di esprimere il loro giudizio sulle azioni *Snom*. L'ingegner Ciurlo espose al Consiglio che la sua valutazione si limitava agli impianti fissi e che comunque era stata effettuata una perizia al ribasso; Forattini invece riteneva che, considerato l'avviamento dell'azienda e secondo altre valutazioni indipendenti dal «campo strettamente economico», fosse possibile l'acquisto delle azioni al 100%, cioè alla pari<sup>108</sup>. Ciancarelli rimase contrario all'acquisto immediato e favorevole ad un rinvio e Conti rinviò la discussione al giorno successivo, pur sollecitando il Consiglio ad esprimersi rapidamente. Infatti il presidente Conti, dopo aver esposto che i periti avevano commesso un errore di valutazione sullo stato patrimoniale della *Snom*, mostrando che il deficit era di tre milioni di lire e non di mezzo milione di lire, riteneva comunque tale aspetto negativo trascurabile, poiché sia le navi che i vagoni-cisterna erano stati sottovalutati per ammissione dei periti<sup>109</sup>. Conti riproponeva semplicemente di acquistare le azioni della *Snom* al 100% del valore, dopo che il ministro delle Finanze avesse liberato l'*Agip* dalle irrisolte questioni economiche con la *Cice*. Ma Ciancarelli, contrariamente alla premura del presidente e soprattutto perché erano stati informati il ministro Volpi e il governo, sosteneva l'opportunità di attendere le decisioni in merito del governo e nel frattempo di studiare con attenzione la relazione dei periti. Osservava che i periti non si erano espressi sul valore commerciale da attribuire alle azioni *Snom* e rilevava che la voce della relazione, riferita a «debitori diversi», era stata accettata senza verificare la reale solvibilità di tali debitori. Insomma, per Ciancarelli, considerati i vari punti poco chiari della trattativa, era senz'altro meglio non deliberare e rinviare l'acquisto delle azioni *Snom*<sup>110</sup>. L'amministratore delegato Laviosa e il vicepresidente Caetani erano favorevoli all'acquisto, soprattutto Caetani sosteneva che in tale modo l'*Agip* avrebbe avuto subito a disposizione i mezzi per avviare il *downstream*, anziché dover iniziare dal nulla la sua organizzazione. Inoltre la disponibilità del ramo commerciale avrebbe permesso all'*Agip* di sottrarsi all'influenza dei trust. Il consigliere Petretti era invece d'accordo con Ciancarelli per la sospensione, in quanto era meglio aspettare la risposta del governo che poteva anche non essere favorevole. Anche Petretti riteneva, come Ciancarelli e contrariamente a Laviosa, che i periti dovessero esprimersi sul valore delle azioni *Snom*. La posizione di Ciancarelli non cambiava, soprattutto dopo aver saputo che il deficit patrimoniale era aumentato a tre milioni, mentre al Consiglio si chiedeva una delibera di acquisto delle azioni alla pari. Il presidente Conti rispondeva a

---

<sup>108</sup> *Ibid.*, p. 23.

<sup>109</sup> *Ibid.*, seduta del 12 giugno 1926, pp. 24-25.

<sup>110</sup> *Ibid.*, p. 25.

Petretti e Ciancarelli che non era compito dei periti valutare le azioni *Snom* e che sospendere l'iniziativa di acquisto, poteva essere una operazione dannosa poiché gli azionisti *Snom* non avrebbero prorogato l'opzione di acquisto in mano a Pirelli. Considerando poi la mancata valutazione dell'avviamento della azienda *Snom* e la spesa necessaria alla *Agip* per costruire ex novo gli impianti per la distribuzione, Pirelli era favorevole all'acquisto delle azioni della *Snom* per due terzi in contanti e un terzo in obbligazioni. Favorevoli all'acquisto erano anche Gualdi, Mastromattei e il generale Mibelli<sup>111</sup>. Erano invece contrari Ciancarelli e Petretti che anzi chiedeva che le azioni *Snom* si potevano acquistare con una riduzione sul prezzo del 15%. Contrari alla riduzione del valore delle azioni erano Pirelli e Conti, col presidente che sosteneva che gli azionisti *Snom* avrebbero potuto rivolgersi a degli interlocutori stranieri e rifiutare l'*Agip* come controparte. Alla fine fu deliberato a maggioranza, e l'unica concessione che fece il *partito* favorevole alla *Snom*, riguardava la subordinazione dell'acquisto alla pari delle azioni *Snom* alla risoluzione, da parte del ministro delle Finanze, del rischio finanziario *Cice* per quanto riguardava l'*Agip*<sup>112</sup>.

Nella seduta del 20 luglio Conti informava il Consiglio che il ministro delle Finanze aveva sollevato l'*Agip* dall'esposizione *Cice* e nella prima seduta del 21 luglio fu redatto il piano finanziario di acquisto<sup>113</sup>. Ma la vicenda della *Snom* non era ancora conclusa poiché rimaneva da stabilire il concorso dell'*Agip* per quanto riguardava i beni patrimoniali della *Snom*. I beni patrimoniali *Snom* furono elencati da Laviosa nella riunione della Presidenza del 16 luglio. Essi comprendevano «tutte le attività immobiliari costituenti il deposito di Vado Ligure», le navi *Recco*, *Romagna*, *Abruzzi*, *Rapallo*, 152 vagoni cisterna e 2 carri-botte per 34,5 milioni di lire<sup>114</sup>. L'elenco dei beni, assieme alla proposta di emissione di 30.000 azioni in obbligazioni per un totale di 10,5 milioni di lire, furono discussi dal Consiglio di Amministrazione dell'*Agip* del 5 agosto 1926. Il consigliere Gualdi esordiva di fronte al Consiglio informando i colleghi che l'acquisto dei beni patrimoniali *Snom* doveva effettuarsi in base ai prezzi stabiliti dalla perizia Camerana-Ciurlo e non in base al

---

<sup>111</sup> *Ibid.*, p. 27.

<sup>112</sup> *Ibid.*, pp. 29-30.

<sup>113</sup> *Ibid.*, seduta del 20 luglio 1926, p. 35; per il piano finanziario I<sup>a</sup> seduta del 21 luglio 1926, pp. 39-40. Il piano di ammortamento delle obbligazioni in 15 anni fu preparato dal segretario Carafa d'Andria presso la Presidenza dell'*Agip* il 2 luglio 1926. In seguito fu presentato e approvato dal Consiglio di Amministrazione il 21 luglio. Oltre ai pagamenti da versare al *Nepthesyndacat*, l'ingegner Loria faceva presente le esposizioni *Fiat* e *Pirelli* verso la *Cassa di Risparmio* e della possibilità per la *Agip* di sostituirsi alla *Fiat* e alla *Pirelli*. Secondo la Presidenza la «forma più opportuna di finanziamento della AGIP alla SNOM» consisteva nell'acquisto da parte dell'*Agip* dei «beni patrimoniali della SNOM», AS ENI, *Libro I, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 2 luglio 1926, pp. 6-7.

<sup>114</sup> AS ENI, *Libro I, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 16 luglio 1926, p. 8.

prezzo di inventario. La posizione di Pirelli era invece opposta, ritenendo sconveniente per il Consiglio di Amministrazione della *Snom* – di cui peraltro faceva parte – giustificare una riduzione del valore del suo patrimonio poco prima dell'approvazione del bilancio. Pirelli riteneva che i terreni e gli impianti di Vado Ligure valessero più di quanto stabilito, ed in generale, era preoccupato per l'atteggiamento che avrebbero potuto manifestare gli azionisti delle 8.000 azioni *Snom* non ancora possedute dall'*Agip*. Perciò proponeva una nuova perizia con esperti della *Snom* e dell'*Agip*, proposta che trovò favorevole il presidente Conti, ma contrario Ciancarelli che considerava la questione ormai più formale che sostanziale<sup>115</sup>. Il Consiglio deliberò di preparare una nuova perizia e deliberò di anticipare alla *Snom* la somma di 16 milioni di lire, in conto acquisti dei beni patrimoniali *Snom*, da destinare al sindacato russo per la nafta.

Ormai l'intera questione dell'acquisizione della *Snom* era fondamentalmente conclusa, rimanendo in sospeso alcuni aspetti inerenti il valore delle navi da periziare. Nella riunione della sola Presidenza *Agip* del 7 dicembre 1926, l'amministratore delegato Laviosa riteneva di poter deliberare definitivamente l'acquisto dei beni della *Snom* e perciò fu convocato il Consiglio di Amministrazione *Agip* per il 16 dicembre 1926<sup>116</sup>. Conti riferiva al Consiglio che i beni patrimoniali *Snom* sarebbero stati acquistati secondo il prezzo di inventario, nonostante l'opposizione di Ciancarelli che premeva per un prezzo notevolmente inferiore al valore di inventario per il riscatto dei beni *Snom*. L'opposizione di Ciancarelli fu l'unica in seno al Consiglio che decise l'acquisto di tutti i beni delle *Snom* compresi i distributori automatici<sup>117</sup>.

##### 5. Attività interna dell'*Agip*: la società *Romsa*

La raffineria di Fiume era stata acquisita nel 1923 dal Ministero delle Finanze, che ne aveva rilevato il 51% del pacchetto azionario, mentre la quota di minoranza pari al 49%

---

<sup>115</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta del 5 agosto 1926, pp. 47-49. Il generale Mibelli osservava che le due navi *Recco* e *Rapallo* consumavano troppo combustibile e perciò il loro valore era da considerarsi inferiore rispetto alla perizia del Genio Navale del 1924, *ibid.*, p. 48.

<sup>116</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 7 dicembre 1926, p. 45. Dopo la perizia sulle navi il valore dei beni *Snom* fu riconosciuto superiore ai prezzi di inventario di 2 milioni di lire.

<sup>117</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta del 16 dicembre 1926, pp. 76-79. L'*Agip* acquisiva dalla *Snom* tutte le attività e i diritti immobiliari del complesso di Vado Ligure (gli impianti di Vado, depositi ecc.), tutte le attività e i diritti immobiliari della *Snom* a Mestre (Porto Marghera-Mestre) situati nella zona industriale annessa al porto; le navi della *Snom*, *Recco*, *Rapallo*, *Abruzzi*, *Romagna*; i 152 vagoni-cisterna. Tutti questi beni ammontavano a 36 milioni di lire, di cui 29.750.000 lire in contanti ed i restanti 6.250.000 lire in effetti sostituendosi l'*Agip* alla *Snom* nei patti di finanziamento stipulati dalla *Snom* con la *Società Cantieri di Livorno* e col *Consorzio Sovvenzioni su Valori Industriali*.

rimaneva alla società *Photogen*. Considerati gli scopi dell'*Agip*, la raffineria *Romsa* doveva diventare parte integrante, e fin dalla seduta del 24 maggio 1926, il Consiglio conferì all'amministratore delegato Laviosa, insieme con l'ingegner Pace, di studiare un accordo per il passaggio della *Romsa* nell'*Agip*<sup>118</sup>. Le azioni del gruppo *Photogen* furono acquistate a 18.10 \$, come comunicato da Laviosa al Consiglio *Agip* nella seduta del 16 dicembre 1926, mentre il Ministero delle Finanze concesse all'*Agip* la sua quota del 51%<sup>119</sup>.

Stabilito il controllo della *Romsa* e della *Snom*, l'*Agip* doveva decidere le divisioni del lavoro da assegnare alle due società. Si stabilì che la sezione commerciale della *Romsa* venisse assorbita dalla *Snom*, che diventava così il braccio commerciale dell'*Agip*<sup>120</sup>. Le posizioni in seno al Comitato di Presidenza, sulla utilizzazione della *Romsa*, non erano del tutto concordi, pur ritenendo i vari membri che l'attività commerciale fosse da concentrare nella *Snom*. Fu comunque stabilito che la *Romsa* avrebbe mantenuto la gestione dei rapporti commerciali con i paesi del centro Europa<sup>121</sup>. Il Comitato di Presidenza decise che parte della vecchia dirigenza della *Romsa* e della *Photogen* dovesse far parte del nuovo organismo. La *Snom* avrebbe gestito gradualmente l'intero settore commerciale, mentre la *Romsa* avrebbe continuato a gestire il commercio con le colonie del Mar Rosso (il rifornimento della Libia rimaneva di competenza della *Snom*). Per gli oli leggeri, secondo il consigliere della *Romsa* Rosboch, la *Snom* poteva aiutare la *Romsa* mettendole a disposizione un serbatoio a Vado Ligure per contrastare la concorrenza (la *Romsa* commerciava 1/3 degli oli leggeri in Italia), mentre proponeva la costruzione di un impianto di cracking a Fiume<sup>122</sup>.

Tuttavia nel Consiglio *Agip* sorsero delle divergenze inerenti l'acquisto del pacchetto di minoranza *Romsa* e inerenti la necessità di mantenere nell'organico gli uomini delle società precedenti. Alle rimostranze di Gualdi in merito all'acquisto della quota di minoranza della *Romsa*, il presidente Conti rispondeva che il solo 51% del pacchetto azionario non avrebbe assicurato il completo controllo della società. Ai dubbi di Gualdi

---

<sup>118</sup> *Ibid.*, seduta del 24 maggio 1926, p. 14.

<sup>119</sup> *Ibid.*, seduta del 16 dicembre 1926, pp. 72-73, le azioni della *Neederlandsche Maatschappij Photogen* erano 31.248. Nella seduta del Comitato di presidenza del 7 ottobre 1926 l'ingegner Loria, direttore della *Snom*, aveva presentato l'opzione di acquisto ottenuta dalla *Photogen* a 19.25 \$ per azione, per 16 milioni di lire. Il presidente Conti rinviò la decisione dell'acquisto per la situazione finanziaria, AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 7 ottobre 1926, p. 29.

<sup>120</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, sedute del 2 luglio 1926, p. 7; del 7 agosto 1926, p. 10; del 22 settembre 1926, p. 23.

<sup>121</sup> *Ibid.*, seduta del 2 novembre 1926, pp. 35-37.

<sup>122</sup> *Ibid.*, seduta del 3 novembre 1926, pp. 37-39. Il consiglio della *Romsa* era costituito da 11 membri: l'On. Caetani, l'ing. Laviosa, l'On. Rosboch, il Comm. Mastromattei, l'ing. Amoretti, il conte Carafa, il Comm. Zotti, il Capitano Host-Venturi, il Professor Camerana, il Sig. Spiero, il Sig. De Szirmay; i Sindaci Comm. Azzolini, il Gr. Uff. Bonardi, il Gr. Uff. Guzzeloni, il Comm. Barlassini e il Col. Luzzatto.

sulla presenza del rappresentante Spiero della *Photogen* nel nuovo consiglio di amministrazione della *Romsa*, Conti precisava che sia Spiero che il vicepresidente della *Romsa*, De Szirmay, avrebbero garantito dei buoni rapporti con le dirigenze delle raffinerie presenti nei paesi confinanti. Ma Gualdi dubitava, sostenuto dai consiglieri Ciancarelli e Petretti, che con il distacco della *Photogen* dalla *Romsa*, ci fosse una sana tutela degli interessi *Romsa* da parte dei nuovi membri<sup>123</sup>. La questione presentata al Consiglio di Amministrazione dell'*Agip* era stata già trattata dal Comitato di Presidenza e Conti, insieme con Laviosa, Caetani e Pirelli erano favorevoli alla nuova organizzazione. Per Pirelli era anzi indispensabile la totale acquisizione delle azioni altrimenti non si sarebbe giunti a regolare le funzioni della *Romsa* e della *Snom*.

#### 6. Attività interna dell'*Agip*: la società ABCD

Nella seduta del 24 maggio 1926, il consigliere Petretti illustrava al Consiglio la possibilità, anzi la necessità, di interessarsi alla società *A.B.C.D.* di Ragusa ai fini del rafforzamento dell'economia nazionale e che proprio in quel momento era in trattative con un gruppo americano<sup>124</sup>. Secondo Petretti, la società *ABCD*, controllata dal *Banca Nazionale di Credito*, non doveva finire sotto controllo straniero e il Consiglio manifestò l'interesse di occuparsi della questione. Soprattutto il vicepresidente Caetani si interessò alla vicenda della *ABCD* e dopo colloqui con gli esponenti della *Banca Nazionale di Credito* riuscì ad ottenere una sospensione della cessione delle azioni al gruppo americano. Caetani si mosse dopo aver informato della vicenda, sia il Capo del Governo che il ministro delle Finanze, e dopo la sua visita ai giacimenti di Ragusa, si esprimeva

---

<sup>123</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta del 16 dicembre 1926, pp. 72-74. La società *Romsa* era già stata al centro di veementi polemiche da parte della stampa italiana dopo l'acquisto da parte del Ministero delle Finanze nel 1923. Fu un intervento di salvataggio dello Stato che sosteneva l'economia fiumana, ma allo stesso tempo un primo passo verso la politica petrolifera dell'Italia. Tuttavia nel solco della campagna stampa contro la convenzione *Sinclair* anche la *Romsa* fu attaccata per gli uomini posti ad amministrarla tra cui Rosboch che aveva interessi nell'*Ansaldo-Cogne* e *Banca Italiana di Sconto*, e per degli esponenti del Governo fascista. Le polemiche vertevano sulla politica di interventismo statale nei confronti di strutture ritenute in cattive condizioni, vedi M. PIZZIGALLO, *Alle origini* cit., pp. 258-266.

<sup>124</sup> La società italiana *Asfalti-Bitumi-Combustibili liquidi e Derivati* lavorava nella zona di Ragusa su un perimetro di 77 ettari e produceva oli minerali dalla distillazione delle rocce asfaltiche, M. MONTI, *L'Italia* cit., p. 77. La società, fondata dall'ingegner La Porta, lavorava rocce asfaltiche povere, cioè rocce con l'8-10% di olio, che venivano utilizzate per le pavimentazioni stradali e per la fabbricazione di mastice. Nel 1927 il ministro Belluzzo inviò una commissione geologica a Ragusa per studiare le possibilità produttive. Stabilita la disponibilità di 500 milioni di tonnellate di schisti bituminosi furono accordati dei vantaggi all'industria di distillazione delle rocce asfaltifere e bituminose, cfr. C. ALIMENTI, *La questione* cit., pp. 152-161; F. SQUARZINA, *Le ricerche* cit., pp. 29-30.

positivamente per un loro impiego nell'economia nazionale<sup>125</sup>. Perciò andava evitata la vendita della società ad un qualsiasi gruppo straniero, e considerato il contemporaneo interesse del *Banco di Sicilia* alla società *ABCD*, secondo l'amministratore delegato Laviosa l'*Agip* avrebbe potuto accordarsi direttamente con la banca. Il presidente Conti era però dell'avviso che l'*Agip* dovesse avere il completo controllo della società *ABCD*. Il vicepresidente Caetani espone le sue valutazioni in maniera esauriente nella seduta del 20 luglio, in cui enumerava le potenzialità degli impianti ragusani: vi era la possibilità di ottenere con opportuni trattamenti del materiale asfaltifero i lubrificanti e riteneva opportuno costruire un impianto di cracking onde ottenere benzine dalle rocce asfaltifere<sup>126</sup>.

Il Consiglio riteneva opportuno continuare le trattative col *Banco di Sicilia* e con la *Banca Nazionale di Credito* per rilevare le azioni della società *ABCD*. Tuttavia le trattative con la *Banca Nazionale di Credito* non erano progredite perché la banca richiedeva all'*Agip* le medesime condizioni che le erano state fatte dal gruppo americano. Il vicepresidente Caetani informava il Comitato di Presidenza che il ministro Volpi aveva evidenziato la contrarietà del governo all'ingresso di ulteriori capitali stranieri in Italia<sup>127</sup>. Nella seduta del Consiglio di Amministrazione del 16 ottobre il vicepresidente Caetani espone i vari dettagli della questione relativa alla acquisto della società *ABCD*. Il *Banco Nazionale di Credito* rifiutava le offerte congiunte del duo *Agip-Banco di Sicilia* e nel frattempo presso l'*Agip*, due esponenti del gruppo americano, gli ingegneri Nanni e Tonioli, presentavano un vasto piano di sfruttamento dei giacimenti ragusani sostenuto da ingenti finanziamenti<sup>128</sup>. Il presidente Conti si mostrò possibilista ad una collaborazione col capitale americano, pur con particolari garanzie per l'*Agip*, mentre il consigliere Petretti riteneva indispensabile per l'*Agip* ottenere non solo il controllo della società *ABCD*, ma

---

<sup>125</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 2 luglio 1926, p. 4. Caetani dopo aver visitato i giacimenti ragusani inviò una lettera al Capo del Governo che intervenne presso la *Banca Nazionale di Credito* affinché non vendesse le sue azioni al gruppo americano.

<sup>126</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta del 20 luglio 1926, pp. 36-38. Sull'impiego degli oli ragusani come lubrificanti le esperienze delle Ferrovie dello Stato non erano state positive secondo quanto riferito da Gualdi al Consiglio. Tuttavia si riteneva che rispetto agli anni precedenti, i nuovi trattamenti degli oli ragusani avrebbero potuto fornire i lubrificanti per il materiale ferroviario. Lo studio degli oli di Ragusa continuò presso l'Istituto Sperimentale della Regia Marina a La Spezia come esposto dal generale Mibelli. Contemporaneamente le Ferrovie dello Stato continuavano gli studi sugli oli ragusani. Il presidente Conti invitò l'amministratore delegato Laviosa a prendere contatti con qualche compagnia americana che avesse un impianto di cracking per sottoporre gli oli di Ragusa ad esperimenti adeguati, *ibid.*, seduta del 5 agosto 1926, p. 51.

<sup>127</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 7 ottobre 1926, p. 30. I rappresentanti del gruppo americano si erano recati dal vicepresidente Caetani per richiedere una collaborazione con l'*Agip* nella società *ABCD*.

<sup>128</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1931*, seduta del 16 ottobre 1926, p. 66.

anche creare un «Ente Nazionale» per sfruttare tutte le regioni italiane con giacimenti bituminosi<sup>129</sup>.

La vicenda della società *ABCD* fu discussa nuovamente nella seduta del 16 dicembre 1926 in cui il vicepresidente Caetani esprime ancora una volta la sua convinzione sul valore delle rocce asfaltiche per l'economia nazionale, mentre il consigliere Petretti riteneva possibile utilizzare gli oli ragusani come olio pesante. Sull'impiego potenziale degli oli ragusani, il vicepresidente Caetani sollecitava l'Istituto Sperimentale delle Ferrovie di Stato a fornire tutte le informazioni possibili in tempi rapidi<sup>130</sup>. Considerata la fiducia di alcuni membri del Consiglio di Amministrazione dell'*Agip* per i giacimenti ragusani, nella seduta del 14 gennaio 1927 si ripropose l'interesse della azienda per la società *ABCD*, in virtù anche del fatto che il presidente Conti intendeva sfruttare i calcari e gli schisti bituminosi presenti in Italia. Il consigliere Petretti era incline alla ripresa delle trattative per acquisire la *ABCD*, ma il vicepresidente Caetani sembrava escludere la possibilità di rilevare la *ABCD* per ottenere invece dei terreni, sempre nel ragusano, ricchi di schisti bituminosi a cui l'*Agip* si stava interessando<sup>131</sup>.

### 7. Contrasti interni Agip e contrasti fra l'Agip e le società Siap-Nafta

All'interno del Consiglio di Amministrazione *Agip*, durante le trattative per l'assorbimento della società *Snom* e della società *Romsa*, sorsero due posizioni che riflettevano una divergenza di fondo sull'attività aziendale dell'*Agip*. Il dissidio tra i due schieramenti esplose nella seduta del 13 gennaio 1927, quando emerse che i consiglieri Mastromattei e Petretti si erano rivolti, senza consultare il Consiglio, rispettivamente al Capo del Governo e al ministro dell'Economia Nazionale. Le relazioni dei due membri illustravano l'attività dell'*Agip* svolta fino a quel momento, e andavano direttamente al punto della questione cioè al fatto che la politica della azienda si era limitata all'assorbimento di aziende con problemi finanziari<sup>132</sup>.

---

<sup>129</sup> *Ibid.*, p. 67.

<sup>130</sup> *Ibid.*, seduta del 16 dicembre 1926, pp. 75-76.

<sup>131</sup> *Ibid.*, seduta del 14 gennaio 1927, pp. 96-97.

<sup>132</sup> Il *CUN*, *Consorzio Utenti Nafta* dopo soli tre anni di attività perdette il 65% del capitale e fu messo in liquidazione. La società *Snom*, costituita dagli stessi amministratori del *Cun*, manifestò problemi economici dopo tre anni di attività. Fu infine assorbita dalla *Agip* con la partecipazione fattiva del vicepresidente Pirelli che era anche fortemente interessato nella *Snom* insieme con il gruppo *Fiat*. Anche la *Romsa* fu assorbita dalla *Agip*, azione che venne stigmatizzata dalla stampa italiana sia per la posizione periferica della società, troppo esposta in caso di guerra, sia per la lontananza dalle fonti di approvvigionamento cfr. C. ALIMENTI, *La questione cit.*, pp. 38-39 e pp. 72-73; E. CIANCI, *Nascita dello Stato imprenditore in Italia*, Milano 1977, pp. 74-81; M. PIZZIGALLO, *L'Agip cit.*, pp. 16-17 (in nota). Tutti questi elementi dovevano essere a

Il consigliere Petretti, nella sua lettera inviata al ministro Belluzzo, fu piuttosto eloquente affermando che:

Sostanzialmente l'azione dell'Azienda Generale si è esaurita nel rilievo di imprese nazionali già esistenti. Con l'acquisto della maggioranza azionaria della S.N.O.M. e con altro più recente fatto per conseguire un interessamento petrolifero in Romania il capitale Sociale versato dallo Stato e dagli Enti parastatali fu pressoché interamente immobilizzato<sup>133</sup>.

Il presidente Conti ribatteva alla critica di Petretti, sostenendo che egli aveva sempre avvallato le delibere del Consiglio e che la politica aziendale della *Agip* gli era ben nota fin dalla prima seduta del Consiglio di Amministrazione. Quindi la linea commerciale avrebbe potuto comportare che il capitale della azienda sarebbe stato «investito in diverse aziende, sia italiane che estere, che si proponessero lo scopo per cui la *Agip* principalmente era stata creata, e cioè l'azione commerciale e l'azione industriale». Sul fronte delle ricerche minerarie in Italia il presidente Conti riteneva la critica del consigliere Petretti poco giustificata, perché l'*Agip* aveva dovuto fare i rilievi geologici e geofisici partendo da zero, in quanto gli studi raccolti dal Ministero dell'Economia Nazionale per le ricerche in Italia, erano scarsi se non inesistenti. Petretti ricordava che le sue votazioni erano favorevoli con le decisioni del Consiglio, tuttavia sosteneva che non approvava il fatto che le azioni *Snom* venissero acquistate interamente e senza riduzione del loro valore<sup>134</sup>. Sulle idee espresse nel suo memoriale riguardo alle ricerche, Petretti confermava le sua posizione, cioè l'*Agip* aveva perso tempo in questioni di competenza<sup>135</sup>. Ribadiva inoltre che prima di avviare delle azioni all'estero, l'*Agip* dovesse incaricare gli organi competenti dello studio delle regioni verso cui l'*Agip* intendeva dirigersi.

Anche il consigliere Mastromattei rivolgeva delle critiche all'operato della dirigenza *Agip*. Come primo elemento egli evidenziava il fatto che l'organizzazione commerciale della azienda si muoveva con una «lentezza impressionante», e aggiungeva che non si era rispettata la volontà del Capo del Governo riguardo l'indirizzo da dare alla azienda. Ma soprattutto metteva in evidenza che l'operato dell'*Agip* relativo alla acquisizione della *Snom*, della *Romsa* e della *Prahova*, aveva degli aspetti poco chiari: ciò soprattutto irritò il

---

conoscenza del consiglio *Agip* e di Petretti e Mastromattei quando decisero di rivolgersi a Belluzzo e Mussolini.

<sup>133</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928, seduta del 13 gennaio 1927*, p. 85.

<sup>134</sup> Sulla questione delle azioni *Snom* Petretti dimostrò ancora la sua contrarietà nella seduta del 21 febbraio 1927, in cui sosteneva che il suo avvallo all'acquisto della totalità della *Snom* dipese solamente dal fatto che tutta la vicenda della *Snom* era stata già decisa dal ministro delle Finanze Volpi, *ibid.*, seduta del 21 febbraio 1927, pp. 99-100.

<sup>135</sup> *Ibid.*, seduta del 13 gennaio 1927, p. 90.

presidente Conti e il vicepresidente Pirelli<sup>136</sup>. Infatti Pirelli affermava che nel memoriale di Mastromattei vi erano allusioni «evidenti» che intaccavano «l'onorabilità di qualcuno dei membri della Presidenza». Pirelli si riferiva al fatto che Mastromattei aveva informato Mussolini che nella vicenda della *Snom* vi erano state controversie relative al prezzo da pagare per le azioni, al valore conferito ai beni patrimoniali della *Snom*, nonché alle questioni Aslanoff e Bucchetti<sup>137</sup>. Ma si riferiva certamente anche alle trattative per l'acquisto della *Prahova* in cui entravano in gioco interessi della *COMIT*, di cui Conti era vicepresidente<sup>138</sup>. Per quanto riguardava la *Romsa* Mastromattei non manifestò apprezzamenti positivi all'operato relativo al rilievo delle azioni *Romsa* e criticava la permanenza di Rosboch e Spiero nel nuovo consiglio di amministrazione della società. Questa volta fu Caetani che difese l'operato dell'azienda, sostenendo anzi che si doveva riconoscere il merito di Rosboch e Spiero nella conduzione della *Romsa* fino a quel momento. Tutte le critiche di Mastromattei furono contestate e respinte da Conti e Pirelli, i quali ritenevano che il consigliere non fosse perfettamente a conoscenza dei fatti. Inoltre, sosteneva Pirelli, era intollerabile che non si fossero discusse in Consiglio le problematiche esposte al Capo del Governo.

Dal canto suo Mastromattei si difese sostenendo che non intendeva «attaccare l'onorabilità di chicchessia e tanto meno nominativamente del Sen. Conti e del dottor Pirelli», ma credeva fosse un suo diritto «informare il Capo del Governo di alcuni fatti che a suo modo di vedere, non potevano tornare a vantaggio della A.G.I.P.».

All'interno del Consiglio di Amministrazione dell'*Agip* si erano formate due posizioni, una facente capo alla presidenza e l'altra rappresentata dai consiglieri Petretti, Ciancarelli e Mastromattei che in più di una occasione manifestarono un particolare disappunto per le decisioni del presidente Conti. Tuttavia la posizione del gruppo di presidenza riuscì sempre ad imporre il proprio indirizzo, maturando le decisioni da assumere in seno al Comitato Esecutivo e in base a direttive proposte dal ministro delle Finanze. Infatti dalle riunioni

---

<sup>136</sup> *Ibid.*, pp. 86-88.

<sup>137</sup> Il faccendiere russo Aslanoff pretendeva il pagamento di una forte provvigione per il ruolo svolto nella trattativa col sindacato sovietico, cfr. D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., p. 39. Pirelli sosteneva che il signor Aslanoff era in credito per provvigioni maturate come accertato dalla perizia effettuata nel giugno 1926; anche nel caso di Bucchetti, questi vantava un credito nei confronti della azienda.

<sup>138</sup> Le azioni della *Prahova* furono acquistate ad un prezzo superiore rispetto alla borsa di Bucarest e questo lo confermava Caetani. Però precisava anche che, secondo il suo parere, il prezzo pagato dalla *Agip* fosse giustificato dalla consistenza patrimoniale della società, come da egli stesso appurato dopo il viaggio in Romania, AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta del 13 gennaio 1927, p. 88.

emergono anche le interferenze periodiche dei ministri dell'Economia Nazionale e delle Finanze sulle politiche da seguire dall'azienda<sup>139</sup>.

Nonostante il contrasto emerso nella seduta del Consiglio del 13 gennaio 1927, il gruppo di presidenza ottenne ancora una volta la vittoria nei confronti dei suoi oppositori interni e tutto il Consiglio, su richiesta del senatore Indri, rinnovò la fiducia alla Presidenza. Ma nella seduta successiva Pirelli continuava ad accusare Mastromattei per la relazione presentata a Mussolini, dove senza aver richiesto chiarimenti in Consiglio egli aveva presentato al Capo del Governo la società *Snom* come una struttura in crisi e con gravi problemi finanziari. Mastromattei tuttavia replicò che il suo rapporto al Capo del Governo era un atto per il quale non doveva rendere conto al Consiglio<sup>140</sup>. Ciò detto Mastromattei dichiarava però che, dopo le informazioni fornite da Pirelli, le sue valutazioni espresse nel memoriale cadevano. La vicenda sembrava conclusa e il presidente iniziò i lavori del Consiglio annunciando che il ministro delle Finanze aveva deciso di aumentare il capitale della *Agip*, come richiesto, a 140 milioni di lire<sup>141</sup>. Il senatore Indri, in qualità di presidente della *Cassa Nazionale delle Assicurazioni Sociali*, uno degli enti finanziatori dell'*Agip*, intendeva incontrare personalmente il ministro Volpi onde stabilire la rateazione dei versamenti. Dopo l'accordo tra i finanziatori dell'*Agip* il Consiglio avrebbe potuto ratificare l'aumento di capitale.

Nella seduta del 14 gennaio 1927, il presidente Conti proponeva il programma di lavoro dell'*Agip* che doveva indirizzarsi secondo due linee. La linea di politica interna doveva focalizzarsi sullo sfruttamento delle risorse italiane, soprattutto gli schisti e calcari bituminosi siciliani, oltre al potenziamento del *downstream* tramite la *Snom*. La linea di politica estera invece, stante gli interessi in Romania e in Albania, avrebbe cercato di estendere l'influenza dell'*Agip* in Russia, in Iraq, in Venezuela e in Persia<sup>142</sup>. Il vicepresidente Pirelli subito accennava all'Iraq come potenziale fonte di rifornimento ma ricordava gli interessi dell'Italia in Albania e gli accordi con la *Apoc*. La proposta di Pirelli

---

<sup>139</sup> *Ibid.*, p. 90, dove il vicepresidente Caetani rispondeva a Petretti in merito alle ricerche da svolgersi in Italia, lamentando il fatto che il ministro Belluzzo aveva intralciato o comunque ritardato il percorso dell'*Agip* impedendole di lavorare secondo i criteri di indipendenza attribuiti all'*Agip*.

<sup>140</sup> *Ibid.*, seduta del 14 gennaio 1927, p. 93. Questa affermazione di Mastromattei sembra presupporre un incarico a parte ad egli conferito probabilmente da Mussolini per un rapporto sulla conduzione dell'*Agip*.

<sup>141</sup> Il capitale di 100 milioni di lire fu totalmente esaurito al settembre del 1926. Infatti per tutta la questione relativa alla *Snom* furono impiegati 45 milioni e altri 15 milioni servivano per coprire l'esposizione *Snom* verso le banche; 40 milioni risultavano immobilizzati in Romania, 15 milioni furono impiegati per l'acquisizione della società *Romsa* e 15 milioni servivano per l'impianto dei distributori in Italia; 10 milioni potevano eventualmente essere impiegati per la società *ABCD*. In pratica all'*Agip* servivano 40 milioni di lire per soddisfare tutte le sue attività, AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta dell'1 settembre 1926, p. 57.

<sup>142</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta del 14 gennaio 1927, p. 96. L'Iraq veniva indicato come Mesopotamia nelle riunioni.

era l'unico accenno alla richiesta di Conti di ricercare ulteriori fonti petrolifere all'estero: il Consiglio era concentrato sulla possibilità di impiegare miscele di carburanti<sup>143</sup>.

Intanto l'opera di potenziamento interno dell'*Agip* proseguiva con la decisione di installare 1.300 distributori automatici così da iniziare un'opera di contrasto alle società private<sup>144</sup>.

Il programma di sviluppo dell'*Agip* era facilitato dall'appoggio del governo. Quanto alle due società private filiali dei trust *Royal Dutch-Shell* e *Standard Oil Of New Jersey*, esse cercarono di opporsi alle restrizioni dei propri programmi di espansione e soprattutto la *Siap* giungeva a minacciare azioni di ritorsione, o col dumping, o per vie diplomatiche come esponeva il vicepresidente Pirelli al Consiglio<sup>145</sup>. Tuttavia sia Pirelli che Petretti ritenevano l'arma del dumping poco verosimile, considerati i continui ribassi del prezzo del petrolio e della benzina, mentre Conti riteneva che le società private potessero riprendere i propri programmi di espansione dopo che l'*Agip* avesse terminato l'installazione dei suoi impianti. Conti reputava necessari altri 700 distributori per l'*Agip* da costruirsi soprattutto nell'Italia meridionale, un'area in cui i due trust avevano il quasi completo controllo del mercato<sup>146</sup>. Il presidente riteneva che a proposito dei permessi da rilasciare relativi all'installazione di nuovi distributori, si dovesse ricorrere ad una Commissione Ministeriale dotata degli appositi poteri. Tutta la questione investiva direttamente i rapporti dell'*Agip* con le società concorrenti, dove la prima cercava di instaurare il più possibile la sua rete di distribuzione, nonostante la forza delle seconde. Infatti, per quanto strano, alcuni prefetti attuarono un ostruzionismo nei confronti dell'azienda parastatale favorendo dove possibile, la nascita dei depositi concorrenti. La proposta di Conti di deferire ad una Commissione (poi Comitato) il potere di rilasciare i permessi, era finalizzata a procurare una corsia preferenziale per l'attività dell'*Agip*<sup>147</sup>. La richiesta di Conti, che incontrava il parere favorevole del ministro Volpi, fu subito

---

<sup>143</sup> *Ibid.*, pp. 97-98.

<sup>144</sup> *Ibid.*, seduta dell'1 settembre 1926, pp. 56-57, in cui il presidente Conti informava il consiglio che la decisione dell'*Agip* di installare 1.000 distributori, da aggiungersi ai 300 della *Snom*, era aiutata dall'azione del Capo del Governo che in precedenza aveva emesso una circolare per ostacolare le aziende private nell'esecuzione dei propri programmi di installazione. La cifra necessaria per il lavoro dell'*Agip* era di 15 milioni di lire. Tale cifra successivamente salì a 18 milioni, *ibid.*, seduta del 16 dicembre 1926, pp. 80-81. Per l'intervento di Mussolini cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 29-34, dove il ministro Belluzzo reclamava la istituzione di una Commissione, interna al Ministero dell'Economia Nazionale, che deliberasse in materia di concessioni per l'installazione di nuovi depositi e distributori automatici.

<sup>145</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta del 14 gennaio 1927, pp. 94-95.

<sup>146</sup> *Ibid.*, seduta del 21 febbraio 1927, p. 101.

<sup>147</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 35-36. Conti sosteneva che il permesso per le nuove installazioni non dovesse essere appannaggio dei Comuni, ma che dovesse essere affidato ad una apposita commissione composta dai membri dei Ministeri dell'Economia Nazionale, del Ministero dell'Interno, del Ministero dei Lavori Pubblici e del Ministero della Guerra senza la partecipazione dell'*Agip*. Poi invece preferì un Comitato di funzionari, con un esponente della Presidenza del Consiglio, uno della Commissione Suprema di Difesa e uno dell'*Agip*.

avversata dal ministro Belluzzo che invece reclamava per il suo ministero la facoltà di emettere i permessi, nell'ottica della supremazia gerarchica dell'ente da egli diretto rispetto alle iniziative *indipendenti* dell'*Agip*<sup>148</sup>.

Col R.D.L. 26 agosto 1927 n° 1.774 venne istituita la Commissione per l'esame delle domande dirette ad ottenere le concessioni per i depositi, e mediante opportuno provvedimento dell'ottobre 1927, il ministro Belluzzo delegava ai prefetti la facoltà di rilasciare le concessioni per l'installazione dei distributori automatici. La tutela dell'*Agip*, come scrisse Belluzzo a Mussolini, sarebbe stata garantita dalla Commissione, come richiesto da Conti, vista l'offensiva che l'ente di Stato era costretto a subire da parte delle società straniere<sup>149</sup>.

Nel frattempo la concorrenza interna era aumentata, soprattutto da parte della *Siap* come informava Pirelli rivolgendosi al Comitato di Presidenza dell'*Agip*<sup>150</sup>. Soprattutto le società concorrenti erano riuscite a stipulare dei contratti con le pubbliche amministrazioni proprio grazie a quella politica di dumping ritenuta inefficace dai vertici dell'*Agip*. Come ritorsione verso l'*Agip*, la *Siap* e la *Nafta* minacciavano di inasprire la politica di dumping fino alla «parziale o totale cessazione della loro attività sul mercato». I risvolti negativi del dumping cominciavano a farsi sentire per l'*Agip* che dovette suo malgrado adeguarsi alla politica di riduzione dei prezzi. La condotta delle società concorrenti comportava una situazione antieconomica, tanto che Conti riferì al ministro delle Finanze la gravità della situazione per l'azienda. Il presidente riteneva che date le circostanze, sarebbe stato opportuno richiedere delle direttive dal governo onde decidere di cercare, eventualmente, un accordo con le compagnie concorrenti. Intanto l'amministratore delegato Laviosa comunicava che le vendite della *Snom* e dell'*Agip* avevano registrato un notevole

---

<sup>148</sup> *Ibid.*, pp. 36-39.

<sup>149</sup> In varie sedute del Consiglio di Amministrazione dell'*Agip* furono rivolte richieste di chiarimenti al consigliere Petretti affinché informasse il Consiglio riguardo al provvedimento emanato nell'ottobre 1927 – con riferimento al RDL di agosto – e ciò denota quanto l'*Agip* ritenesse importante avere una tutela nel delicato settore della distribuzione. Nella seconda seduta del 28 ottobre 1927, Caetani e Laviosa chiedevano delucidazioni sul decreto a Petretti che li assicurava che i prefetti avrebbero dato la precedenza all'*Agip* in materia di concessioni. Soprattutto l'amministratore delegato Laviosa esortava Petretti affinché le disposizioni conferite ai prefetti fossero ben chiare onde evitare danni all'*Agip*, AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, IIª seduta del 28 ottobre 1927, p. 148; *ibid.*, seduta del 21 gennaio 1928, p. 154, in cui è Conti a richiedere informazioni sulla Commissione a Petretti, richiamando che il ritardo nella emanazione delle norme per i prefetti era un danno per l'*Agip*. Petretti rispondeva che le istruzioni stavano per essere inviate ai prefetti. Analoghe raccomandazioni compaiono nei verbali del Comitato Esecutivo, AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 28 ottobre 1927, p. 78 e seduta del 20 gennaio 1928, p. 81, in cui l'amministratore delegato Laviosa informava il Comitato che la Commissione non aveva ancora provveduto ad emanare le norme da impartire ai Prefetti per le concessioni dei permessi relative ai distributori automatici.

<sup>150</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, IIª seduta del 26 luglio 1927, p. 138; AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 26 luglio 1927, pp. 69-70.

incremento nei primi sei mesi del 1927, rispetto al 1926, mentre la rete di distribuzione dell'Agip aveva terminato l'installazione di 2.500 distributori automatici<sup>151</sup>. Sempre ad ottobre Pirelli riferiva al Comitato di Presidenza sull'andamento negativo del mercato, illustrando ormai un quadro delicato in cui anche il petrolio agricolo veniva fornito ai clienti della *Snom* a prezzo inferiore dalle ditte concorrenti<sup>152</sup>. Nella stessa giornata del 28 ottobre, le preoccupazioni di Conti sulla situazione economica del mercato petrolifero italiano furono comunicate al ministro Volpi che informò il Capo del Governo. La politica di riduzione dei prezzi seguita dall'Agip venne approvata da Volpi e da Mussolini<sup>153</sup>.

Tuttavia la politica di dumping effettuata dalle società concorrenti costrinse l'Agip a ricercare un accordo con le stesse. Già il 10 febbraio 1928 il presidente Conti contattò il Comm. Pozzo, amministratore delegato della *Nafta* ed ebbe una risposta positiva riguardo alla possibilità di un accordo per la determinazione dei prezzi tra le società distributrici<sup>154</sup>. Nella seduta del 14 aprile 1928, presso il Comitato di Presidenza dell'Agip, il vicepresidente Pirelli illustrava la possibilità di stipulare con le aziende concorrenti un disciplinamento del mercato petrolifero italiano, stabilendo delle quote del mercato per ogni società «in ragione del suo sviluppo»<sup>155</sup>. L'amministratore delegato Laviosa riferiva che in tale circostanza la posizione del ministro delle Finanze era favorevole purché alla *Snom*, e per essa all'Agip, venisse conferita una quota pari a circa un terzo del consumo. Le medesime notizie furono riferite da Pirelli al Consiglio di Amministrazione dell'Agip, svoltosi nel pomeriggio del 14 aprile, in cui il solo Petretti si mostrò contrario al piano di contingentamento che avrebbe snaturato la ragion d'essere dell'azienda, cioè un ente moderatore del mercato. Ma Pirelli ribadì che la situazione venutasi a creare era intollerabile a livello economico e non si sarebbe potuto procedere diversamente<sup>156</sup>.

Il 31 maggio 1928, il Direttore Generale della *Snom* Loria, espose al Comitato di Presidenza la proposta avanzata dalle società concorrenti riguardo alla creazione di un Comitato composto dai rappresentanti delle quattro società distributrici. Il Comitato, oltre

---

<sup>151</sup> AS ENI, *Libro I, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 7 ottobre 1927, pp. 72-73.

<sup>152</sup> *Ibid.*, seduta del 28 ottobre 1927, pp. 76-77.

<sup>153</sup> AS ENI, *Libro Verbali I, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, IIª seduta del 28 ottobre 1927, p. 144. Mussolini considerava la riduzione dei prezzi un vantaggio per l'economia del paese.

<sup>154</sup> AS ENI, *Libro I, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 10 febbraio 1928, p. 84. L'ingegner Loria, direttore generale della *Snom*, ebbe l'incarico di contattare a proposito della determinazione dei prezzi i dirigenti delle società concorrenti; *ibid.*, seduta del 8 marzo 1928, p. 87 e seduta del 15 marzo 1928 p. 99 in cui l'aumento del prezzo della benzina costrinse l'Agip a riprendere in esame, tramite Loria, la questione dei prezzi con le società concorrenti.

<sup>155</sup> *Ibid.*, seduta del 14 aprile 1928, pp. 100-101.

<sup>156</sup> AS ENI, *Libro Verbali I, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, IIª seduta del 14 aprile 1928, pp. 163-164.

alle quote da ripartire tra le società avrebbe avuto il potere di fissare i prezzi di vendita al consumatore. Il presidente Conti era contrario alla clausola relativa alla fissazione dei prezzi, ritenendo che al Comitato fosse riservata la facoltà di emanare direttive per la determinazione dei prezzi che «non dovrebbero essere impegnative per alcuni dei partecipanti all'accordo»<sup>157</sup>. L'accordo con le altre società fu presentato nei suoi vari aspetti da Pirelli al Comitato di Presidenza dell'Agip il 4 luglio 1928. L'accordo sarebbe durato cinque anni, la *Snom* avrebbe potuto lasciare il cartello se l'Italia avesse trovato petrolio nei propri territori e le quote per la *Snom* per l'esercizio 1932-33 prevedevano la vendita del 31% della benzina e del 37% del petrolio insieme con la quota della società *Benzina Petroleum (Apoc)*, partendo dall'esercizio del 1927 che vedeva le quote della *Snom*, assieme alla *BP*, pari a 18% di benzina e 31% di petrolio<sup>158</sup>. Il punto 7 dell'accordo però escludeva ogni fissazione di prezzi di vendita che rimanevano pertanto liberi da controllo, come desiderato dal presidente Conti. Ma proprio la determinazione dei prezzi senza controllo fu una delle cause della successiva rovina dei vertici *Agip*, nell'estate del 1928.

#### 8. Estate 1928: sostituzione ai vertici Agip

Nei primi mesi del 1928 il prezzo della benzina riprese ad aumentare riportandosi a marzo, al valore di 2 £ al litro<sup>159</sup>. Dopo le perdite economiche del 1927, le due società *Siap* e *Nafta*, tramite direttive dei rispettivi trust, aumentarono ancora il prezzo della benzina che giunse a 2,20 £ nel giugno 1928 per salire fino a 2,40 £ in agosto. La *Snom* venne informata dalle due società che gli aumenti sarebbero avvenuti anche se l'*Agip* non avesse aderito ai rincari. Considerata la situazione, l'*Agip* doveva ricorrere ai medesimi aumenti

---

<sup>157</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 31 maggio 1928, pp. 104-105.

<sup>158</sup> *Ibid.*, seduta del 4 luglio 1928, pp. 110-111. Le clausole dell'accordo prevedevano 8 punti: «1°) Ripartizione delle vendite della benzina e del petrolio in Italia con coefficienti variabili di anno in anno e che per l'esercizio 1932-33 danno alla *Snom* (unitamente alla quota della B.P.) le seguenti percentuali: 31% benzina e 37% petrolio, partendo dalla situazione attuale 1927 (sempre compresa la B.P.) di 18% di benzina e 31% petrolio; 2°) Pagamento di penalità da parte delle società che avranno superato o non avranno raggiunto la quota loro assegnata e inoltre conguaglio in natura con acquisto obbligatorio da parte delle società che avranno superato la quota di una eguale quantità di prodotto di quello che sono rimasti al disotto; 3°) Costituzione di un Comitato Centrale per le indagini statistiche e per l'applicazione della penalità; 4°) Possibilità di cessione di tutta o parte della quota assegnata ad altra Società; 5°) Durata del presente accordo cinque anni, con diritto però di rescissione di un anno su iniziativa anche di una sola Società; 6°) Libertà per la *Snom* di considerarsi sciolta dall'impegno nel caso che l'*Agip* trovasse petrolio in Italia; 7°) Esclusione dall'accordo di qualunque questione riguardante prezzi di vendita la cui determinazione resta quindi completamente libera; 8°) Clausola arbitratale nel caso di divergenza sull'interpretazione dell'accordo». Vedi anche D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., pp. 51-53.

<sup>159</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 74 sgg.

poiché un prezzo inferiore, pur aumentando l'offerta, avrebbe potuto sovraccaricare le potenzialità della azienda impedendole di esercitare la distribuzione. L'aumento in pratica era obbligatorio per l'*Agip*, e la cifra di 2,40 £ rappresentava un aumento del 30% rispetto ai prezzi praticati in primavera.

In questa situazione nell'estate del 1928 i vertici dell'*Agip* si trovarono a dover contrastare l'offensiva da parte del Sottosegretario del Capo del Governo, Francesco Giunta, che intendeva cambiare il ruolo dell'*Agip* ed imporre un prezzo politico della benzina. All'azione di Giunta si sommarono le concomitanti azioni del *Reale Automobil Club d'Italia (RACI)*, contrario agli aumenti che ostacolavano la circolazione delle automobili aggravando inoltre il costo dei trasporti, e di certi settori del PNF contrari ai precedenti accordi stipulati dall'*Agip* con i trust. Il *Raci*, tramite il suo vicepresidente Romeo Gallenga Stuart, criticò aspramente la gestione Conti dell'*Agip*, accusandola di incapacità perché l'ente non era riuscito a calmierare il mercato e non si era opposto efficacemente ai due trust. Inoltre, continuava Gallenga Stuart, l'*Agip* alleandosi con la *Apoc* stava semplicemente favorendo l'ingresso in Italia di un ulteriore società concorrente. Anche il sindacato russo per la nafta tramite la società *Petrolea* – filiale italiana del *Nepthesyndacat* e da tempo ostacolata dalla *Agip* – si inserì nell'attacco a Conti, proponendo di vendere la benzina a prezzi inferiori rispetto a quelli vigenti.

Le critiche del *Raci* erano piuttosto pretestuose in quanto interessate a scalzare le posizioni dell'*Agip* per avviare una propria rete di distribuzione insieme col sindacato russo, che avrebbe sconvolto tutti i piani fino ad allora formulati dalla *Agip*. Le giustificazioni dell'*Agip* non valsero a modificare le iniziative di Giunta, che ormai aveva deciso di azzerare i vertici dell'azienda, facendo inoltre aumentare notevolmente d'intensità la polemica contro l'*Agip* quando decise di appoggiare le iniziative del *Raci* e del sindacato russo<sup>160</sup>.

Per Conti, attaccato da vari parti e privato dell'unico solido appoggio ministeriale rappresentato da Volpi, non era più possibile rimanere alla presidenza dell'*Agip*. Il ministro Volpi era stato rimosso a luglio, nonostante a partire dal 1928 l'economia italiana avesse dimostrato segni di ripresa che si sarebbero affermati maggiormente nel 1929, soprattutto nel settore industriale. La ripresa era determinata da fattori esterni, come l'andamento favorevole della congiuntura economica mondiale, e da fattori interni, come il buon andamento del settore agricolo e la stabilizzazione dei prezzi agricoli, la politica delle intese fra i gruppi industriali per eliminare la concorrenza assieme alla politica di

---

<sup>160</sup> *Ibid.*, pp. 80-82 e pp. 236-238. Giunta fece di tutto pur di soddisfare i desideri russi, permettendo loro di ottenere il permesso per costruire dei serbatoi vicino Savona a cui l'*Agip* si era fino a quel momento opposta.

concentrazione delle aziende per promuovere la razionalizzazione e la specializzazione degli impianti. Altri elementi erano i ritocchi alle tariffe dei dazi doganali, una vasta politica di opere pubbliche e dei servizi pubblici e l'incremento notevole dell'attività edilizia<sup>161</sup>. Il lato negativo dell'economia italiana era rappresentato dal deficit commerciale che tendeva ad aumentare per una serie di fattori, e che era diventato il motivo della sostituzione del ministro Volpi nel luglio 1928 con Antonio Mosconi, che divenne il nuovo ministro delle Finanze, mentre al ministro Belluzzo subentrò Alessandro Martelli, già sottosegretario al Ministero delle Comunicazioni<sup>162</sup>.

Conti, Pirelli, Caetani e Indri si dimisero il 26 settembre 1928 e l'amministratore delegato Laviosa convocò l'assemblea dei soci per eleggere il nuovo consiglio dell'Agip per il 15 ottobre 1928<sup>163</sup>.

Alla presidenza dell'Agip fu chiamato l'ingegner Alfredo Giarratana, un fautore della sinergia fra la tecnica e l'economia, favorevole alla modernizzazione e industrializzazione del paese in nome dell'efficienza tecnica<sup>164</sup>. All'Agip venne conferito un nuovo indirizzo molto diverso rispetto alla precedente gestione.

### 9. L'Agip e la Russia sovietica: rapporti politici e risvolti energetici

I rapporti commerciali tra la Russia e l'Italia ripresero a partire dal 1922 e si intensificarono negli anni successivi, fino al riconoscimento *de jure* della Unione Sovietica e la firma del trattato commerciale a Roma nel febbraio 1924. Nei primi anni Venti il *Cun* e la *Compagnia Industriale Commercio Estero, Cice*, (che rappresentava rilevanti interessi *Fiat* e *Pirelli*) avevano avviato dei rapporti commerciali con la Russia e analogamente la Regia Marina si era attivata per importare dalla Russia i suoi fabbisogni di nafta<sup>165</sup>.

---

<sup>161</sup> Cfr. S. LA FRANCESCA, *La politica economica* cit., pp. 24-31; R. DE FELICE, *Mussolini il fascista* cit., II, pp. 447-451; F. GUARNERI, *Battaglie economiche* cit., I, pp. 160-162.

<sup>162</sup> Cfr. D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., pp. 58-59; F. GUARNERI, *Battaglie economiche* cit., I, pp. 164-165. Mussolini conferì l'incarico di ministro delle Finanze ad Antonio Mosconi con le seguenti direttive: il livello di stabilizzazione della lira non doveva modificarsi; nessun aggravio fiscale e lotta all'evasione; nessuna contrazione di prestiti all'estero, né pubblici né privati; nessun prestito all'interno; consolidamento delle spese dello Stato; linearità dei conti dello Stato e tutela del risparmio.

<sup>163</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta del 26 settembre 1928, pp. 178-179; *ibid.*, seduta del 15 ottobre 1928, pp. 179-180. I vicepresidenti erano il Conte Giacomo Miari e l'avvocato Fulvio Suvich (sottosegretario alle Finanze), l'amministratore delegato l'ingegner Vittorio Amoretti e il segretario rimase il Conte Carafa.

<sup>164</sup> Cfr. D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., pp. 59-60; M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 87-88; M. ZANE, *Alfredo Giarratana. Un manager dell'energia nelle vicende sociali ed economiche di Brescia e dell'Italia del Novecento*, Brescia 2001.

<sup>165</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 219-221. Il gruppo *Fiat* aveva da tempo importanti interessi in Russia e il presidente Agnelli era un fervido sostenitore della ripresa dei rapporti economici con la Russia sovietica, vedi V. CASTRONOVO, *FIAT. Una storia del capitalismo italiano*, Milano 2005, pp. 134-136, p.

Nell'aprile 1925, su iniziativa del rappresentante commerciale russo a Roma Jusbacev, accompagnato dal rappresentante del *Nepthesyndacat*, fu proposta alla Regia Marina una fornitura di nafta a condizioni vantaggiose. Il ministro della Marina Revel, ottenuto il permesso dal Ministero degli Esteri, diede inizio a trattative dirette con il *Nepthesyndacat* per l'acquisto di 7.000 tonnellate di nafta<sup>166</sup>. Considerata l'ottima qualità della nafta sovietica, la marina italiana ritenne proficuo continuare l'approvvigionamento dai sovietici e stipulò altri quattro contratti per un totale di circa 550 mila tonnellate di nafta<sup>167</sup>.

La politica di approvvigionamento «autonoma» della Regia Marina si intrecciava con la politica energetica nazionale, più propriamente con l'attività della *Snom*, che aveva stabilito col *Nepthesyndacat* un contratto di esclusiva che la rendeva l'unica società che poteva commercializzare i prodotti sovietici in Italia. I contratti stipulati dalla Regia Marina con i russi coprivano tutti gli anni Venti, mentre verso la fine del 1926 la *Snom* era in trattative con il *Nepthesyndacat* per il rinnovo del contratto di esclusiva. La nuova formula di contratto prevedeva per la *Snom* un allungamento dei tempi di pagamento, ma con la perdita dell'esclusiva della fornitura alla sola *Snom* dei prodotti russi. In pratica la *Snom* si sarebbe potuta approvvigionare anche da altre fonti ed i russi avrebbero venduto i loro prodotti anche ai due trust operanti in Italia<sup>168</sup>.

Dalla seduta del Consiglio di Amministrazione dell'*Agip* del 14 gennaio 1927, risulta che la *Snom* stipulò un nuovo contratto in cui il *Nepthesyndacat* avrebbe rifornito con i suoi prodotti anche la *Siap* e la *Nafta*, mentre la *Snom* avrebbe potuto approvvigionarsi anche da altre fonti. Il generale Mibelli reputava molto più funzionale all'economia italiana che anche i russi, con i loro ottimi prodotti, dovessero commerciare direttamente in Italia. In pratica sosteneva che clausola inserita nel nuovo contratto *Snom-Nepthesyndacat*, che garantiva alla sola *Snom* la vendita della benzina, dovesse essere eliminata per un complessivo vantaggio economico dell'Italia<sup>169</sup>. Tuttavia Pirelli era di opinione opposta, ritenendo necessario che la sola *Snom* dovesse vendere la benzina nel mercato italiano. Al

---

172 e pp. 210-215. Per il commercio con la Russia sovietica cfr. *DDI*, Vol. II, Settima serie (1922-1935), Doc. 625 p. 433, Doc. 630-631 pp. 435-436.

<sup>166</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 223 sgg. La Regia Marina fino ad allora si era approvvigionata sul mercato statunitense, soddisfacendo tra il 1920-23 i propri fabbisogni dalle compagnie *Texas* e *Gulf Refining Company*. Il contratto per la fornitura di 7.000 tonnellate di nafta fu firmato il 30 aprile 1925 e la Marina spese 2.468.206 £.

<sup>167</sup> *Ibid.*, p. 223 in nota e pp. 225-226. Nel 1923-24 il consumo di nafta complessivo della Marina fu di: 92.194 t, nel 1924-25 di 112.547 t, nel 1925-26 di 138.661 t, nel 1926-27 di 147.707 t, nel 1927-28 di 147.041 t.

<sup>168</sup> AS ENI, *Libro I, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 7 dicembre 1926, p. 42.

<sup>169</sup> AS ENI, *Libro Verbali I, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta del 14 gennaio 1927, p. 95.

generale Mibelli si associarono sia Gualdi che Mastromattei, i quali sostenevano che un ingresso dei russi in Italia, tramite il permesso di costruire una raffineria o dei serbatoi, fosse vantaggioso per l'Italia. Ma Pirelli era inflessibile: la *Snom* avrebbe utilizzato tutti i serbatoi occorrenti alla vendita della benzina e la concessione fatta al *Nepthesyndacat* di vendere anche ai due concorrenti dell'*Agip* era motivata dal fatto che in tal modo anche l'*Agip* – tramite la *Snom* – avrebbe potuto cambiare fornitore<sup>170</sup>.

Le posizioni di Mibelli, Mastromattei e Gualdi erano curiosamente identiche a quelle del Sottosegretario per la Marina Sirianni, che nel luglio 1926 comunicò a Mussolini la sua valutazione sui rapporti economici fra la Regia Marina e il sindacato russo<sup>171</sup>. Sirianni avvisava Mussolini che per la Marina era indispensabile sottrarsi al monopolio dei trust mondiali per quanto riguardava l'approvvigionamento della nafta, monopolio che secondo Sirianni soprattutto la *Royal Dutch-Shell* poteva ottenere con il metodo del dumping. Nel contesto italiano, in cui i trust praticavano riduzioni dei prezzi del petrolio (a causa della *war price* iniziata per altre motivazioni tra la *Royal Dutch-Shell* e la *Socony* del gruppo *Standard*) la Regia Marina aveva giustamente individuato nei sovietici un ottimo interlocutore in grado di fornire la nafta a buon prezzo<sup>172</sup>. Tuttavia Sirianni sottolineava

---

<sup>170</sup> *Ibid.*, p. 96. Nei verbali del Consiglio di Amministrazione *Agip* non vi è il testo dell'accordo *Snom-Nepthesyndacat* ma solamente alcuni riferimenti. Il contratto della *Snom* con il *Nepthesyndacat* fu stipulato per il periodo 1 gennaio 1927-31 dicembre 1929, tre anni, secondo le seguenti condizioni: si stabiliva la fine dell'obbligo al ritiro dei lubrificanti, si stabiliva una quota minima di importazione per alcuni prodotti e veniva ridotto il vincolo di esclusiva al solo olio combustibile. Al di fuori delle quote stabilite, la *Snom* poteva cercare altri fornitori mentre il sindacato russo avrebbe venduto i suoi prodotti anche alla *Siap* e alla *Nafta*, impegnandosi tuttavia a non avviare una propria rete commerciale in Italia. Questa ultima clausola non fu minimamente rispettata dal *Nepthesyndacat* che costituì la società *Petrolea*, cfr. D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., p. 50.

<sup>171</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 225-227. Giuseppe Sirianni scrisse la sua relazione nel luglio 1926, un mese dopo che la Regia Marina stipulò il terzo contratto con il *Nepthesyndacat*, il 12 giugno 1926 per 50.000 tonnellate di nafta.

<sup>172</sup> La guerra dei prezzi tra la *Royal Dutch-Shell* e la *Socony* nasceva dalle problematiche che stava ponendo il petrolio dell'Unione Sovietica. La società *Royal Dutch-Shell* fu costituita nel 1906 dalla fusione della compagnia olandese *Royal Dutch* gestita da Henri Deterding e dalla *Shell* fondata da Marcus Samuel. Insieme le due compagnie controllavano oltre la metà delle esportazioni del petrolio russo nell'Estremo Oriente. In seguito all'accordo con i Rothschilds del 1912, la compagnia acquisì la maggior parte del *downstream* ed *upstream* della Russia, e dopo la Rivoluzione il gruppo *Nobel* intendeva vendere a Deterding l'intera struttura petrolifera, permettendogli di dominare l'intero comparto petrolifero russo. L'accordo non venne firmato ma per i *Nobel* si profilava la possibilità di un accordo con la *Standard Oil Of New Jersey*. Il gruppo di Walter Teagle era consapevole dell'enorme potere che rappresentava il petrolio russo per l'intero bacino del Mediterraneo. Soprattutto sapeva che una volta riprese le esportazioni dalla Russia, il suo petrolio avrebbe potuto rifornire l'intero mercato europeo a condizioni vantaggiose rispetto al petrolio americano, che sarebbe stato estromesso dall'Europa. L'accordo fra la *Standard* e il gruppo *Nobel* fu concluso nel luglio 1920 nonostante le nazionalizzazioni del Governo Sovietico: la *Standard* ora controllava 1/3 della produzione petrolifera, il 40% della raffinazione e il 60% del mercato interno russo. Il rischio insito nell'accordo consisteva nella politica del Governo Sovietico nei riguardi delle proprietà straniere, ma Lenin nel 1921 annunciò che la Russia da sola non avrebbe potuto ricostruire la propria economia senza assistenza tecnica ed attrezzature dall'estero. Tuttavia dopo la ripresa delle esportazioni russe, in seguito all'aiuto fornito soprattutto dalla tecnologia statunitense, si profilava la competizione con il greggio sovietico per le grandi compagnie. Le due compagnie, *Standard* e *Royal Dutch-Shell*, pensarono ad un accordo con la Russia per acquistare il loro greggio, ma l'accordo agli inizi del 1927 si rivelò impossibile. Deterding riteneva

che gli acquisti fatti a buon mercato dalla Regia Marina, potevano essere interrotti nel momento in cui i sovietici avessero deciso che un accordo con le due società operanti in Italia fosse per loro più redditizio. Per evitare tale possibilità, continuava Sirianni, era necessario stipulare non solo un contratto a lunga scadenza con i russi, ma l'Italia avrebbe dovuto consentire un loro ingresso diretto nel mercato italiano. In effetti nel febbraio 1927 la Regia Marina stipulò un contratto con il *Nepthesyndacat* per una fornitura di oltre 400 mila tonnellate di nafta da prelevare in tre anni.

Fu però l'intero interscambio commerciale italo-sovietico che crebbe notevolmente tra il 1925-26 triplicando il volume di affari rispetto al 1924-25. In base ai dati del rapporto che l'ambasciatore italiano a Mosca, Gaetano Manzoni, preparò per il ministro Belluzzo, le esportazioni dell'URSS in Italia passarono da 15.433.000 di rubli del 1924-25 a 33.481.000 di rubli del 1925-26, mentre le importazioni russe dall'Italia passarono dai 5.237.000 di rubli del 1924-25 a 23.196.000 di rubli del 1925-26. L'Italia importava dalla Russia soprattutto cereali e prodotti petroliferi: nell'esercizio finanziario del 1925-26 l'Italia decuplicò le importazioni di frumento russo rispetto al 1924-25, mentre le importazioni di prodotti petroliferi raddoppiarono, superando le 350.000 tonnellate, pari a circa il 60% del consumo italiano di materiali petroliferi dell'anno 1926. Le esportazioni italiane del 1925-26 riguardarono automobili e motori elettrici che segnarono un significativo aumento: l'importo relativo alle automobili passò da 873.000 rubli nel 1924-25 ad oltre 3 milioni di rubli nel 1925-26. Soprattutto la *Fiat* riteneva interessante il mercato sovietico, e tra il 1926-1929, le sue esportazioni quadruplicarono, coprendo quasi

---

necessario non dover aiutare i russi e sollecitò John D. Rockefeller a dissuadere le compagnie del «gruppo standard» dal commerciare con i russi. Quando scoprì che invece la *Standard Oil of New York* e la *Vacuum* intrattenevano normali rapporti commerciali con la Russia, Deterding reagì con la guerra economica in India e altri mercati mondiali, ritenendo l'intero gruppo *Standard* colpevole. Tuttavia, lo stesso Deterding acquistava greggio sovietico tramite società miste. Lo scontro economico in diversi mercati ebbe ripercussioni in tutto il mondo tramutandosi in una guerra economica globale che creò insicurezza in tutte le compagnie petrolifere, cfr. D. YERGIN, *The Prize* cit., pp. 58-77, pp. 117-133, pp. 237-243; R. SEDILLOT, *Storia* cit., p. 174 e p. 193, per le rivalità *RDS-Standard Oil of New Jersey* pp. 143-146 e pp. 149-151; A. SAMPSON, *Le sette* cit., pp. 103-106. Per quanto riguarda l'importazione e le concessioni fornite alle aziende straniere, soprattutto statunitensi, ai fini del potenziamento dei mezzi industriali e del ripristino e sviluppo con moderne tecnologie, relativamente all'industria petrolifera sovietica si veda A. SUTTON, *Western Technology and Soviet Economic Development 1917-1930*, Stanford 1968. Con riferimento ai pozzi di Baku, Serebrowsky, presidente della *Azneft*, scrisse un articolo nella *Pravda* in cui annunciava il piano di sviluppo dei campi petroliferi. Servivano immediatamente delle trivelle Rotary e la Russia poteva ottenerle tramite l'aiuto statunitense: «But just here American capital is going to support us. The American firm International Barnsdall Corporation has submitted a plan...Lack of equipment prevents us from increasing the production of the oil industry of Baku by ourselves. The American firm...will provide the equipment, start drilling in the oil fields and organize the technical production of oil with deep pumps», *ibid.*, p. 18. Sulla industria petrolifera russa dalla fine dell'Ottocento fino alla riorganizzazione sovietica M. MONTI, *L'Italia* cit., pp. 247-274.

il 20% delle importazioni complessive russe di autoveicoli, facendo della *Fiat* il secondo fornitore del mercato russo, dopo le aziende statunitensi<sup>173</sup>.

La politica impostata allora dalla Regia Marina e la politica dell'*Agip* non convergevano affatto, sviluppando due direttrici che finirono per scontrarsi in quanto profondamente diverse sul piano politico. Ai primi del 1927 all'interno dell'*Agip* si andava delineando una linea di rafforzamento interno nell'ambito del *downstream* a scapito delle due dirette concorrenti, *Siap* e *Nafta*, che stava già procurando le prime resistenze sotto forma di proteste e minacce dalle due società. Come sosteneva Pirelli, un ulteriore concorrente interno, soprattutto il *Nepthesyndacat*, avrebbe messo seriamente in pericolo tutta la politica dell'*Agip* che oltre tutto doveva svolgere una funzione calmieratrice del mercato italiano. Tuttavia i russi, col nuovo contratto e con una politica aggressiva ad ampio raggio, non limitata alla sola Italia, ma bensì estesa a tutto «l'Occidente capitalista», cercavano di inserirsi con una propria organizzazione petrolifera nel mercato italiano<sup>174</sup>.

Infatti il *Nepthesyndacat* decise di avviare in Italia una propria società da adibire al commercio dei propri prodotti, sebbene nel rinnovato accordo con la *Snom* questa iniziativa venisse esclusa. Fu così che nel 1927 i russi fondarono la società *Petrolea*, che pur non avendo ancora una sua rete commerciale, ebbe subito l'appoggio interessato della *Fiat*, del *Raci* e della *Cice*. Dal 1926 la *Cice* era in mano ad Agnelli che come primo atto della sua gestione affiancò l'operato russo in Italia per la formazione della società *Petrolea*<sup>175</sup>. L'*Agip* dovette ricorrere per quanto possibile, all'ostruzionismo nei confronti della iniziativa russa, cercando di impedire tramite le sfere governative la creazione di impianti o serbatoi della *Petrolea*. Inoltre l'*Agip*, per il tramite del governo, aveva iniziato una politica di forte avvicinamento alla Romania, politica nata da una serie di

---

<sup>173</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 227-228. Nonostante l'aumento considerevole dei rapporti commerciali dell'Italia con la Russia è comunque da rilevare che l'Italia rimaneva molto indietro rispetto a rapporti commerciali della Russia Sovietica con gli altri paesi. A fronte di importazioni russe dall'Italia per un valore complessivo di circa 23 milioni di rubli, il primo partner della Russia era la Germania, in cui furono spesi ben 172 milioni di rubli, poi la Gran Bretagna dove furono spesi 125 milioni di rubli e infine gli Stati Uniti in cui la Russia spese 119 milioni di rubli. Per una analisi del periodo antecedente alla firma dell'accordo commerciale del febbraio 1924, in cui sono espresse le lunghe e difficili trattative con la Russia Sovietica e l'increscioso incidente diplomatico relativo al riconoscimento *concertato* con la Gran Bretagna della Unione Sovietica vedi M. PIZZIGALLO, *Mediterraneo e Russia nella politica italiana 1922-1924*, Milano 1983, pp. 63-192.

<sup>174</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 230-231.

<sup>175</sup> *Ibid.*, p. 229. Negli ambienti finanziari italiani si manifestava un forte dinamismo e interesse per il mercato russo. Le esportazioni italiane verso la Russia Sovietica erano quasi del tutto controllate dalla *Cice* che raggruppava diverse aziende italiane, tra cui la *Fiat*, la *Pirelli*, la *Marelli* e la *Tosi*. Gli industriali italiani reputavano necessaria la costituzione di una banca mista per finanziare le operazioni italiane in Russia e l'ingegner Tosi, al rientro dal suo viaggio in Russia del novembre 1923, riferì a Mussolini la necessità di un tale organo, cfr. M. PIZZIGALLO, *Mediterraneo* cit., pp. 122-124. Per il ruolo della *Cice* e delle altre compagnie estere che commerciavano con la Russia Sovietica vedi A. SUTTON, *Western* cit., *Chapter 16*, pp. 267-279.

considerazioni, ma soprattutto da motivi economici legati alla possibilità e necessità di avviare una politica petrolifera *italiana* verso il maggior produttore europeo di petrolio. Tutti questi fattori nel complesso complicarono le relazioni italo-russe, su cui peraltro l'Italia riponeva forti speranze ai fini di un miglioramento delle relazioni economiche. Un altro elemento di difficoltà nei rapporti italo-russi era riconducibile alla debolezza dell'attività del settore finanziario italiano, cioè dei modesti crediti che l'Italia poteva concedere e di cui i russi avevano bisogno per pagare i manufatti italiani. Gli ostacoli aumentavano di fronte alla forte concorrenza inglese e tedesca, canali privilegiati per la Russia, a cui si sommava la scarsa conoscenza del mondo economico russo da parte degli operatori italiani che finivano col farsi la concorrenza tra di loro<sup>176</sup>.

Per meglio chiarire alcuni aspetti che a prima vista appaiono contrastanti nelle relazioni italo-sovietiche, è bene ricordare che l'influenza del petrolio russo nel resto del mercato mondiale aveva scatenato una competizione tra le maggiori compagnie petrolifere.

Lo scontro della *Royal Dutch-Shell* col gruppo *Standard* stava causando una crisi generale dell'industria petrolifera; lo scontro si protrasse fino a che le grandi società decisero che la competizione era un atto di autolesionismo, e che era più funzionale raggiungere un accordo globale per tutelare i rispettivi interessi. I rappresentanti della *Standard Oil of New Jersey*, della *Royal Dutch-Shell* e della *Apoc*, rispettivamente Walter Teagle, Henri Deterding e Sir John Cadman, insieme con altri esponenti di altre compagnie, si incontrarono nell'estate del 1928 in Scozia. Scopo dell'incontro era trovare una soluzione al problema dell'industria petrolifera: «overproduction, the effect of which has been destructive rather than constructive competition, resulting in much higher operating costs. Recognizing this, economies must be effected, waste must be eliminated, the expensive duplication of facilities curtailed»<sup>177</sup>. Dopo due settimane di discussioni fu approvato una

---

<sup>176</sup> Per una disamina sul trattato italo-sovietico del 7 febbraio 1924 insieme con le attività economiche dei vari operatori industriali italiani, non sempre supportate da opportuni mezzi come rilevavano sia Paternò, capo della delegazione commerciale italiana a Mosca, sia l'ambasciatore Manzoni, vedi M. PIZZIGALLO, *Mediterraneo* cit., pp. 193-208 e Appendice N. 5 pp. 221-232 che illustra le voci delle importazioni ed esportazioni con la Russia Sovietica. Dopo il riconoscimento *de jure* della Gran Bretagna, che anticipò di pochissimo quello italiano l'atteggiamento della URSS nei confronti italiani cambiò, come illustra Pizzigallo nel suo studio. I rapporti tra l'Italia e la Russia Sovietica, nonostante il trattato, pur manifestando nei periodi esaminati relazioni economiche talvolta consistenti, non fecero «quel salto di qualità soprattutto nelle esportazioni che era nei voti dei negozianti italiani e che Mussolini aveva preconizzato», *ibid.*, p. 207. Sui rapporti italo-sovietici vedi anche G. PETRACCHI, *La Russia rivoluzionaria nella politica italiana. Le relazioni italo-sovietiche 1917-1925*, Bari 1982, soprattutto il capitolo terzo pp. 147-261. Per le relazioni economiche e le importazioni di nafta per la Marina italiana pp. 248-252. Per il riconoscimento della Russia Sovietica e i successivi rapporti politici-commerciali con l'Italia fascista, vedi R. QUARTARARO, *ITALIA – URSS, 1917-1941 I rapporti politici*, Napoli 1997, pp. 13-60.

<sup>177</sup> Cfr. D. YERGIN, *The prize* cit., pp. 264-268; A. SAMPSON, *Le sette* cit., pp. 106-114. Gli altri membri dell'incontro avvenuto in Scozia erano: William Mellon della *Gulf*, Heinrich Riedemann, presidente della filiale tedesca della *Standard Oil of New Jersey*, Robert Stewart della *Standard Oil of Indiana*.

documento di 17 pagine, una dichiarazione di principio non firmata denominata «Pool Association», nota come «Achnacarry Agreement» o «As Is Agreement». In base all'accordo, ciascuna compagnia avrebbe avuto una sua quota nei vari mercati calcolata secondo la percentuale delle sue vendite del 1928. Le compagnie oltre ad essere legate alla riduzione dei costi, stabilirono che i prezzi di vendita si sarebbero basati sulla formula tradizionale, secondo cioè *l'American Gulf Coast price*. Questa formula comportava che la vendita del petrolio, da qualsiasi provenienza geografica, sarebbe avvenuta secondo il prezzo vigente nel Golfo del Messico, zona da cui partiva la maggior parte del petrolio statunitense. A tale prezzo si dovevano aggiungere i costi standard di carico e di spedizione per l'invio del petrolio dal Golfo ai suoi mercati.

Con questa soluzione, che riguardava solamente gli aderenti all'accordo «As Is», si proteggeva la produzione USA, tutelando soprattutto la *Standard Oil of New Jersey*, ma allo stesso tempo si permettevano ampi profitti alle compagnie che vendevano greggio proveniente da altre zone con costi inferiori, assicurando loro prezzi elevati, evitando in tal modo la competizione dei membri aderenti all'accordo<sup>178</sup>.

Molte compagnie erano tuttavia estranee al cartello «As Is», ma soprattutto era estranea all'accordo l'Unione Sovietica, paese fornitore di petrolio greggio per il mercato europeo, la quale continuava a vendere il petrolio a prezzi inferiori onde procurarsi valuta pregiata necessaria all'acquisto dei macchinari per incrementare l'industrializzazione interna. Le potenzialità del greggio sovietico si manifestarono soprattutto in Gran Bretagna, dove la compagnia sovietica *Russian Oil Products*, nel 1928 costrinse le tre maggiori compagnie mondiali – *Apoc*, *RDS* e *Standard* – a pagare un «premio di fedeltà» ai rispettivi venditori, purché non vendessero petrolio russo. Tuttavia nel febbraio 1929 fu necessario giungere ad un accordo con la Russia Sovietica, concedendo alla *Russian Oil Products* una parte del mercato britannico. Il contratto triennale assicurava alla compagnia sovietica la vendita di circa un milione di tonnellate di prodotti petroliferi: considerato che nel 1927-28 le sue vendite in Gran Bretagna erano di sole 270 mila tonnellate, si trattava di un ottimo affare per la politica sovietica<sup>179</sup>.

---

<sup>178</sup> Scrive Yergin: «In order to increase efficiency, markets would be supplied from the nearest geographical source. That would mean extra profits, since the sales price would still be based upon the traditional formula – American Gulf Coast price plus the going freight rate from that coast to the market – even if the oil was coming from a closer location. That provision was central, for it established a uniform selling price, and adherents to the «As Is Agreement» did not have to worry about price competition – and price wars – from other adherents», *ibid.*, p. 264.

<sup>179</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 230-231; D. YERGIN, *The prize* cit., pp. 264-266. Dopo la Rivoluzione la produzione di petrolio del Caucaso cadde quasi completamente. Tramite l'aiuto della *International Barnsdall Corporation*, una società statunitense, furono introdotte nei campi petroliferi sovietici, soprattutto presso i campi di Baku e le regioni di Grozneft e Embanefit, nuove tecnologie per lo

La politica di dumping attuata dalla Russia Sovietica, si estese dalla Gran Bretagna a tutto il mercato europeo, e rientrava nella politica russa volta ad ottenere il *downstream* diretto nei vari paesi europei. Proprio da tale obiettivo l'Agip, nonostante i suoi limiti di fronte a forze nettamente superiori, cercava di difendersi, contrastando contemporaneamente il dinamismo sovietico in Italia e le società concorrenti facenti capo ai due trust mondiali. Ma l'Agip aveva anche oppositori interni fortemente interessati ad un suo ridimensionamento. Questi oppositori, subito sfruttati dai russi formarono un blocco antagonista formidabile. Per il *Nepthesyndacat* si trattava soprattutto di attivare il proprio *downstream* in Italia, eliminando l'avversario rappresentato dalla *Apoc*. Quest'ultima venne contattata verso la fine del 1927 dall'Agip, proprio per evitare problemi di approvvigionamento dai russi dopo la politica filo-rumena del governo. Il fatto che l'Italia riconoscesse alla Romania il possesso della Bessarabia, secondo Raffaele Guariglia, direttore generale per l'Europa ed il Levante, avrebbe potuto causare attriti con la Russia nelle relazioni commerciali<sup>180</sup>. Partendo da questo presupposto, Guariglia informava Mussolini che una alternativa al petrolio russo poteva consistere in un accordo con la *Apoc*. Sia Conti che Caetani era favorevoli all'accordo con la *Apoc*, per evitare potenziali ripercussioni negative con la Russia, e perciò contattarono l'azienda britannica nel dicembre 1927<sup>181</sup>.

#### *10. La tentata alleanza con l'Anglo Persian Oil Company*

I contatti fra l'*Apoc* e l'Italia erano precedenti alla costituzione dell'Agip e risalivano alla possibilità di gestire insieme le operazioni di ricerca petrolifera in Albania. Il Governo italiano e la *Apoc* stipularono nel 1923 e nel 1925 due convenzioni, una che riguardava i depositi di S. Saba a Trieste, che appartenevano alla compagnia *Benzina Petroleum (BP)*, la filiale italiana della *Apoc*, e l'altra che riguardava i lavori di esplorazione petrolifera in

---

sviluppo dei vari pozzi. Allo stesso tempo furono introdotte nuove metodologie di perforazione – il sistema Rotary – e nel campo della raffinazione la Russia si indirizzò verso gli impianti di cracking che furono installati tra il 1927-28 con tecnologia e personale statunitensi, britannici e tedeschi. La costruzione dei primi complessi di raffinazione con supervisione straniera permise un notevole aumento delle produzioni sovietiche. Dal 1923 al 1928 la produzione di greggio triplicò e le esportazioni passarono da 185 mila tonnellate del 1922, a quasi 2 milioni di tonnellate nel 1927-28. Inoltre le nuove fabbriche permisero una produzione di prodotti raffinati di elevato valore, come la benzina, che prima del 1923 non venne mai esportata. Nel 1923 il totale delle esportazioni petrolifere era pari a 430 mila tonnellate mentre nel 1928 le esportazioni raggiunsero la cifra di 2.750.000 tonnellate, grazie ai nuovi impianti, cfr. A. SUTTON, *Western* cit., pp. 17-44.

<sup>180</sup> Per una disamina sulla politica estera dell'Italia fascista nei Balcani H.J. BURGWIN, *Il revisionismo fascista. La sfida di Mussolini alle grandi potenze nei Balcani e sul Danubio 1925-1933*, Milano 1979; per la politica estera dell'Italia fascista nei Balcani vedi anche E. DI NOLFO, *Mussolini e la politica estera italiana (1919-1933)*, Padova 1960, pp. 39-247. Sui rapporti politici inerenti il riconoscimento della Bessarabia da parte dell'Italia cfr. R. QUARTARARO, *ITALIA – URSS* cit., pp. 61-92.

<sup>181</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 234-235; ID., *Alle origini* cit., pp. 196-198.

Albania<sup>182</sup>. Il presidente Conti comunicava al Comitato di Presidenza *Agip* il contenuto delle convenzioni, da cui emergeva che il Governo italiano aveva assunto degli impegni «se non sostanziali almeno di natura formale» con la compagnia britannica. Laviosa aveva annunciato al Comitato l'arrivo a Roma per il 6 novembre dei rappresentanti della *Apoc*, i quali avevano richiesto un colloquio con il Capo del Governo e con i vertici dell'*Agip*. Caetani, conosciuto il contenuto delle convenzioni, riteneva necessario che l'*Agip* incontrasse preliminarmente il Capo del Governo, poiché certamente i rappresentanti della *Apoc* si sarebbero riferiti alle precedenti convenzioni e avrebbero richiesto lo sviluppo, tramite la *BP*, del loro ramo commerciale in Italia. Secondo l'amministratore delegato Laviosa, dalla lettera del rappresentante britannico a Roma della *Apoc* Major Barnes, si desumeva una possibilità per l'Italia di partecipare alle fonti di produzione della *Apoc*. In una simile eventualità l'Italia avrebbe dovuto certamente consentire alla *Apoc* di commerciare un determinata quantità percentuale di prodotti petroliferi. Per il vicepresidente Pirelli, il permesso alla *Apoc* di commerciare in Italia era da subordinare alla cessione da parte della società britannica di una quota di partecipazione delle sue fonti di produzione all'*Agip*. In caso contrario, Pirelli riteneva sconveniente agevolare l'attività della società britannica, mentre Caetani si dimostrava comunque favorevole ad accordarsi con la *Apoc*, considerata un ente simile all'*Agip* per la sua struttura parastatale. In seno al Comitato si scelse una politica attendista, senza agevolare e senza contrastare l'opera di sviluppo degli impianti della *BP*.

Pur avendo poco da offrire l'*Agip* intendeva ottenere molto dalla *Apoc*, nientemeno che una quota della sua produzione e dopo l'incontro, evidentemente conclusosi con un nulla di fatto, si riparlò della *Apoc* in seno al Comitato di Presidenza dell'*Agip* nella giornata del 26 luglio 1927<sup>183</sup>. Per tutto il primo semestre del 1927 l'*Agip* non accennò minimamente alla

---

<sup>182</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 2-3 novembre 1926, pp. 33-35. La società *Benzina Petroleum*, filiale della società *Anglo Persian Oil Company*, fu creata il 12 gennaio 1924 a Genova con 10 milioni di capitale. La società aveva a disposizione una piccola rete limitata all'Italia settentrionale e le furono affidati i depositi di San Saba di Trieste, vicino ai depositi della concorrente *Siap*, emanazione della *Standard Oil of New Jersey*, cfr. C. ALIMENTI, *La questione* cit., pp. 57-58; M. MONTI, *L'Italia* cit., p. 98; D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., p. 54. L'accordo del 1923 tra la *Apoc* e il Governo italiano permetteva alla società britannica di esplorare il sottosuolo nazionale ed eventualmente sfruttarne i giacimenti, cfr. M.J. CEREGHINO – G. FASANELLA, *Il Golpe inglese* cit., pp. 15-16; M. CANALI, *Il delitto* cit., pp. 74-76.

<sup>183</sup> I vertici della *Apoc* giunsero a Roma per discutere del modo in cui il Governo Italiano, e per esso l'*Agip*, intendessero dar forma concreta agli accordi intercorsi in precedenza tra la *Apoc* e Mussolini. Infatti, con gli accordi del 1925, Mussolini diede assicurazione alla *Apoc* che il governo avrebbe concesso tutte le facilitazioni possibili per il commercio dei suoi prodotti in Italia. I vertici dell'*Agip*, però, non erano al corrente di detti accordi, poiché furono stipulati quando ancora l'ente non esisteva. Dal verbale del Consiglio di Amministrazione del luglio 1928, si evince che i rappresentanti dell'*Apoc*, giunti a Roma nel novembre 1926, fossero convinti che la controparte italiana, l'*Agip*, fosse aggiornata dei contenuti degli accordi

*Apoc*, e dalle informazioni fornite da Pirelli il 26 luglio, risulta che Sir John Cadman non intendeva iniziare trattative su accordi fra la *Agip* e la *Apoc*, perché fino a quel momento l'Italia non aveva rispettato i suoi precedenti accordi<sup>184</sup>.

L'*Agip* nel dicembre del 1927 riprese i contatti con l'azienda britannica su invito esplicito del governo. Senza dubbio l'iniziativa del governo era da ascrivere alle valutazioni fornite da Guariglia sui rapporti con la Russia, in rapporto alla politica filo-rumena avviata dall'Italia. La Presidenza dell'*Agip*, riferiva Conti, aveva ripreso le trattative allo scopo di preparare l'organizzazione di vendita in riferimento all'Albania, nonché per dare concretezza alla «mutua cooperazione» tra la *Apoc* e l'Italia, come stabilito da Mussolini e Cadman nel loro scambio di lettere del 20 marzo 1925<sup>185</sup>. Su questi presupposti, nei diversi giorni che il presidente Cadman e Morris, quale rappresentante della *Apoc*, restarono a Roma per discutere con i vertici dell'*Agip*, venne definito uno schema preliminare di accordo<sup>186</sup>. Il 20 gennaio 1928, Conti riferiva al Comitato di Presidenza *Agip* che il presidente dell'*Apoc* Cadman, gli aveva comunicato l'approvazione, da parte del Consiglio di Amministrazione dell'azienda, dell'appena discusso preliminare di accordo<sup>187</sup>.

Le trattative tra gli esponenti dell'*Agip* e della *Apoc* continuarono per alcuni mesi prima di giungere ad un accordo complessivo tra le due società<sup>188</sup>. Dopo una richiesta di analisi su alcuni punti controversi fatta da Loria e Carafa d'Andria al Comitato, l'11 giugno 1928 le due parti raggiunsero infine uno schema di accordo in più punti<sup>189</sup>. Il 5 luglio erano attesi a

---

precedenti. Le condizioni in quel momento non erano mature per implementare gli accordi del 1925, AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta del 13 luglio 1928, p. 168.

<sup>184</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 26 luglio 1927, p. 70.

<sup>185</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, II<sup>a</sup> parte della seduta del 14 aprile 1928, p. 160. Ad integrazione della lettura delle lettere e dei contenuti dell'accordo da parte di Conti, intervenne il consigliere Contarini che illustrò alcuni elementi degli incontri tra Mussolini e Cadman, in quanto presente alle trattative. Salvatore Contarini fu assunto come consigliere dopo le dimissioni di Ciancarelli, *ibid.*, I<sup>a</sup> seduta del 7 aprile 1927, p. 103.

<sup>186</sup> *Ibid.*, seduta del 13 luglio 1928, p. 169. Il governo e il ministro delle Finanze furono informati dell'accordo.

<sup>187</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 20 gennaio 1928, p. 80.

<sup>188</sup> *Ibid.*, seduta del 10 febbraio 1928, p. 83, seduta dell'8 marzo 1928, pp. 86-87 e seduta del 14 aprile 1928, p. 100. Il direttore della *Snom* Loria e il segretario Carafa d'Andria furono incaricati di continuare le trattative per la *Agip*. In data 8 marzo Carafa d'Andria riferì al Comitato che le trattative stavano per concludersi con un accordo definito soddisfacente per l'*Agip*. Nella seduta del 31 maggio 1928, Loria e Carafa d'Andria presentavano al Comitato lo schema della convenzione e il contratto di fornitura tra la *Bp-Apoc* e l'*Agip-Snom*. Il Comitato affiancava ai due rappresentanti *Agip* il ministro di Stato Scialoja per l'assistenza legale, *ibid.*, seduta del 31 maggio 1928, p. 105.

<sup>189</sup> *Ibid.*, seduta dell'11 giugno 1928, pp. 107-109. Loria e Carafa d'Andria proposero all'attenzione del Comitato quattro punti in cui non vi era identità di vedute fra la *Agip* e la *Apoc*. 1°. Rifornimento del Fuel Oil: la *Apoc* avanzava riserve per quanto riguardava la fornitura di Fuel Oil, lasciando la *Snom* libera di acquistarlo ovunque volesse e inoltre intendeva limitare le vendite del Fuel Oil subordinandole a determinati prezzi; 2°. Valutazione del premio sulle azioni *Snom*: i rappresentanti della *Apoc* non intendevano riconoscere nessun premio sulle azioni *Snom*; 3°. Valutazione dei beni che dovranno essere ceduti dalla *Apoc* e dalla *BP*

Milano, il presidente della *Apoc* Sir John Cadman, assieme a Morris, per risolvere le divergenze su alcuni punti, superati i quali si arrivò alla stipula del contratto tra la *Agip* e la *Apoc*<sup>190</sup>. Dell'avvenuto accordo furono subito informati il governo, con lettera del 12 luglio, e il ministro delle Finanze il 7 luglio. Il presidente Conti illustrò al Consiglio di Amministrazione del 13 luglio 1928 gli schemi del contratto da firmare con la *Apoc*<sup>191</sup>.

In base all'accordo la *Snom* era tenuta ad acquistare determinati quantitativi di prodotti petroliferi dall'*Apoc* fino al 31 dicembre 1944, quindi per sedici anni, con due eccezioni per la controllata *Agip*. Infatti essa poteva accordare la preferenza agli eventuali prodotti provenienti dal sottosuolo italiano o dal greggio albanese; poteva inoltre accordare la preferenza ai prodotti raffinati presso la *Romsa* fino ad un ammontare di 50.000 tonnellate di greggio all'anno. La *Snom* si riservò la facoltà di poter soddisfare il suo fabbisogno anche da altre fonti, sia nel caso che l'*Agip* individuasse fonti sue proprie, sia nel caso la *Snom* ritenesse più conveniente, per ragioni commerciali, acquistare prodotti in altri mercati. I prezzi dei prodotti che la *Apoc* doveva consegnare alla *Snom* sarebbero stati inferiori ai prezzi dei mercati mondiali, mentre la merce sarebbe stata pagata a 180 giorni. L'*Agip* garantiva alla *Apoc* che non avrebbe distribuito, in nessun modo, determinati prodotti petroliferi se non tramite la *Snom*, fino alla conclusione del periodo di contratto e analogamente la *Apoc* avrebbe distribuito in Italia attraverso la *Snom*, i carburanti ed i combustibili. La *Apoc* avrebbe fornito alla *Snom* fino al 30% dei prodotti ricavati dal greggio estratto dalla *Turkish Petroleum Company*, società che estraeva petrolio irakeno e di cui la compagnia inglese controllava il 23,75% del capitale azionario. La *Apoc* avrebbe ceduto la sua controllata *BP* all'*Agip*, insieme con l'impianto di S. Saba a Trieste; la *Romsa* aveva un diritto di opzione per l'acquisto di 60.000 tonnellate di greggio «alle migliori condizioni»; l'*Agip* e la *Apoc* avrebbero potuto studiare la possibilità di costruire nuove raffinerie nelle coste italiane. A fronte di tutte queste condizioni la *Apoc* richiese un aumento di capitale della *Snom* fino a 50 milioni e l'ingresso della *Apoc* nel capitale

---

alla *Agip* ed alla *Snom*: la valutazione dei beni *Apoc* e *BP* era sproporzionata; 4°. Richiesta abolizione ultimo capoverso dell'articolo 8 dello Statuto *Snom* che prevede dimissionario l'intero consiglio se quattro amministratori rassegnavano le dimissioni. Dopo discussione il Comitato decise di inviare una lettera al presidente Cadman con le proposte definitive sui punti analizzati. Per il punto primo l'*Agip* riteneva poco dannoso per l'*Agip* accogliere le richieste di fornitura condizionata purché la *Apoc* si impegnasse a vendere al prezzo di 40-50 scellini Cif per 150.000 tonnellate all'anno. Il quantitativo era inferiore a quanto venduto fino ad allora dalla *Snom* ma avrebbe garantito un margine di sicurezza; sul secondo punto il Comitato avrebbe gradito un premio del 25-30% sulle azioni *Snom* ma era disposto a richiedere il 15% ma oltre non sarebbe stato possibile andare; per la valutazione dei beni da cedere si sarebbero dovuti seguire i criteri che portarono, in precedenza, alla valutazione dei beni della *Snom*; per il quarto punto si chiedeva alla *Apoc* di desistere dal proposito anche se non era una condizione pregiudiziale.

<sup>190</sup> *Ibid.*, seduta del 4 luglio 1928, pp. 109-110.

<sup>191</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta del 13 luglio 1928, pp. 170-172.

azionario col 25%, oltre alla presenza di 3 membri nel nuovo consiglio di amministrazione di 12 membri della *Snom*. Inoltre il presidente Cadman comunicò a Conti che, nel caso di dumping provocato da concorrenti nel mercato italiano, l'*Apoc* avrebbe appoggiato la *Snom*, a patto che non intervenisse il governo con direttive sui prezzi, in quanto ciò sarebbe «in contrasto con l'indirizzo strettamente commerciale cui l'azione della *Snom* deve essere improntata». Al testo dell'accordo era favorevole il consigliere Troise e, pur richiedendo un previo assenso dal governo, anche Mastromattei era favorevole. Secondo Petretti invece gli accordi inficiavano la natura stessa dell'*Agip* di ente calmieratore del mercato. Ma ritenendo che i «superiori organi governativi» fossero a conoscenza delle limitazioni apportate all'*Agip*, Petretti votò a favore dell'accordo con la *Apoc*<sup>192</sup>.

Il 21 luglio, il Consiglio di Amministrazione dell'*Agip* deliberò in favore dell'accordo con la *Apoc* che venne infine firmato il 31 luglio 1928 a Losanna<sup>193</sup>. Tuttavia il complesso percorso che portò la *Agip* e la *Apoc* alla firma del contratto era destinato a fallire, in quanto lo stesso giorno veniva firmato un accordo ben più importante per la società britannica. Infatti il 31 luglio 1928 fra le compagnie facenti parte della *Tpc* fu siglato il famoso «Red Line Agreement», che diede inizio allo sfruttamento intensivo dei campi irakeni<sup>194</sup>. Poco dopo le grandi compagnie petrolifere giunsero all'accordo «As Is» con cui cercarono di evitare le guerre economiche tra loro dividendosi il mercato mondiale in varie quote. In base agli accordi «As Is», in Italia la *Apoc* avrebbe sospeso l'accordo con l'*Agip* in cambio dell'acquisto dall'*Apoc* da parte della *Standard Oil of New Jersey* e *RDS* del 20% dei prodotti da destinare all'Italia<sup>195</sup>. Uno dei primi atti della nuova presidenza Giarratana fu la risposta dell'*Agip* inviata alla *Apoc*, dopo la rescissione unilaterale del contratto da parte di quest'ultima avvenuta il 23 ottobre e comunicata all'*Agip* il 24 ottobre<sup>196</sup>.

### *11. Agip: la gestione Giarratana 1928-1932*

Il nuovo Consiglio di Amministrazione dell'*Agip* ereditava una complessa situazione aziendale per la quale la società, in virtù della sua struttura di holding company, aveva il controllo di diverse aziende in Italia e all'estero senza un effettivo coordinamento

---

<sup>192</sup> *Ibid.*, seduta del 21 luglio 1928, pp. 173-176.

<sup>193</sup> Cfr. D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., pp. 54-56.

<sup>194</sup> Vedi nota 32.

<sup>195</sup> Cfr. D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., p. 58.

<sup>196</sup> AS ENI, *Libro I, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 31 ottobre 1928, pp. 115-116.

complessivo. Perciò l'Agip presentava un assetto societario caratterizzato da una mancata razionalizzazione fra le sue varie parti, un assetto che comportava una dispersione di energie manifestantesi in sprechi e inefficienze. Le sue società controllate, la *Romsa* e la *Snom*, agivano autonomamente e la *Snom* aveva addirittura un ufficio di rappresentanza a Roma separato dalla *Agip*. Inoltre le navi della *Snom*, che sarebbero poi diventate dell'Agip, venivano gestite da un agente marittimo autonomo rispetto alla stessa *Snom*, mentre la *Snom* istituì le prime filiali solo nel 1928, affidandosi fino ad allora a soggetti esterni<sup>197</sup>.

La nuova presidenza Agip decise di promuovere una serie di riforme interne, volte a potenziare l'Agip di fronte alle sfide che doveva affrontare. Ma l'esigenza di ristrutturare l'Agip partiva prima di tutto dal Ministero dell'Economia Nazionale, ora presieduto dal geologo Alessandro Martelli, che nel contesto delle sostituzioni al vertice dell'azienda e dei ministeri economici, nell'ottobre del 1928 proponeva a Mussolini un piano di riforma dell'ente. L'attenzione del ministro era rivolta soprattutto a mantenere sotto stretto controllo l'attività dell'Agip, ente di cui si sottolineava che era stato voluto e creato proprio grazie all'attività del Ministero dell'Economia Nazionale, ai tempi in cui era guidato dal ministro Belluzzo. L'estromissione della dirigenza Agip afferente agli industriali «elettrici», guidati da Conti e da Volpi, era la premessa di una forte ripresa dell'azione del Ministero dell'Economia, che ribadiva la sua esclusiva competenza in fatto di politica petrolifera<sup>198</sup>. Le idee di Martelli e Giarratana relative al rilancio dell'azienda di Stato collimavano, permettendo una ottima sinergia fra il Ministero dell'Economia Nazionale e la Presidenza dell'Agip.

Il nuovo presidente dell'Agip Alfredo Giarratana si laureò nel 1916 in ingegneria a Milano e subito cominciò a lavorare nell'ambito elettrico, dapprima presso la *Società Elettrica Bresciana* e poco dopo con la *Società Trentina di Elettricità* fondata da Alberto Magnocavallo, ex presidente della *SEB* e contrario all'ingresso della società *Edison* nella *SEB*<sup>199</sup>. Dal presidente Magnocavallo, Giarratana acquisì una esperienza lavorativa fondamentale per il suo futuro, che poteva coniugare con la già maturata convinzione che

---

<sup>197</sup> AS ENI, *Libro Verbali I, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, IIIª parte della seduta del 18 maggio 1927, pp. 128-129; *ibid.*, seduta del 21 gennaio 1928, p. 152; *ibid.*, seduta del 13 luglio 1928, p. 167; D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., p. 51.

<sup>198</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 83 sgg. Il ministro Martelli esprimeva a Mussolini il suo piano di azione che consisteva nel fare in modo che l'Agip avesse una finalità precisa, soprattutto la sua funzione moderatrice del mercato nazionale dei petroli; inoltre l'Agip avrebbe dovuto svolgere una politica autonoma e le sedi della società dovevano essere trasferite a Roma, soprattutto perché su di esse «possa esercitarsi una vigilanza assidua ed efficace»; D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., pp. 63-65.

<sup>199</sup> Cfr. M. ZANE, *Alfredo Giarratana* cit., pp. 11-24. Giarratana entrò nella *SEB* nel 1916 e nel 1921 si trasferì alla *Società Trentina di Elettricità*, seguendo il suo mentore Magnocavallo quando entrò in disaccordo con la *Edison* di Giacinto Motta.

la prima guerra mondiale aveva portato dei grandi cambiamenti nel settore dell'economia, che non poteva più essere considerata secondo gli schemi concettuali del passato.

Fu lo stesso Giarratana che, nelle vesti di giornalista, affidò la descrizione della sua visione dell'economia agli articoli che pubblicò nel settimanale «Il Risveglio economico» e sul quotidiano «La Provincia di Brescia», negli anni fra il 1916 e il 1920. La posizione di Giarratana era molto critica verso il capitalismo italiano, a cui mancava una moderna cultura dell'efficienza, cioè la necessità della tecnica dell'organizzazione aziendale avente l'obiettivo della ottimizzazione dei livelli produttivi. Il *management*, come già avveniva negli Stati Uniti tramite Taylor, era una risorsa e una necessità che l'imprenditoria industriale italiana doveva interiorizzare ed applicare, se intendeva rilanciare il proprio ruolo all'interno del paese e superare i limiti precedenti. Su questi temi insisteva Giarratana su «Il Risveglio economico», proponendo una nuova cultura politica ed economica adeguata alle nuove sfide scaturite dalla guerra, che ormai riguardavano l'organizzazione generale della vita produttiva e il grande scontro internazionale dei mercati, elementi che vedevano, secondo Giarratana, il ritardo e la totale inadeguatezza degli atteggiamenti e delle proposte avanzate dalla classe dirigente italiana<sup>200</sup>. Era necessaria una nuova impostazione che Giarratana riteneva indispensabile: una ottimizzazione di risorse, infrastrutture e processi produttivi tramite una sinergia fra tecnica ed economia con un intervento dello Stato razionale, limitato e strategico, improntato alle regole di efficienza e produttività mutuata dal settore imprenditoriale. Erano formule nuove attraverso le quali lo Stato avrebbe dovuto consentire ai tecnici della gestione industriale, di attuare anche nel settore pubblico i sistemi dell'industria privata<sup>201</sup>.

L'amicizia con Augusto Turati, maturata negli anni della guerra, era sfociata in una collaborazione giornalistica, che portò lentamente Giarratana ad un avvicinamento al movimento fascista, fino ad allora osservato con diffidenza<sup>202</sup>. Le istanze di rinnovamento socio-economico, sostenute da Giarratana, sembravano potersi raggiungere tramite il movimento fascista che sembrava deciso ad avviare un radicale cambiamento nella vita politico-economica italiana<sup>203</sup>.

Fedele al suo modello economico, Giarratana ebbe modo di applicarlo a Brescia durante la presidenza all'*Azienda dei Servizi Municipalizzati*, inaugurando una attività che conciliava,

---

<sup>200</sup> *Ibid.*, p. 24.

<sup>201</sup> *Ibid.*, p. 29.

<sup>202</sup> *Ibid.*, pp. 36-44. Nel settembre 1920 Giarratana e Turati fondarono il Blocco Giovanile di Propaganda e poco dopo il periodico «La riscossa». Sul periodico, in qualità di direttore Giarratana abbandonò momentaneamente gli articoli economici per dedicarsi all'appoggio dei propri rappresentanti alle prossime elezioni.

<sup>203</sup> *Ibid.*, pp. 45 sgg.

agli occhi del fascismo, la redditività aziendale contro i grandi gruppi privati<sup>204</sup>. La fama di Giarratana come ottimo tecnico ed amministratore era ben nota in Parlamento – era deputato dal 1924 – e la sua nomina a presidente dell'Agip era quindi la più appropriata. La decisa difesa del modello delle aziende municipalizzate, sorte per contrastare il monopolio delle aziende private, portò Giarratana a difendere l'autonomia funzionale dell'azienda di Stato, attività che gli procurò nemici nella stessa classe dirigenziale ministeriale e gli conferì la fama di antiburocrate<sup>205</sup>.

Uno dei primi provvedimenti del presidente Giarratana fu la nomina dei presidenti e vicepresidenti delle società *Romsa* e *Snom*, ormai vacanti in seguito alle dimissioni di Pirelli e Laviosa per la *Snom* e di Caetani e Laviosa per la *Romsa*. Il presidente della *Snom* e della *Romsa* divenne Giarratana e Petretti fu nominato vicepresidente di entrambe le società<sup>206</sup>. Poco dopo Petretti fu nominato vicepresidente dell'Agip, in seguito alle dimissioni dei vicepresidenti, il conte Miari e l'onorevole Suvich<sup>207</sup>.

Nella seduta del 20 novembre il presidente Giarratana proponeva l'accorpamento nell'Agip della *Romsa* e della *Snom*, informando il Consiglio che a tale scopo si era avvalso della collaborazione del direttore generale della *Snom* Loria e del direttore generale della *Romsa* Spiero, che prepararono due promemoria sull'opportunità della fusione delle due aziende<sup>208</sup>. Dopo la seduta del Consiglio di Amministrazione avvenuta a novembre, venne preparata una relazione per il Capo del Governo, in cui venivano elencate le necessità urgenti relative ai rifornimenti dell'azienda, nonché i primi provvedimenti di razionalizzazione interna. Mussolini manifestò il suo consenso alle nuove iniziative dell'Agip nel campo commerciale, non esprimendo tuttavia analogo favore per quanto riguardava il settore più propriamente industriale e della ricerca. Ma Giarratana, in carica da due mesi circa, poteva ritenersi soddisfatto delle sue prime azioni, rivolte alla ottimizzazione del coordinamento delle funzioni dell'Agip. La fusione delle società

---

<sup>204</sup> *Ibid.*, pp. 66-70 e pp. 79-123. Giarratana protestò sul quotidiano «Il Popolo di Brescia» sull'atteggiamento dell'*Azienda dei Servizi Municipalizzati* che intendeva scaricare sugli utenti il maggior costo delle bollette. Secondo Giarratana le aziende municipali: «sono state create per fare concorrenza al monopolio delle aziende private. Dovevano essere il tentativo maggiore e fortunato di una cooperazione dal punto di vista del servizio pubblico ma a lungo andare i servizi municipalizzati sono diventati le vacche grasse dalle quali i comuni hanno attinto le loro rendite cospicue».

<sup>205</sup> *Ibid.*, pp. 125-126.

<sup>206</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta del 22 ottobre 1928, pp. 184-185.

<sup>207</sup> *Ibid.*, Iª seduta del 20 novembre 1928, p. 186.

<sup>208</sup> *Ibid.*, IIª seduta del 20 novembre 1928, p. 197.

controllate dall'Agip doveva inoltre «avvenire solamente in seguito ad una perfetta conoscenza degli organismi per non comprometterne la vitalità»<sup>209</sup>.

L'attività scrupolosa di Giarratana cominciava a indirizzarsi verso la trasformazione dell'Agip in un organismo più compatto che superasse la dimensione originaria per diventare una robusta azienda strumento della politica energetica dello Stato. Il processo di coordinamento continuava con la concentrazione di tutte le attività marittime dell'azienda a Genova, dove l'ufficio marittimo doveva gestire, non solo le navi della società, ma anche i noli inerenti l'attività della *Snom* e della *Romsa*. Queste attività dovevano essere seguite con particolare attenzione, secondo Giarratana, e l'ufficio genovese ora unificava in sé tutte le funzioni marittime, soprattutto dopo la fusione delle due società<sup>210</sup>. La fusione delle società *Romsa* e *Snom* sarebbe avvenuta gradatamente, iniziando con la fusione giuridica e mantenendo i nomi delle due sezioni *Snom* e *Romsa* dell'Agip, non più società rispettivamente commerciale e industriale.

Un altro passo verso l'accentramento delle funzioni nell'Agip consisteva nel trasferire a Roma gli uffici di Milano e di Fiume, che avevano funzioni generali salvaguardando per la *Romsa* le sue funzioni inerenti il territorio fiumano<sup>211</sup>. Infatti stava per entrare in funzione nello stabilimento della *Romsa* un impianto di cracking termico che avrebbe cambiato il ruolo commerciale che la sezione Agip svolgeva nel retroterra regionale, per passare ad una funzione più spiccatamente industriale. La successiva fase di fusione amministrativa era considerata più complessa da Giarratana, nonostante ormai ritenesse maturi i tempi per la riorganizzazione complessiva dell'Agip. Per quanto riguardava la *Romsa*, il presidente

---

<sup>209</sup> AS ENI, *Fondo AGIP, Organi Sociali, f. 12, b. 1, Libro Verbali 2, Consiglio di Amministrazione AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 17 gennaio 1929, p. 2.

<sup>210</sup> *Ibid.*, pp. 2-3. Nella successiva seduta del Consiglio di Amministrazione furono indicate le varie attività che l'ufficio di Genova avrebbe dovuto svolgere. Esso doveva curare: «1. L'esercizio e l'amministrazione dei vapori di proprietà studiandone la migliore utilizzazione; 2. Procurerà di tenersi al corrente del mercato dei noli in modo da poter fornire quei dati di nolo in base ai quali sia possibile procurare il tonnellaggio eventualmente occorrente, avendo cura di trattenerne possibilmente con gli armatori onde evitare le spese di brokeraggio; 3. Terrà una contabilità completa (giornale e relativi mastri); le modalità del passaggio dei conti dalla *Snom* all'Ufficio Marittimo verrà effettuato nel modo migliore possibile, tenendo presente le necessità del nuovo funzionamento dell'ufficio; 4. L'Ufficio staccherà per ogni nolo una fattura di noleggio intestata all'Ente per il quale verrà effettuato il trasporto, in base al nolo medio di mercato, ed in base ad un contratto tipo di noleggio che verrà di comune accordo stabilito; 5. La *Snom* e la *Romsa* procureranno di comunicare all'Ufficio Marittimo il fabbisogno dei noli per ogni trimestre e d'accordo sarà convenuto il movimento dei piroscafi; 6. Qualora per mancanza di materie prime da trasportare per conto della *Snom* o della *Romsa* fosse opportuno noleggiare a terzi i piroscafi di proprietà, l'Ufficio ne curerà il noleggio al meglio; 7. Il personale dipenderà dalla Agip e sarà adeguatamente completato per far fronte alle nuove necessità del servizio», *ibid.*, seduta del 31 gennaio 1929, pp. 10-11.

<sup>211</sup> *Ibid.*, p. 8. Le funzioni che secondo Giarratana potevano essere trasferite a Roma, in quanto centro direttivo, vertevano su: «1. Contratti di acquisto; 2. Condizioni generali contratti di vendita; 3. Movimento del personale; 4. Organizzazione dei rifornimenti; 5. Movimento navi; 6. Acquisti notevoli; 7. Costruzione depositi». A tutto ciò si doveva aggiungere un centro Ispettivo, con l'incarico di controllare il movimento commerciale e l'esercizio di tutte le filiali. A Milano poteva rimanere un ufficio commerciale per mantenere la contabilità.

faceva una eccezione, lasciandole una certa autonomia in virtù della sua posizione, ritenendo che la sua organizzazione industriale dovesse rimanere a Fiume. Su questo punto Giarratana informò il Consiglio che, per accordi presi col Capo del Governo, la *Romsa* non sarebbe stata momentaneamente assorbita. Invece la *Snom* poteva essere già assorbita dall'*Agip* ed infatti il 31 gennaio 1929 il Consiglio di Amministrazione decise di procedere alla fusione<sup>212</sup>.

L'opera di Giarratana proseguiva seguendo il piano di potenziamento dell'ente, che anche il ministro Martelli aveva preannunciato a Mussolini. In una lettera al Capo del Governo, il ministro Martelli evidenziava le difficoltà che il nuovo presidente dell'*Agip* doveva affrontare nel suo lavoro, ma il fatto stesso di aver concesso al Ministero dell'Economia Nazionale il controllo dell'*Agip*, consentiva di sviluppare una proficua collaborazione fra i due enti che avrebbero realizzato il progetto di crescita aziendale<sup>213</sup>. La saldatura politica fra la presidenza dell'*Agip* e il Ministero dell'Economia Nazionale, costituì quindi un elemento essenziale del rilancio e del rafforzamento della società portato avanti da Giarratana. Dalla prima fase di espansione della azienda, in cui il carattere della *holding company* era parso conveniente, si doveva passare alla sistemazione e al successivo assestamento societario, creando una vera e propria azienda commerciale ed industriale<sup>214</sup>. Tuttavia erano da affrontare ancora molti aspetti della precedente politica impostata dall'*Agip* di Conti: dalle difficili attività di ricerca in Italia con i relativi programmi di sviluppo degli schisti, ai complessi rapporti con le società concorrenti; dallo sviluppo della rete di distribuzione nazionale, al rilancio della politica aziendale in ambito estero, che aveva visto troppe attività dell'azienda avviate in modo sconnesso ed affidate ad agenti di dubbia credibilità. Erano da considerarsi attentamente le aziende controllate in Romania, dati i grandi investimenti nel paese, nonché il gravoso monopolio del petrolio albanese. A tutto ciò era da aggiungersi il potenziamento industriale interno relativo alla raffinazione, che si stava lentamente manifestando sul finire degli anni Venti con i primi impianti di piroschissione dei residui.

## *12. Attività interna dell'Agip: ricerca petrolifera, geofisica e perforazioni*

L'attività mineraria in Italia rimase sostanzialmente marginale, e l'*Agip* dovette in pratica cominciare dal nulla tutto il difficile percorso di ricerca e di studio del sottosuolo italiano.

---

<sup>212</sup> *Ibid.*, pp. 9-10.

<sup>213</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 91-92.

<sup>214</sup> Cfr. D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., p. 63.

Con la costituzione dell'Agip, il ramo di ricerca in Italia e nelle Colonie era previsto dal decreto costitutivo, secondo piani quinquennali ed in collaborazione con il Ministero dell'Economia Nazionale<sup>215</sup>. Dopo le polemiche intercorse fra il Ministero delle Finanze e il Ministero dell'Economia Nazionale, all'Agip furono infine conferite le competenze sulle ricerche di petrolio in Italia<sup>216</sup>.

La programmazione quinquennale non riscuoteva larghi consensi in seno al Consiglio dell'Agip, in quanto l'attività di ricerca comportava forti rischi difficilmente valutabili in sede di progetto, ma anche per il fatto che i finanziamenti sarebbero stati sbloccati su presentazione di programmi anche essi quinquennali. Partendo da questi presupposti, la necessità di ingenti somme di denaro rendeva particolarmente rigidi e scomodi i progetti lavorativi. Secondo il consigliere Petretti si doveva mitigare la clausola dei piani quinquennali, mentre anche il vicepresidente Caetani riteneva che i finanziamenti dovessero essere forniti in base alle esigenze, considerata «l'aleatorietà intrinseca dell'industria petrolifera». L'amministratore delegato Laviosa sosteneva, con una certa elasticità interpretativa del decreto, che la durata dei programmi diluita su cinque anni, corrispondeva ad un «impegno di larga massima che il Governo assume per assicurarsi la continuità di lavori che non possono avere breve durata»<sup>217</sup>.

Il lavoro dell'Agip era piuttosto difficile dal momento che doveva iniziare praticamente dal nulla tutti i preliminari di ricerca sul sottosuolo italiano. Il vicepresidente Caetani espose al Consiglio le difficoltà dei tecnici dell'Agip nei primi sei mesi di lavoro, ma soprattutto la carenza di informazioni sul sottosuolo italiano era impressionante in quanto mancavano, come si espresse Caetani «in modo quasi assoluto gli elementi fondamentali su cui

---

<sup>215</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta del 7 ottobre 1926, pp. 31-32. Nella riunione del Comitato di Presidenza Caetani informava che col ministro Belluzzo si era giunti ad una chiarificazione e che il Ministero avrebbe emesso un decreto per fornire alla Agip i fondi necessari per le ricerche. La procedura decisa dal Ministero dell'Economia Nazionale era lenta, secondo alcuni esponenti del Comitato, che reputavano necessario iniziare subito i lavori con i fondi dell'Agip. Ancora una volta emergevano contrasti sull'autonomia lavorativa dell'Agip, decisa a portare avanti il programma di ricerca, ma senza entrare in contrasto col Ministero dell'Economia Nazionale, con il quale cercava di trovare un *modus vivendi*, in quel momento di confusione riguardo alle competenze sulla ricerca.

<sup>216</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 Novembre 1928*, seduta del 16 ottobre 1926, p. 69. Vedi la nota 58 per i dissidi tra i due Ministeri. Il 25 settembre 1926 il vicepresidente dell'Agip Caetani e il ministro Belluzzo si incontrarono, presente anche Mussolini, per dirimere la controversia sulle attribuzioni dei due enti. Infine alla Agip fu concesso «non soltanto il compito di eseguire le perforazioni, ma altresì di fare tutti gli studi geologici e le indagini scientifiche per individuare i giacimenti petroliferi», come informò Caetani al Consiglio di Amministrazione Agip del 7 aprile 1927, *ibid.*, seduta del 7 aprile 1927, p. 105. Il vicepresidente Caetani informò il Comitato di Presidenza già il 22 settembre 1926 che era ferma intenzione del Ministero dell'Economia Nazionale, di avocare a sé tutta la parte direttiva concernente le ricerche petrolifere in Italia, affidando all'Agip la esecuzione materiale delle stesse. Caetani proponeva di interpellare il Capo del Governo per stabilire i ruoli dei due enti, vedi AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 22 settembre 1926, pp. 21-22.

<sup>217</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta del 16 ottobre 1926, p. 69.

innestare il lavoro di ricerca»<sup>218</sup>. Mancavano in pratica le carte geologiche delle zone petrolifere più importanti del paese, mancavano rilievi topografici, le analisi dei gas e dei petroli e gli studi geofisici; le manifestazioni di idrocarburi erano state registrate, ma non la loro esatta posizione e mancava una carta dell'Italia in cui fossero indicate tali manifestazioni in modo sintetico e complessivo. Oltre questi dati sconcertanti, continuava Caetani, non si trovava un ufficio od un archivio «sul quale fossero riunite tutte le informazioni, studi, carte, ecc., riguardanti le manifestazioni e l'Industria del Petrolio in Italia». Il Ministero dell'Economia Nazionale mise a disposizione i suoi archivi e quelli dei Distretti Minerari, ma l'Agip ottenne poco materiale su cui poter lavorare. Caetani quindi informò il Consiglio che l'ufficio tecnico dell'Agip aveva cominciato un duro lavoro di preparazione scientifica, propedeutico alla successiva fase di sondaggio, onde evitare insuccessi e perdite di denaro pubblico.

Il vicepresidente si dedicò, verso la fine del 1926, alla ricerca dei tecnici necessari al lavoro preliminare di studio del territorio. Come capo sondatore, Caetani comunicò al Consiglio che era stato assunto l'ingegner Gallazzi, mentre per i rilievi geofisici aveva contattato una ditta tedesca<sup>219</sup>. In base al lavoro dei geologi le zone d'Italia più promettenti dal punto di vista petrolifero risultarono la Sicilia, nella regione di Bivona, poi gli Abruzzi nella zona di San Valentino e infine la zona dell'avellinese, presso Casalbene.

Nel frattempo la quadra geofisica tedesca ingaggiata dall'Agip, con cui collaborava il professor Belluigi, rilevava la zona di San Colombano in cui si stava impiantando una sonda per i primi assaggi, mentre altre due sonde sarebbero state impiantate rispettivamente a San Valentino ed a Bivona<sup>220</sup>. Il ricorso all'esperienza estera, nella fattispecie tedesca, era un sintomo della inesistente attività di ricerca italiana nel campo delle prospezioni geofisiche. L'Agip mobilitò tutti i geologi che all'epoca erano disponibili e tutti gli esperti italiani per avviare una schedatura completa delle zone che si ritenevano potenzialmente ricche di petrolio<sup>221</sup>. Soprattutto l'Agip aveva difficoltà con il lavoro di

---

<sup>218</sup> *Ibid.*, II<sup>a</sup> parte della seduta del 7 aprile 1927, pp. 105-106.

<sup>219</sup> *Ibid.*, seduta del 16 dicembre 1926, p. 82; M. PIZZIGALLO, *L'Agip cit.*, pp. 103-105.

<sup>220</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta dell'11 marzo 1927, pp. 58-59.

<sup>221</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, II<sup>a</sup> parte della seduta del 7 aprile 1927, p. 110. I geologi impiegati dall'Agip erano i professori Porro, Anelli, Fiorentin e Bonarelli. L'Agip organizzò tre squadre di esplorazione, una per l'Italia del Nord, una per l'Italia Centrale e Meridionale ed una per la Sicilia con il compito di ricercare, esaminare e registrare «minutamente» tutte le manifestazioni di petrolio, gas, acque salate e solforose, asfalti e bitumi esistenti in Italia. Il professor Levi di Bologna aveva l'incarico di organizzare una squadra col compito di analizzare i campioni di gas prelevati. Infatti la presenza, maggiore o minore, di etano nei gas era una indicazione importante nella ricerca del petrolio. Oltre ai gas l'Agip procedette alla classificazione dei petroli scoperti, tramite varie analisi, in quanto non esistevano, fino ad allora, informazioni sulle caratteristiche dei petroli italiani, *ibid.*, pp. 106-107.

sondaggio, perché mancavano gli esperti del settore e doveva ricorrere necessariamente al «costoso personale estero in attesa che venga ammaestrato un corpo di nuovi sondatori italiani»<sup>222</sup>. Infatti le poche ricerche geofisiche italiane si limitarono esclusivamente alle zone montuose e collinose degli Appennini, dove gli strati geologici erano stati compressi e fratturati. In queste zone erano presenti manifestazioni petrolifere, ma gli studi italiani le ritenevano delle «fughe di petrolio», in quanto perdite di precedenti grandi serbatoi petroliferi successivamente frantumatisi. Quelle zone erano state già impiegate dai piccoli operatori privati italiani per l'estrazione, ma le ricerche dovevano concentrarsi nella zona della Pianura Padana e nelle zone «ai piedi dei monti e foss'anche nelle Paludi Pontine», come spiegava al Consiglio Caetani, per scoprire i veri giacimenti<sup>223</sup>. Quindi, prima di tutto si dovevano individuare gli anticlinali e in seguito si potevano effettuare i sondaggi, dal momento che l'intera area padana era inesplorata, e non si poteva procedere senza un criterio scientifico di studio preliminare del territorio. In questo senso le esperienze di ricerca tedesche erano fondamentali, in quanto fornivano un notevole salto di qualità all'Agip grazie all'impiego di nuove tecniche geofisiche, quali la gravimetria e la sismica a riflessione<sup>224</sup>. La ditta tedesca *Exploration*, dopo rilievi gravimetrici, aveva individuato nella zona di San Colombano un duomo anticlinale in cui vi erano manifestazioni di petrolio. Era possibile quindi che vi fosse, sotto la collina di San Colombano un vero giacimento di petrolio, rimanendo da stabilire se il terreno sottostante avesse le caratteristiche di serbatoio per il petrolio. Il 30 marzo 1927 si iniziò la perforazione, con la Sonda Agip N. 2, su uno degli estremi dell'asse maggiore dell'anticlinale di San Colombano, a cui ne sarebbero seguite altre due, dopo gli studi geologici del professor Porro grazie ai rilievi geofisici. In questi rilievi l'Agip riponeva grandi speranze in quanto i sondaggi avvenivano in base a studi razionali e scientifici e nel caso positivo l'Agip sperava in una «prima soluzione del grande problema nazionale».

---

<sup>222</sup> *Ibid.*, p. 110. Vedi anche D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., pp. 91-92.

<sup>223</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, II<sup>a</sup> parte della seduta del 7 aprile 1927, p. 107.

<sup>224</sup> Cfr. D. YERGIN, *The prize* cit., 218-219. Gli anni Venti videro un potenziamento della tecnologia di ricerca petrolifera dovuta soprattutto all'impiego di tecnologie che furono utilizzate durante la Prima Guerra Mondiale. Dopo la surface geology si passò alla geofisica, che permise di individuare degli strati sottostanti in cui poteva essere contenuto il petrolio. Un primo strumento impiegato per le ricerche fu la bilancia di torsione, che consentiva di misurare le differenze di gravità fra due punti della superficie, fornendo qualche indicazione sulla struttura inferiore della superficie. Un altro strumento era il magnetometro, che misurava i cambiamenti del campo magnetico terrestre, fornendo ulteriori indizi sul sottosuolo. Anche il sismografo fu utilizzato nell'esplorazione petrolifera, in seguito ai suoi impieghi bellici da parte della Germania. La rifrazione sismica fu introdotta negli Stati Uniti da una compagnia tedesca nel 1923-24 e permetteva di identificare, dalla rifrazione delle onde create da esplosioni di dinamite sulle strutture sotterranee, duomi di sale dove poteva trovarsi il petrolio. Dalla rifrazione si passò alla riflessione sismica che registrava le onde che rimbalzavano dalle rocce di incontro nel sottosuolo, permettendo di rilevare le forme e le profondità delle strutture sottostanti.

Intanto, grazie al lavoro svolto con la ditta *Exploration*, il professor Belluigi, insieme con il professor Vercelli, riuscirono ad allestire rapidamente una sezione geofisica dell'Agip. In seguito il professor Vercelli allestì una squadra geoelettrica che avrebbe rilevato il terreno sfruttando il magnetismo terrestre e le differenze di potenziale elettrico nel terreno<sup>225</sup>.

L'Agip si avvalse per le perforazioni delle diverse tipologie scientifiche in quel momento apprese, tra cui i rilievi gravimetrici in alcuni casi, ma si dedicò anche allo sfruttamento di pozzi lavorati in precedenza da alcune compagnie private. Era questo il caso dei lavori di perforazione nella zona di Podenzano (Piacenza), in cui aveva operato la ditta *Ballerini & C.*, da cui l'Agip ingaggiò l'ingegner Carlo Zanmatti, specializzato nell'attività di perforazione petrolifera, una competenza rara e preziosa nel panorama italiano dell'industria petrolifera dell'epoca<sup>226</sup>. Invece la Sonda Agip N. 1 fu impiegata nella zona di Abbateggio, località scelta su indicazioni dei geologi italiani del Ministero dell'Economia Nazionale e su «premura di S. E. Belluzzo». La Sonda Agip N. 3 fu invece impiegata in Sicilia, presso Bivona, in cui i geologi italiani ed esteri concordavano sulla presenza del petrolio<sup>227</sup>.

Il vicepresidente Caetani, con riferimento alla Sicilia, espose al Consiglio anche le ricerche dell'Agip concernenti gli asfalti di Ragusa, che furono indicati come una risorsa da sfruttare nel programma dell'Agip. Caetani informava il Consiglio che sulle potenzialità degli asfalti ragusani si era esagerato oltre modo e che il giacimento di asfalto era stato

---

<sup>225</sup> Cfr. D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., pp. 98-99. La gravimetria, che fu largamente impiegata in Europa, si basava sulla rilevazione delle minime differenze della forza di gravità create dalla diversa densità del sottosuolo. Inoltre la gravimetria, impiegata con successo in Romania e negli Stati Uniti, era una tecnica che applicava principi fisici conosciuti e macchinari poco costosi rispetto ad altri sistemi di rilevamento del sottosuolo del periodo.

<sup>226</sup> *Ibid.*, pp. 91-93. AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, II<sup>a</sup> parte della seduta del 7 aprile 1927, p. 108; ENI, *Documenti dall'archivio storico, Vol. 2. La leggenda del pioniere. Diario Mazzini Garibaldi Pissard (1929-1983)*, a cura di D. POZZI, Roma 2008, (d'ora in poi *Documenti* cit., Vol. 2), p. 34. La società *Ballerini & C.* abbandonò gli scavi di Podenzano per mancanza di fondi. La società aveva lavorato in Albania e costruiva impianti di perforazione per pozzi artesiani. Insieme con Carlo Zanmatti lavorava anche il fratello, Alberto Zanmatti, anche egli tecnico della perforazione, ed entrambi lavorarono per l'Agip, in seguito ENI. Carlo Zanmatti, ingegnere civile originario di Travo (PC), si occupò di perforazioni petrolifere nella *Ballerini* e fu in seguito assunto dall'Agip. Nell'Agip diresse i lavori di perforazione in Italia e in Africa Orientale, fu a capo della Direzione mineraria dal 1940, commissario politico e infine Presidente durante la Repubblica Sociale Italiana. Considerate le sue competenze Mattei lo impiegò nell'attività mineraria dell'ENI dove ricoprì incarichi di dirigenza fino anni Ottanta. Alberto Zanmatti perfezionò le sue competenze nel campo della perforazione in Romania, diventando uno dei primi tecnici italiani esperti del sistema rotary. Fu assunto dall'Agip nella seconda metà degli anni Venti, lavorò in Italia, in Iraq dal 1933 al 1936 ed in Africa Orientale, dirigendo le ricerche nelle isole Dahlac. Rientrato in Italia diresse il gruppo piacentino del Servizio lavori e nel dopoguerra diventò responsabile del Servizio produzione e coltivazione giacimenti dell'Agip Mineraria, *ibid.*, p. 208.

<sup>227</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, II<sup>a</sup> parte della seduta del 7 aprile 1927, p. 109. L'Agip decise di rilevare l'intera zona che scorreva nella via Emiliana con gli strumenti geofisici che avevano fornito un buon risultato. A tal fine l'Agip stava acquistando da una società tedesca di Berlino gli strumenti necessari, mentre l'Istituto Geografico Militare, insieme col professor Soler, stavano istruendo il personale. Inoltre l'Agip era in contatto con un'altra azienda tedesca per ottenere gli strumenti sismici considerati non inferiori ai coevi sistemi gravimetrici.

studiato per la prima volta attentamente dai tecnici *Agip*. Dai risultati dello studio geologico era emerso che il giacimento si era «abbassato per effetto di un sistema di faglia» in una zona considerata, in precedenza, sterile. Lo studio del giacimento era stato commissionato dall'*Agip* alla società *Rodio*, che avrebbe effettuato gli opportuni carotaggi. Riguardo gli studi sugli asfalti di Ragusa, Gualdi esprimeva in Consiglio la sua soddisfazione, sia per lo studio in sé sulla consistenza dei giacimenti, sia per il fatto che l'*Agip* aveva finalmente avviato l'attività di ricerca vera e propria. Manifestava quindi una certa attenzione richiedendo informazioni al vicepresidente Caetani sulle tecniche adottate per le ricerche, ritenendo peraltro che si impiegassero ancora squadre straniere nel lavoro di esplorazione, poiché considerava le squadre italiane non del tutto preparate per l'impiego dei nuovi strumenti. Dopo che Caetani aveva rassicurato Gualdi sul fatto che, grazie al professor Belluigi la preparazione delle squadre italiane sarebbe avvenuta presto e senza problemi, il Consiglio si discuteva la proposta del presidente Conti di costituire un Comitato ristretto a tre membri, cui delegare i poteri per lo svolgimento dei lavori di ricerca. Fino ad allora il Consiglio di Amministrazione aveva avuto il controllo sulle ricerche e su tutte le questioni attinenti le ricerche, tuttavia Conti riteneva più opportuno conferire maggiori poteri al gruppo tecnico diretto dall'amministratore delegato Laviosa, dal direttore tecnico Amoretti e dal vicepresidente Caetani<sup>228</sup>. Nonostante in Consiglio non tutti i membri fossero favorevoli, la proposta del presidente di affidare al Comitato Tecnico la preparazione dei «programmi per i lavori di ricerca in Italia» venne approvata dal Consiglio all'unanimità.

Il vicepresidente Caetani riferiva periodicamente in Consiglio sullo stato di avanzamento dei lavori in Italia. Nel luglio 1927 propose al Consiglio di approvare i contratti di lavoro di diverse aziende consultate per i lavori di perforazione nei cantieri di San Colombano, Podenzano, Abbateggio, Bivona e Ragusa. Tra le società contattate, oltre la *Exploration* che avrebbe continuato le ricerche col sistema gravimetrico, altre due erano straniere, la *Prospection* e la *Piepmeyer*, che avrebbero effettuato ricerche con i metodi,

---

<sup>228</sup> *Ibid.*, pp. 111-112. Gualdi non era favorevole al conferimento totale dei poteri del Consiglio al Comitato, assecondato dal consigliere Petretti, che riteneva giusta la delega per quanto riguardava la sfera strettamente tecnica. Per le questioni generali e per gli acquisti di materiali, Petretti riteneva che dovesse deliberare il Consiglio anziché il Comitato. Pirelli considerava che, conferendo al Comitato la cura degli aspetti tecnici, si sarebbe potenziata sensibilmente la rapidità dei lavori, però lo stesso Comitato avrebbe dovuto presentare i programmi al Consiglio che avrebbe proceduto alla loro approvazione senza entrare in «questioni di dettaglio». Sul fronte delle spese intervenne Caetani che tranquillizzò Petretti facendo notare che le spese erano minime, poiché molto materiale era stato ottenuto dal Ministero dell'Economia Nazionale e al massimo si sarebbe dovuto acquistare un sistema Rotary per la perforazione e qualche strumento. In seno al Consiglio la delega dei poteri al Comitato era evidentemente vista come una cessione di sovranità che riguardava non solo gli aspetti tecnici, ma anche quelli amministrativi ed economici, a cui chiaramente il Consiglio non intendeva abdicare, cfr. D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., pp. 87-88.

rispettivamente, sismici e geoelettrici<sup>229</sup>. Gli studi geofisici, informava Caetani, si erano concentrati soprattutto nella zona di San Colombano che ormai era piuttosto chiara<sup>230</sup>. Gli studi geosismici e geoelettrici delle squadre tedesche erano stati accuratamente osservati dalle squadre italiane guidate dal professor Vercelli. Ora gli stessi metodi erano impiegati nello studio della Pianura Padana e, visti i risultati raggiunti, anche la struttura del sottosuolo appenninico poteva essere ragionevolmente rilevata. La sonda di Abbateggio era giunta ad oltre 300 metri di profondità e sembrava aver individuato strati petroliferi, mentre la sonda di San Colombano permise di scoprire continue manifestazioni di gas e idrocarburi leggeri. In Sicilia, dopo una sosta per problemi tecnici, la ditta *Rodio* riprendeva i lavori vicino a Ragusa, dove l'*Agip* attendeva di scoprire la consistenza del giacimento asfaltifero. Frattanto l'*Agip* decise di rilevare geologicamente tutto l'Appennino Emiliano, le Marche e la Sicilia mentre già una quinta sonda avrebbe esplorato la zona «assai promettente» di Miano, presso Parma<sup>231</sup>.

Un riepilogo dei lavori sui vari cantieri dell'*Agip* fu fatto da Amoretti nel gennaio 1928 al Consiglio, in cui esponeva le profondità raggiunte dai sondaggi nei vari pozzi, le tecniche impiegate e informava inoltre i membri di imminenti nuove trivellazioni presso Palermo e Parma<sup>232</sup>. Amoretti riferiva le stesse osservazioni al Comitato di Presidenza il mese successivo, mentre il Comitato decideva di incrementare le ricerche in Italia assumendo l'ingegner Zuber come geologo e l'ingegner Veneziani come sondatore, componendo inoltre una nuova squadra geofisica italiana<sup>233</sup>. L'assunzione dell'ingegner Veneziani fu ribadita dall'amministratore delegato Laviosa nella riunione di marzo del Comitato di Presidenza, nel quadro di un potenziamento del personale specializzato, dopo discussioni inerenti la lentezza dei lavori che videro contrapposti il direttore tecnico Amoretti e l'amministratore delegato Laviosa al proposito. Il Comitato appoggiò la linea dell'amministratore delegato, proponendo che i lavori progettati si avviassero sollecitamente ed in zone ritenute idonee dalle organizzazioni tecniche di cui si avvaleva l'*Agip*<sup>234</sup>.

---

<sup>229</sup> AS ENI, *Libro Verbali I, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, II<sup>a</sup> parte della seduta del 27 luglio 1927, pp. 138-139. Le altre società, la *Bonariva*, la *Rodio*, la *Ballarini* si sarebbero occupate delle perforazioni presso San Colombano, Ragusa e Podenzano mentre la ditta *Togni* avrebbe fornito i tubi.

<sup>230</sup> *Ibid.*, II<sup>a</sup> parte della seduta del 28 ottobre 1927, p. 148.

<sup>231</sup> *Ibid.*, p. 149.

<sup>232</sup> *Ibid.*, seduta del 21 gennaio 1928, p. 154.

<sup>233</sup> AS ENI, *Libro I, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 10 febbraio 1928, p. 85. Nella stessa riunione il vicepresidente Caetani informò il Comitato che aveva avuto dei colloqui col Capo del Governo e col ministro delle Finanze per cercare di ottenere maggiori fondi per la ricerca in Italia. Il ministro intendeva lasciare, in linea di massima, all'*Agip* le somme che invece dovevano andare al Tesoro quale dividendo, come parte da utilizzarsi per le ricerche.

<sup>234</sup> *Ibid.*, seduta dell'8 marzo 1928, pp. 87-88.

Soprattutto la regione Sicilia possedeva grandi possibilità di sfruttamento, come illustrava Amoretti al Consiglio, permettendo di lavorare su tre potenziali sorgenti: i calcari asphaltici, gli schisti bituminosi e il petrolio<sup>235</sup>. Per i calcari asphaltici, dopo gli studi geologici del professor Bonarelli e gli studi minerari dell'ingegner Caetani e dell'ingegner Rovazza, la zona più interessante fu individuata nei pressi di Ragusa. I depositi potevano fornire un grosso aiuto all'economia italiana qualora fossero stati studiati con cura dal punto di vista minerario, e perciò due società italiane stavano studiando il terreno per valutarne la consistenza delle rocce asphaltiche.

L'individuazione degli schisti bituminosi era da ascrivere al professor Rovazza, che dopo accurate ricerche scoprì come zona mineralizzata promettente la zona di Grotticelli, anche se i tentativi di estrazione non furono soddisfacenti fino a quel momento. Per quanto le rocce del sito, valutate in 40 milioni di tonnellate, avessero tracce di olio fino al 15% e contenessero una elevata percentuale di zolfo, l'Agip riteneva di riprendere la coltivazione e l'estrazione del deposito<sup>236</sup>. Per il petrolio Amoretti riferiva che le sonde in funzione in Sicilia erano due, una presso Bivona, l'altra presso Gangi mentre una terza sonda sarebbe stata installata a Modica. Amoretti terminava la sua esposizione al Consiglio riepilogando le ricerche svolte dall'Agip nella Pianura Padana tramite i sistemi di rilevamento geofisici, ringraziando a questo proposito i professori Belluigi e Anelli per la loro opera svolta<sup>237</sup>.

---

<sup>235</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta del 20 novembre 1928, pp. 194-195.

<sup>236</sup> *Ibid.*, pp. 195-196.

<sup>237</sup> Fino all'impiego dei moderni sistemi di rilevamento, quali la gravimetria e la sismica a riflessione (a Parma fu istituito un reparto geofisico diretto dal professor Belluigi), la ricerca dei pozzi veniva eseguita, racconta Mazzini Pissard, «da tre geologi che di tanto in tanto visitavano i cantieri. Per l'alta Italia provvedeva l'eccelso professor Anelli, insegnava alle Università di Parma e Modena, scherzosamente diceva che ubicava il pozzo nelle vicinanze di ottime osterie; per l'Italia centro-meridionale provvedeva il professor Migliorini, dell'Università di Firenze. Una volta individuata l'area di grande massima, invitava un bimbo, mascotte, a fare la pipì dove voleva, in quel punto veniva ubicato il pozzo; per la Sicilia provvedeva il professor Fabiani dell'Università di Roma», cfr. *Documenti cit.*, Vol. 2, pp. 51-52. Il professor Arnaldo Belluigi era docente di geofisica e direttore dell'Istituto di Meteorologia presso il Ministero dell'Agricoltura. Cominciò a svolgere l'attività di consulenza per l'Agip poco dopo la sua fondazione, e insieme col professor Francesco Vercelli, creò e diresse la sezione geofisica del servizio studi Agip fino al 1935, sperimentando varie tecniche di prospezione ed impiegando soprattutto la gravimetria, all'epoca il sistema più utilizzato in Europa. Nel dopoguerra fu direttore dell'Istituto di Geofisica Mineraria dell'Università di Cagliari dal 1947 al 1955, *ibid.*, p. 204.

Il professor Carlo Migliorini insegnava geologia all'Università di Firenze e fu uno dei primi consulenti dell'Agip, lavorando in Italia, nel settore centro-meridionale, e lavorando all'estero. Si occupò infatti dello studio geologico della Libia e dell'Africa Orientale Italiana, dirigendo la missione geologica delle isole Dahlac nell'inverno 1935-36. Collaborò con l'Agip fino al 1945 studiando la geologia di Caviaga per poi passare, nel dopoguerra, alla *Sinclair* dove fece il consulente per le esplorazioni della Somalia, *ibid.*, p. 207. Per le ricerche in Sicilia vedi anche F. SQUARZINA, *Le ricerche cit.*, pp. 81-83 e vedi Appendice I.

In sintesi, i lavori di ricerca svolti in Italia fino al giugno 1929, comprendevano i seguenti cantieri, come esposto in una lunga relazione del presidente Giarratana nel giugno 1929 al Consiglio di Amministrazione<sup>238</sup>:

Tabella 1. Perforazioni AGIP

Località	Inizio lavori	Profondità (maggio 1929)
Abbateggio – Pescara	1 aprile 1927	841 m
San Colombano - Milano	1 aprile 1927	460 m
Bivona – Agrigento	26 settembre 1927	589 m
Podenzano - Piacenza	24 ottobre 1927	1.058 m
Gangi – Palermo	5 settembre 1928	483 m
Miano – Parma	27 agosto 1928	474 m
Rio Bargello – Parma	15 gennaio 1929	219 m
Montepelato – Parma	4 aprile 1929	208 m
Val Recchio – Parma	In montaggio	
Fontevivo – Parma	In montaggio	
Val Parola – Parma	In preparazione	

### 13. Attività estera dell'Agip: aziende controllate in Romania

L'Agip rilevò sul finire del 1926 la società rumena *Prahova* che controllava altre due società, la *Petrolul Bucuresti* e la *Atlas Petrol*, dopo gli accordi con la società *Spdi* detentrica della maggioranza delle azioni *Prahova*. Il capitale azionario delle società rumene non era ancora interamente in mano alla *Agip*, ma soprattutto le tre società, nonostante gli ottimismo di alcuni membri del Consiglio, presentavano diversi problemi: non erano integrate verticalmente tra di loro e gestivano indipendentemente le proprie attività; inoltre, al momento dell'acquisto delle azioni da parte dell'Agip, i prodotti rumeni non erano destinati all'Italia<sup>239</sup>. L'Agip doveva sostanzialmente creare l'organizzazione delle società secondo un coerente piano industriale che la vedeva all'opera all'estero, impegnata in tutta l'attività dell'industria petrolifera, dall'*upstream* al *downstream*.

<sup>238</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 10 giugno 1929, p. 28. Nel giugno del 1929 cominciarono i lavori presso Fontevivo e Fontanellato vedi F. SQUARZINA, *Le ricerche cit.*, pp. 25-26; D. POZZI, *Dai gatti selvaggi cit.*, p. 89.

<sup>239</sup> Cfr. D. POZZI, *Dai gatti selvaggi cit.*, p. 45.

L'Agip cominciò col riordinare il consiglio di amministrazione della società *Prahova*, mentre inviò in Romania il vicepresidente Caetani e il segretario Carafa d'Andria, per verificare sul posto l'entità delle problematiche delle aziende controllate<sup>240</sup>. Dopo il loro viaggio in Romania, entrambi i consiglieri Agip riferirono sulle loro indagini, dapprima al Comitato di Presidenza e successivamente al Consiglio di Amministrazione Agip. Caetani illustrò al Consiglio che, dopo accordi avuti con i Ministeri rumeni competenti, alla *Prahova* erano stati assegnati, in base alla sua concessione, due perimetri del demanio rumeno situati in territorio Moreni, dei quali secondo i tecnici, specialmente uno dei due «può essere considerato fra i migliori ancora oggi non sfruttati»<sup>241</sup>. Soprattutto Caetani e Carafa d'Andria informarono il Consiglio dell'Agip che l'organizzazione della società *Prahova* aveva fatto loro un'ottima impressione, e che l'azienda pur avendo pochi terreni da sfruttare, era considerata un organismo sano e fra le società più serie in Romania per la sua gestione. Analoghe considerazioni positive espressero i due consiglieri sulla *Petrolul Bucuresti*, mentre la *Atlas Petrol* poteva essere molto utile all'Agip, secondo Caetani, qualora il Governo rumeno avesse deciso di pagare l'interesse del prestito italiano in prodotti petroliferi anziché in denaro. Anzi, in tal senso Caetani esprimeva l'opinione che la *Snom* dovesse inaugurare una corrente di rifornimento con la Romania, avvalendosi del nuovo contratto con i russi in cui, oltre a delle quantità minime obbligatorie da ritirare, si potevano inserire anche certi quantitativi di altri prodotti da ritirarsi in Romania<sup>242</sup>.

Erano le prime informazioni che l'Agip riusciva ad ottenere sulle sue società controllate e non rappresentavano chiaramente un quadro globale del tutto esauriente. Infatti il consigliere Gualdi, in seno al Consiglio di Amministrazione, a cui venne richiesto un parere sull'acquisto delle azioni *Prahova* e *Petrolul Bucuresti* in mano a due piccoli azionisti, si esprime in modo eloquente sostenendo che il Consiglio non era in grado di

---

<sup>240</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 3 novembre, pp. 39-40. L'ingegner Parodi, della *Spdi*, e l'amministratore delegato della *Prahova* Bischoff, avisavano il Comitato di Presidenza dell'Agip che secondo le leggi rumene il Consiglio di Amministrazione della *Prahova* doveva essere costituito da almeno 8 membri rumeni su 15 e da 2 sindaci su tre. Inoltre l'amministratore delegato informava che il gruppo greco intendeva vendere all'Agip il suo pacchetto di minoranza *Romsa* a 420 lei per azione. Il Comitato rinviava per il momento l'eventuale acquisto delle azioni. L'amministratore delegato dell'Agip Laviosa informava il Comitato che l'Agip si era messa in contatto con la *Banca Commerciale Italiana* e rumena di Bucarest per definire il passaggio delle azioni *Prahova* dalla *Spdi* alla Agip, *ibid.*, p. 41.

<sup>241</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta del 16 dicembre 1926, p. 81. Il nuovo Consiglio della *Prahova* doveva raggiungere 17 membri di cui 9 rumeni, AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 7 dicembre 1926, pp. 42-43.

<sup>242</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 7 dicembre 1926, pp. 43-44.

esprimere un giudizio in quanto conosceva superficialmente «se non affatto la consistenza delle diverse Società romene controllate dalla AGIP»<sup>243</sup>.

Nel corso del 1927 l'Agip intensificò l'opera di controllo e potenziamento delle sue società controllate. Dopo aver esaminato il bilancio della società *Prahova*, chiuso al 31 dicembre 1926 con un dividendo per i soci dell'8%, secondo uno studio del direttore tecnico Amoretti e dell'amministratore delegato della *Prahova* Bischoff, erano necessari per l'esercizio dell'anno 1927 ben 70 milioni di lei di investimenti per materiali e sonde<sup>244</sup>. Per la società *Petrolul Bucuresti* il dividendo sarebbe stato del 17%, rispetto al 22% proposto dall'amministratore delegato ingegner Gane, lasciando il restante 5% per gli ammortamenti e per ulteriori attività dell'azienda. Nel nuovo consiglio di amministrazione della *Petrolul Bucuresti* si insediarono due nuovi membri, cioè il conte Carafa d'Andria e il commendator Barberio, mentre furono approvati sia l'installazione dei depositi a Costanza, sia la costruzione di nuovi impianti per la raffineria. I finanziamenti sarebbero giunti tramite la *Prahova* e perciò fu autorizzato l'amministratore delegato Bischoff a stanziare nel fabbisogno della *Prahova* 25 milioni di lei, cifra massima impiegabile per gli investimenti nella *Petrolul Bucuresti*. Bischoff avrebbe dovuto verificare, una volta rientrato in Romania, sia l'entità dei lavori proposti dalla *Petrolul Bucuresti* sia l'opportunità e la priorità delle nuove costruzioni, avvisando l'Agip prima di procedere nella sua attività. Tramite Bischoff furono acquistate le 8-9.000 azioni della *Petrolul Bucuresti*, al prezzo di 1.200 lei ciascuna, in mano al signor Galiazatos che dovette però rinunciare alla sue cariche all'interno della *Prahova* e *Petrolul Bucuresti*<sup>245</sup>. L'acquisto delle azioni della *Petrolul Bucuresti* continuava da parte della *Prahova* che, come disse Conti al Consiglio dell'Agip, controllava oramai i tre quarti del capitale azionario della società di raffinazione *Petrolul Bucuresti* grazie alle ultime 10.500 azioni acquisite<sup>246</sup>.

---

<sup>243</sup> AS ENI, *Libro Verbalì 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta del 16 dicembre 1926, p. 81.

<sup>244</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbalì del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 4 marzo 1927, pp. 46-48. La società *Prahova* aumentò il capitale da 100 a 500 milioni di lei, come stabilito da accordi tra Caetani, Bischoff e il legale della *Prahova* avvocato Boanta, *ibid.*, seduta del 7 dicembre 1926, p. 44.

<sup>245</sup> *Ibid.*, p. 48. La società *Prahova* avrebbe coperto economicamente l'operazione e considerate le spese che doveva affrontare per i suoi programmi e quelli della *Petrolul Bucuresti*, avrebbe richiamato 2 o 3 decimi in conto aumento del capitale per una somma tra i 40-60 milioni di lei. Il membro delle società rumene *Prahova* e *Petrolul Bucuresti*, Aristide Galiazatos, aveva già offerto di vendere le azioni in suo possesso per 1.600 lei, le 8.000 azioni *Petrolul Bucuresti* e per 425 lei le azioni *Prahova*, come informò Caetani al Comitato il 7 dicembre 1926. Il Comitato, in quel momento deliberò di non prendere in considerazione l'acquisto delle azioni *Prahova* e di offrire per le *Petrolul Bucuresti*, 1.200 lei ad azione, *ibid.*, seduta del 7 dicembre 1926, p. 45; Galiazatos era membro del Comitato Direttivo e del consiglio di amministrazione della *Petrolul Bucuresti* e del consiglio di amministrazione della *Prahova*.

<sup>246</sup> AS ENI, *Libro Verbalì 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta del 7 aprile 1927, pp. 115-116.

Verso la fine di aprile 1927 il direttore tecnico Amoretti illustrò al Comitato di Presidenza il programma di lavoro dell'Agip da sviluppare in Romania, nei perimetri di Ochiuri, Gura Ocniței, Gorgota e Colibasi, dove sarebbero state installate quattro sonde. I primi due perimetri erano i più interessanti: la zona di Colibasi era considerata di minore interesse a causa delle sue condizioni geologiche, mentre l'area di Gorgota prevedeva la ricerca in profondità giungendo direttamente allo strato meotico<sup>247</sup>. La spesa prevista per l'impianto delle quattro sonde era di 75 milioni di lei, di cui 35 milioni entro necessari ottobre, mentre i restanti 40 milioni di lei erano da ripartire fino all'ottobre 1928. Il Comitato prendeva atto delle comunicazioni di Amoretti e conferiva allo stesso, ed al conte Carafa d'Andria, l'incarico di esercitare il controllo sulla società *Prahova* e sulle altre due società controllate dall'Agip<sup>248</sup>.

L'organizzazione delle aziende controllate continuava a mano a mano che gli esponenti Agip si rendevano conto delle difficoltà che dovevano affrontare e risolvere per permettere un razionale sfruttamento delle stesse. Nel corso del 1927 l'Agip acquisì le restanti azioni della *Prahova* ancora in mano della *Spdi*, mentre si procedette ad una decisa ristrutturazione delle aziende *Petrolul Bucuresti* ed *Atlas Petrol*<sup>249</sup>.

La società *Atlas Petrol*, dopo l'indagine effettuata e presentata dal conte Carafa d'Andria al Comitato, e relativa al 30 giugno 1927, manifestava una situazione fortemente negativa e dopo ulteriore esame da parte del signor Santini, delegato dell'Agip in Romania, le condizioni generali della *Atlas Petrol* richiedevano interventi radicali. Furono quindi indicate all'amministratore delegato della *Prahova* Bischoff una serie di operazioni da effettuarsi onde sistemare la *Atlas Petrol*, procedendo ad una revisione generale della società che abbracciava tutti i settori della medesima<sup>250</sup>.

---

<sup>247</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 29 aprile 1927, p. 56. Per i lavori nei perimetri di Ochiuri, Gura Ocniței e Colibasi, Amoretti riteneva si dovessero effettuare adottando il sistema ad economia, cioè con lentezza poiché affidare i lavori a delle imprese avrebbe significato un lavoro rapido e ciò poteva causare controversie con le autorità, visto che le Autorità Minerarie Romene imponevano un «programma di esplorazione molto accorto».

<sup>248</sup> *Ibid.*, pp. 57-58. Amoretti illustrò anche la possibilità di lavorare insieme con la società *Gallia Naphta*, confinante con la *Prahova*, la quale aveva richiesto di far partecipare la *Prahova* a dei sondaggi nei suoi terreni.

<sup>249</sup> *Ibid.*, seduta del 26 luglio 1927, p. 66. Pirelli fu incaricato di ottenere un dilazionamento dei pagamenti per l'acquisto delle azioni *Prahova* possedute dalla *Spdi*.

<sup>250</sup> *Ibid.*, p. 67. All'amministratore delegato Bischoff furono richiesti interventi su sette punti riguardanti: «1. Che si proceda alla revisione degli apporti originali; 2. Che si proceda alla realizzazione immediata dei crediti; 3. Che si proceda alla vendita della Raffineria Coroana alle migliori condizioni possibili, osservando a questo riguardo che il Sig. Bischoff ha preso speciale impegno personale; 4. Che si proceda alla realizzazione della partecipazione Romena Egiziana; 5. Che si studino le modalità per il passaggio, alla *Petrolul Bucuresti*, al valore reale degli oggetti di cui al comma b; 6. Che il Consiglio di *Atlas Petrol* dia mandato ai Sigg. Bischoff e Santini di procedere alla riorganizzazione della Direzione e del Personale della *Atlas Petrol*, valendosi eventualmente di elementi della *Petrolul Bucuresti*, previ accordi con questa ultima società; 7. Che il Consiglio della *Atlas Petrol* dia agli stessi Sigg. Bischoff e Santini, ed esclusivamente ad

Per quanto riguardava la *Petrolul Bucuresti*, Santini comunicava da Bucarest all'amministratore delegato Laviosa, la sua proposta di esonerare l'amministratore delegato della *Petrolul Bucuresti* Gane, in quanto si sarebbero apportate economie all'azienda, sia per i minori assegni da conferire all'ingegner Gane, sia per la sua gestione in qualità di amministratore delegato che si rivelava spesso antieconomica. Allo stesso tempo però Santini richiedeva che Gane venisse mantenuto in carica come consulente tecnico della società, e come rappresentante della stessa all'interno dei Sindacati dei Raffinatori Rumeni<sup>251</sup>. Il Comitato approvò le proposte di Santini e deliberò anche di non nominare un nuovo amministratore e direttore generale, affidando la direzione della società a Santini e Moriatti, quest'ultimo nominato direttore commerciale della società<sup>252</sup>.

La riorganizzazione della *Atlas Petrol* invece comportò una serie di provvedimenti che il conte Carafa d'Andria illustrò al Comitato. Furono licenziati Weintraub e Lindemann, rispettivamente amministratore delegato e direttore della *Atlas Petrol*, sostituiti da un Comitato di Direzione formato da Bischoff, Santini e Moriatti, che avrebbe gestito le attività della società, soprattutto la delicata fase di rinnovamento. Il Comitato di Direzione doveva occuparsi di eliminare tutte le attività esuberanti gli scopi sociali e di ridurre il personale, cumulando le mansioni degli impiegati licenziati con quelle degli impiegati della *Petrolul Bucuresti* che svolgevano mansioni analoghe, mentre la raffineria *Coroana* doveva essere data in locazione alle migliori condizioni possibili<sup>253</sup>.

Per quanto riguardava la *Prahova*, il direttore tecnico Amoretti esponeva al Consiglio di Amministrazione *Agip* che la società aveva cominciato i lavori per installare una nuova sonda a Gorgota, e che entro breve tempo, sarebbero state installate due sonde presso Gura Ocnitei e Ochiuri. Inoltre l'ingegner Amico, già contattato in precedenza, fu assunto come Direttore Tecnico della *Prahova*, una persona da anni al lavoro in Romania e per diverse ditte di notevole importanza<sup>254</sup>.

---

essi, la Autorità necessaria per compiere tutti quegli atti ed adottare tutte quelle misure, che riterranno necessarie nell'interesse della società».

<sup>251</sup> *Ibid.*, pp. 67-68.

<sup>252</sup> *Ibid.*, seduta del 7 ottobre 1927, pp. 73-74. Con riferimento alla *Petrolul Bucuresti*, Santini era autorizzato ad ottenere le dimissioni dell'ingegner Gane come stabilito dal Comitato. La *Prahova* avrebbe inoltre acquistato le azioni in mano a Gane, 5.000 della *Petrolul Bucuresti*, a 1.100 lei per azione al massimo. Per il posto di consulente all'interno della *Petrolul Bucuresti* avrebbe ottenuto una remunerazione annua pari a trecentosessantamila lei.

<sup>253</sup> *Ibid.*, p. 74; AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, II<sup>a</sup> parte della seduta del 28 ottobre 1927, pp. 147-148.

<sup>254</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, II<sup>a</sup> parte della seduta del 28 ottobre 1927, p. 147. L'ingegner Amico doveva sostituire l'ingegner Elias ed inoltre nel consiglio di amministrazione della *Prahova* ancora non furono sostituiti Parodi e Laporta, facenti parte della *Spdi*, AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 7 ottobre 1927, p. 73.

Nel gennaio 1928 Amoretti informava il Consiglio dell'Agip che la *Prahova* aveva prodotto 13.500 tonnellate di greggio nel corso del 1927, una produzione leggermente superiore al 1926. Tuttavia il forte calo dei prezzi del greggio, comportò una diminuzione del valore dei singoli vagoni di petrolio, che scesero da 25.000 lei fino a 12.000 lei per vagone, invalidando tutto l'esercizio economico dell'azienda<sup>255</sup>. I lavori della *Prahova* avrebbero avuto un incremento a partire da febbraio quando, per mezzo dei nuovi perimetri ottenuti dallo Stato, sarebbero entrate in funzione le nuove installazioni<sup>256</sup>.

La società *Petrolul Bucuresti*, nonostante la crisi, manifestava dei risultati soddisfacenti e per potenziare la raffineria, Amoretti proponeva al Consiglio di partecipare al capitale azionario della società *Texas* onde poter usufruire dell'oleodotto della società, lungo 3.500 Km, che collegava Baicoi Miniera a Baicoi Stazione. Il piano di Amoretti prevedeva di allungare il preesistente oleodotto con delle linee che raggiungessero i cantieri di Mislea e Gropi, fino al cantiere di Runcu, tutti perimetri che alimentavano la raffineria della *Petrolul Bucuresti*<sup>257</sup>. Il Consiglio approvò il piano del direttore tecnico, ma ciononostante le tre società dell'Agip avevano bisogno di ulteriori interventi. Il conte Carafa d'Andria e Amoretti illustravano quasi mensilmente le condizioni delle controllate Agip al Comitato e al Consiglio dell'Agip.

Per quanto riguardava la società *Prahova*, le sue condizioni non permisero di ripartire fra i soci dell'Agip nessun dividendo per tutto il corso del 1928, in quanto i bilanci, sia quello riferito al 31 dicembre 1927, pari a circa 7 milioni di lei ed illustrato da Carafa d'Andria al Comitato di Presidenza, sia quello riferito al 31 marzo 1928, pari a 6 milioni di lei, esposto da Amoretti al Consiglio, furono utilizzati per ammortamenti<sup>258</sup>. Il programma della *Prahova* prevedeva l'impiego di 22 milioni di lei per le spese, che come illustrò Carafa d'Andria, si sarebbero trovati con il richiamo di un decimo e mezzo del capitale di decima emissione per una cifra di 27 milioni di lei, con la quale si coprivano anche le spese del finanziamento alla *Petrolul Bucuresti*. Il programma dei lavori della *Prahova* prevedeva di continuare lo sfruttamento dei cantieri di Gropi e Runcu, cercando di ridurre le spese e di aumentare la profondità dei pozzi e nel contempo si doveva installare una sonda a Colibasi e forare la sonda Thumann N. 28, oltre le due sonde in fase di installazione sui perimetri di Stato, Gura Ocnitei e Ochiuri. Se la sonda Gorgota N. 1 avesse fornito risultati

---

<sup>255</sup> Il vagone era una unità di misura utilizzata in Romania ed era equivalente a circa 10 tonnellate, cfr. D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., p. 70.

<sup>256</sup> AS ENI, *Libro Verbal 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta del 21 gennaio 1928, p. 151.

<sup>257</sup> *Ibid.*, pp. 151-152. La *Petrolul Bucuresti* partecipò al capitale della *Texas* con 2.500.000 di lei.

<sup>258</sup> *Ibid.*, IIª parte della seduta 14 aprile 1928, p. 161; AS ENI, *Libro 1, Verbal del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 15 marzo 1928, pp. 89-91.

soddisfacenti, sarebbero state allora inserite una seconda e una terza sonda affinché si potessero raggiungere gli strati produttivi. La direzione tecnica di tutti i lavori era stata affidata all'ingegner Amico, che si sarebbe trasferito da Bucarest a Targoviste «nel centro di gravità dei vari cantieri»<sup>259</sup>.

La società *Petrolul Bucuresti* presentava un utile lordo di ammortamento al 31 dicembre 1927 di oltre 10 milioni di lei, come esposto da Amoretti al Consiglio *Agip*. Ma il dividendo per i soci si sarebbe limitato ad un 10% riservando gran parte del bilancio per eventuali spese e insolvenze oltre che per spese di carattere generale legate agli investimenti dell'azienda<sup>260</sup>.

La situazione della *Atlas Petrol* era invece piuttosto compromessa e l'*Agip* dovette ricorrere ad ulteriori misure drastiche. Il bilancio della società al 31 dicembre 1927 presentava forti perdite che furono quantificate, da parte di Carafa d'Andria, in circa 20 milioni di lei. Vista la profonda crisi della società, l'*Agip* decise di procedere all'assorbimento della *Atlas Petrol* nella *Petrolul Bucuresti*, predisponendo un piano di risanamento che prevedeva, dapprima un aumento di capitale della *Petrolul Bucuresti* fino a 50 milioni di lei, mentre in un secondo momento si sarebbe provveduto ad aumentare il capitale della società fino a 60-65 milioni di lei, in base al valore che si sarebbe riconosciuto alle azioni della *Atlas Petrol* rispetto alle azioni *Petrolul Bucuresti*<sup>261</sup>. Il segretario Carafa d'Andria, dopo ulteriori esami, propose di liquidare la *Atlas Petrol*, tranne determinati acquisti dalla stessa ad opera della *Petrolul Bucuresti*<sup>262</sup>. Secondo Carafa d'Andria erano andati perduti i 2/3 del capitale azionario della società e nonostante la vendita della raffineria *Coroana* per 3 milioni di lei, l'*Agip* avrebbe potuto recuperare del capitale in azioni in suo possesso della *Atlas Petrol* pari a 20 milioni di lei, soltanto 8 milioni di lei<sup>263</sup>. La società *Petrolul Bucuresti* invece ebbe un andamento che migliorò, soprattutto nel *downstream* con la definitiva messa in liquidazione della *Atlas Petrol*

---

<sup>259</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 15 marzo 1928, pp. 91-92. Il consiglio di amministrazione della *Prahova* fu completato con l'inserimento di Gopovici, politico rumeno e di Marchesano della *COMIT*.

<sup>260</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 15 marzo 1928, pp. 92-94; AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, IIª parte della seduta del 14 aprile 1928, p. 162.

<sup>261</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 15 marzo 1928, pp. 94-99; *ibid.*, seduta del 14 aprile 1928, pp. 101-102, dove venne deciso sottoporre al Consiglio *Agip* l'aumento di capitale della *Petrolul Bucuresti* fino a 60-65 milioni di lei per procedere all'assorbimento della *Atlas Petrol*; AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, IIª parte della seduta del 14 aprile 1928, pp. 162-163.

<sup>262</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 31 maggio 1928, p. 104.

<sup>263</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, sedute del 4 luglio 1928, pp. 112-113 e del 15 novembre 1928, p. 119.

mentre la *Prahova*, oltre a dover risolvere alcune questioni inerenti dei piccoli azionisti, non avrebbe prodotto dividendi in base all'esercizio del 1928<sup>264</sup>. Ma la società dimostrava ancora delle carenze a livello dirigenziale, come rilevò il delegato dell'*Agip* a Bucarest Santini, tanto che era necessario un rimaneggiamento della Direzione, soprattutto a partire dalla figura dell'amministratore delegato Bischoff<sup>265</sup>.

Il cavalier Santini, fiduciario dell'*Agip* in Romania, si dimise nel marzo del 1929 mentre in aprile l'amministratore delegato dell'*Agip* Amoretti si recò in Romania per esaminare attentamente la situazione delle società rumene<sup>266</sup>. L'amministratore delegato, dopo aver soggiornato per un mese e mezzo in Romania, espose al Consiglio una lunga relazione affrontando tutte le tematiche inerenti le due società *Agip*, la *Prahova* e la *Petrolul Bucuresti*, fornendo un quadro abbastanza esaustivo delle condizioni economiche, del contesto operativo e del contesto politico rumeno<sup>267</sup>.

Per quanto concerneva la società *Prahova*, Amoretti informava il Consiglio, che dal punto di vista della contabilità e dei libri sociali, controllati attentamente dal segretario Carafa d'Andria, non vi era nulla da eccepire, così come il funzionamento degli uffici si mostrava in ordine. Tuttavia la gestione dell'azienda evidenziava delle particolari deficienze, ed Amoretti avvisava che la figura dell'amministratore delegato, ingegner Bischoff, benché persona di «innegabile valore» mancava di «energia» ed era ormai «esautorato». In tal modo tra l'amministrazione centrale e la direzione tecnica si manifestava una cesura organizzativa che si rifletteva negativamente a livello di cooperazione generale del lavoro. Alcuni motivi tra loro concomitanti forse facilitarono la crisi interna, come la riduzione di produzione delle vecchie coltivazioni nei cantieri di Gropi, Runcu, Bustenari, Calinet e Ghiciura, mentre i cantieri di Gorgota, sebbene avessero raggiunto una produzione di 53 tonnellate di greggio giornaliero, furono interrotti per controversie sui terreni sollevate dal Governo rumeno. Inoltre i nuovi perimetri accordati non fornivano risultati positivi, perché delle due sonde installate, una aveva esaurito la produzione e l'altra non aveva ancora

---

<sup>264</sup> *Ibid.*, seduta del 31 ottobre 1928, p. 116 e seduta del 15 novembre 1928, p. 112. Un gruppo ristretto di azionisti della *Prahova* in possesso di 83.000 azioni, non aveva ancora versato i decimi in conto capitale dopo i richiami della società. Al fine di tutelarsi la *Prahova* richiese l'intervento dell'avvocato Boanta onde procedere secondo le leggi rumene contro gli azionisti morosi; AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta del 20 novembre 1928, pp. 189-190. L'*Agip* decise di evitare le vie legali se le azioni dei soci minoritari si fossero potute acquistare a 30 lei per azione.

<sup>265</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 12 dicembre 1928, pp. 120-121. All'ingegner Bischoff fu notificato che nell'anno 1929 la società *Prahova* non avrebbe avuto un amministratore delegato.

<sup>266</sup> *Ibid.*, seduta del 26 marzo 1929, p. 123.

<sup>267</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 10 giugno 1929, pp. 30-40.

raggiunto il petrolio<sup>268</sup>. Un altro elemento negativo era rappresentato dall'ostilità del nuovo Governo rumeno nei confronti dei capitali esteri, che si manifestò immediatamente con una nuova legge mineraria. Tuttavia Amoretti riuscì a raggiungere un accordo – «assicurazione» disse Amoretti – con il Ministero dell'Industria rumeno in base al quale i precedenti terreni di Gorgota contestati dallo Stato furono lasciati alla *Prahova* mentre nella zona circostante la sonda in produzione, furono aumentati i terreni di coltivazione; furono altresì incrementati i terreni nelle regioni di Ochiuri e Gura Ocnitei per un totale di 150 ettari; per le sonde in esplorazione non ci sarebbero stati problemi e sarebbe stata accolta una nuova eventuale richiesta di sfruttamento di un perimetro fino a 400 ettari di dimensioni. Tutte queste assicurazioni, come illustrava Amoretti al Consiglio, erano da considerarsi positivamente, soprattutto per il fatto che la sonda 1A era entrata in produzione e forniva una gettito giornaliero di circa 130 tonnellate<sup>269</sup>. Questo elemento era ritenuto positivo dai geologi che avevano valutato le capacità del sottosuolo della *Prahova* intorno alle 80.000 tonnellate per ettaro, ritenendolo uno dei migliori della Romania; una simile disponibilità petrolifera avrebbe permesso alla società *Prahova* un sicuro avvenire una volta ottenuti tutti i perimetri definitivi<sup>270</sup>.

Per quanto riguardava l'amministrazione della società, una volta eliminato il ruolo dell'amministratore delegato, di anno in anno si sarebbe eletto un Comitato Direttivo che avrebbe gestito gli aspetti finanziari e amministrativi, mentre il Direttore Tecnico avrebbe controllato lo svolgimento dei lavori e la scelta dei macchinari, dipendendo comunque dal Comitato. Sui lavori da svolgersi nei nuovi cantieri invece erano necessari nuovi mezzi, in quanto i vecchi cantieri comprendevano vecchie installazioni non più utilizzabili, che anzi sarebbero state liquidate. Per le nuove concessioni l'*Agip* aveva intenzione di installare le nuove tecnologie rotary per le perforazioni da avviarsi quanto prima, ma non prima del 1930 in quanto erano necessarie le appropriate officine per le eventuali riparazioni dei nuovi macchinari<sup>271</sup>. Le aspettative di produzione della *Prahova* per tutto il 1929, secondo le comunicazioni di Amoretti ed in base ai dati sui vecchi ed i nuovi cantieri, potevano

---

<sup>268</sup> *Ibid.*, p. 31. Amoretti riteneva che tutti i vari elementi insieme costituissero un fattore negativo fortemente sentito dal personale che si aspettava un futuro incerto.

<sup>269</sup> *Ibid.*, pp. 32-33.

<sup>270</sup> *Ibid.*, p. 33.

<sup>271</sup> *Ibid.*, p. 34; D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., p. 69. L'*Agip* cominciò trattative con due gruppi statunitensi per ottenere nuovi impianti. Le due società contattate erano la *National Supply Company* e la *Oil Well Supply Company*.

aggirarsi intorno ai 30 vagoni al giorno, cioè circa 300 tonnellate di greggio, che significavano un incasso di circa 10 milioni di lei mensili<sup>272</sup>.

La società di raffinazione *Petrolul Bucuresti* invece presentava degli impianti vecchi che ormai necessitavano di una revisione radicale. Il fatto che l'azienda avesse fornito comunque degli utili dipendeva dalle sue particolari condizioni di lavoro che avevano come cliente lo Stato rumeno. Infatti la raffineria lavorava per conto terzi, con contratti di lunga durata a condizioni vantaggiose, di cui il più importante fu stipulato con lo Stato che garantiva la fornitura del greggio e garantiva il pagamento da parte dei raffinatori<sup>273</sup>. Tuttavia nel 1929 il Governo rumeno intendeva rescindere il contratto con i raffinatori sospendendo così la fornitura del petrolio greggio<sup>274</sup>. Per l'*Agip*, come informava Amoretti al Consiglio, il punto nodale consisteva nella perdita della maggior fonte di guadagno della *Petrolul Bucuresti*. Secondo Amoretti era necessario procedere alla riorganizzazione dell'azienda, affinché potesse fornire un servizio proficuo, e proponeva soprattutto un piano di riforme tecniche che trasformasse la distillazione da ciclo discontinuo a ciclo continuo, insieme con la sostituzione delle pompe a vapore con nuove pompe a trasmissione, rotative, di maggiore potenza e rendimento<sup>275</sup>. Con una spesa intorno ai 10 milioni di lei si sarebbe permesso allo stabilimento di aumentare il trattamento del greggio da 8.000 vagoni all'anno a 14.000 vagoni all'anno, con un rapido ammortamento dell'investimento. Nel primo trimestre del 1929 furono lavorati 2.018 vagoni di greggio contro i rispettivi 1.638 vagoni del 1928, fornendo quindi l'azienda un risultato positivo con una spesa di 1.587 lei contro la precedente di 2.144, consentendo un utile lordo di 3 milioni di lei. L'attività commerciale svolta dalla *Petrolul Bucuresti* aveva manifestato un andamento positivo dopo il distacco dalla *Atlas Petrol*. Grazie alle capacità del direttore generale Moriatti i risultati finanziari del ramo commerciale furono, nonostante varie problematiche, «abbastanza lusinghieri». Considerata la produzione della società *Prahova*, Amoretti poteva comunicare che l'esportazione dei prodotti dalla Romania avrebbe avuto un effetto positivo per l'*Agip*, tramite i serbatoi nel porto di Costanza<sup>276</sup>.

---

<sup>272</sup> AS ENI, *Libro Verbal* 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931, seduta del 10 giugno 1929, p. 35.

<sup>273</sup> *Ibid.*, p. 36. Nel 1924 lo Stato rumeno con un anticipo di sette milioni di dollari affidò ad un gruppo di quattro raffinerie fra cui la *Petrolul Bucuresti* il trattamento di 20.000 vagoni di greggio all'anno, fissando un elevato compenso. Nel 1928 il costo della lavorazione fu per la *Petrolul Bucuresti* pari a 2.000 lei per vagone mentre il compenso era di 3.600 lei per vagone.

<sup>274</sup> *Ibid.*, pp. 36-37.

<sup>275</sup> *Ibid.*, p. 37.

<sup>276</sup> *Ibid.*, pp. 38-39. La società *Texas*, ora controllata dall'*Agip* aveva terminato l'oleodotto di collegamento tra Ploiești e Mîslea che stava per entrare in funzione. Tale infrastruttura avrebbe consentito alla raffineria di ottenere del greggio di ottima qualità. Si stava procedendo alla installazione dell'oleodotto tra Runcu e Mîslea a cui poi sarebbe seguito il collegamento con la zona di Bustenari.

Amoretti riferiva al Consiglio *Agip* che le due società, *Petrolul Bucuresti* e *Prahova*, dovevano lavorare insieme, ma fra esse esisteva rivalità piuttosto che cooperazione, tanto che si pensò di accorpate le due aziende salvo rinunciare alla fusione per permettere alla *Prahova* di poter esportare il greggio da essa prodotto, in base alle nuove disposizioni minerarie rumene. Venne deciso di affidare la *Petrolul Bucuresti* ad un Comitato Direttivo in cui partecipava l'avvocato Boanta e il direttore generale Moriatti, affinché le due aziende fossero dirette, la *Petrolul Bucuresti* da Moriatti e la *Prahova* dall'ingegner Bischoff, ma sotto la sorveglianza dell'avvocato Boanta «uomo di grandissimo valore» per la conoscenza della Romania, delle sue leggi, per la sua onestà e per «l'interesse che personalmente ha nel buon andamento delle nostre imprese»<sup>277</sup>.

#### 14. Il monopolio del petrolio albanese e l'Aipa

Durante la prima guerra mondiale, si manifestò il primo interessamento italiano all'esplorazione del sottosuolo albanese, grazie alle valutazioni del capitano del Genio Navale ed ingegnere minerario Nino Boyer, che ipotizzò la possibile presenza di giacimenti petroliferi in Albania dopo aver individuato bitumi nel porto di Valona. A partire dalla primavera 1917, la Regia Marina si interessò di tutta la questione petrolifera albanese insieme con la società *Spdi*, che all'epoca inviò un suo dirigente, l'ingegner Vittorio Amoretti, mentre il geologo Leo Maddalena fu inviato dalle Ferrovie dello Stato<sup>278</sup>.

I due tecnici prepararono una relazione, consegnata alla Marina il 3 ottobre 1917, che suggeriva di cominciare i lavori di esplorazione e trivellazione dei primi pozzi nella zona di Drasciovitza, e nello stesso tempo segnalava la opportunità di acquisire la miniera di bitumi di Selenitza. Nel maggio 1918 a Roma si costituì la *Società Italiana delle Miniere di Selenitza-Albania (SIMSA)*, che rilevò i diritti di concessione della *Société Française de Mines de Bitume*. La *Simsa* era formata dalla *Spdi* e dalla *Società Italiana Petroli e Bitumi*, l'amministratore delegato era l'ingegnere Amoretti poi sostituito da Leopoldo Parodi Delfino.

La Regia Marina appoggiò la *Simsa* e si prodigò affinché venissero continuate le ricerche petrolifere, nonostante le difficoltà incontrate, dimostrando una particolare attenzione per i problemi di approvvigionamento energetico. L'attività della Marina italiana era

---

<sup>277</sup> *Ibid.*, p. 40.

<sup>278</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *Alle origini* cit., pp. 215-227. Alla spedizione parteciparono Boyer e l'ingegner Leone Testa del Corpo Reale delle Miniere.

particolarmente costante nella ricerca e nell'assistenza alle imprese impegnate nelle ricerche petrolifere, dimostrando una attenzione agli interessi petroliferi italiani che anticipava l'intervento dello Stato italiano su tutta la questione energetica nazionale.

La *Simsa* operò in Albania tra molte difficoltà finché nel 1925, nel quadro dei rapporti italo-albanesi, le fu accordata una certa protezione e una concessione di oltre duemila ettari nella zona di Valona. Tuttavia le ricerche petrolifere non diedero risultati positivi, fornendo solamente scarsi esiti.

Fu solamente dopo la prima guerra mondiale che l'Italia giunse ad un accordo, stipulato a Tirana il 12 marzo 1925, tra il ministro dei Lavori Pubblici e dell'Agricoltura albanese Kotta e il funzionario delle Ferrovie dello Stato italiane Ugo Piolti, per le prospezioni petrolifere dell'Albania. L'accordo fra Albania e Italia portò alla firma di una convenzione, in base alla quale le Ferrovie italiane ottennero una concessione petrolifera su un'area di 47.213 ettari. Le zone interessate dalla concessione comprendevano tre regioni dell'Albania: la zona costiera meridionale, la valle del Vojussa e la zona del Devoli, ma solamente quest'ultima si rivelò proficua dal punto di vista petrolifero<sup>279</sup>.

Nel 1925 fu istituita dal Ministero delle Comunicazioni la *Azienda Italiana Petroli Albania, Aipa*, affidata al servizio approvvigionamenti delle Ferrovie dello Stato, con il compito di gestire le opere di studio, ricerca e sfruttamento dei terreni petroliferi albanesi<sup>280</sup>. Sempre nel 1925, l'ingegner Oreste Jacobini venne incaricato degli studi e delle ricerche per lo sfruttamento dei terreni petroliferi in Albania, ed a tal fine venne nominato amministratore generale dell'azienda. All'interno dell'azienda, Jacobini

---

<sup>279</sup> Cfr. *Documenti cit.*, Vol. 1, Monografia III, *Risveglio dell'attività petrolifera italiana*, pp. 65-66. Alla prima concessione ottenuta dall'Italia seguì una nuova concessione il 15 luglio 1926, che portarono le zone di ricerca a complessivi 148.018 ettari, ripartiti fra diverse località albanesi e poco conosciute in termini petroliferi. Alla *Apoc* invece furono accordati 7.115 ettari di concessioni, in zone che si ritenevano promettenti quali Pathòs, Ardennitza e Busmazi lungo il fiume Vojussa. Al *Credit General des Petroles* furono concessi 118.198 ettari in zone confinanti con le zone concesse all'Italia. Tuttavia sia la Gran Bretagna che la Francia non diedero avvio alle esplorazioni e sfruttamenti delle rispettive aree ottenute in concessione. Vedi anche F. SQUARZINA, *Le ricerche cit.*, p. 33. Le Ferrovie dello Stato ottennero, dopo la prima concessione di quasi 50.000 ettari, altre concessioni nelle zone di Elbassan, Durazzo e Tirana per complessivi 116.835 ettari. La società *SIMSA* ottenne le concessioni nelle zone di Penkova e Drasciovitza per un totale di 2.148 ettari; C. ALIMENTI, *La questione cit.*, pp. 92-97.

<sup>280</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta del 19 maggio 1926, p. 3 e seduta del 22 maggio 1926, pp. 11-12. Con R.D.L. 8 luglio 1925 n° 1.301 venne assegnato in gestione al Servizio approvvigionamenti delle Ferrovie dello Stato un fondo di 30 milioni di lire per lo studio, le ricerche e le opere necessarie ai fini dello sfruttamento dei terreni avuti in concessione. Secondo l'*Agip* le attività statali che rientravano nel suo compito, quindi nella sfera della ricerca petrolifera, dovevano essere assorbite dalla *Agip* stessa. Considerato che in Albania si era giunti ad un accordo con la *Apoc*, per il momento l'*Agip* non riteneva opportuno cambiare l'organizzazione dell'*Aipa*, ma solamente la sua dipendenza dal Ministero delle Comunicazioni alla *Agip*, in attesa di trovare il petrolio, per poi formare una società controllata dall'*Agip* per il relativo sfruttamento. Il Consiglio dell'*Agip* conferiva l'incarico all'amministratore delegato di avviare trattative con gli opportuni ministeri per perorare il passaggio dell'*Aipa* all'*Agip* che ne avrebbe curato la gestione pur rimanendo la *Aipa* autonoma.

contribuì all'individuazione dei giacimenti del bacino del Devoli nel 1930, e di Pathòs dopo anni di intenso lavoro e studio.

Invece, l'attività dell'*Agip* in Albania, fu costellata di episodi sgradevoli fin dall'inizio del suo coinvolgimento nel controllo del petrolio albanese.

A partire dal marzo 1927 l'ingegner Giacomo Recupito, insieme con un gruppo di faccendieri, cercava di persuadere il Presidente della Repubblica Albanese a costituire un monopolio per l'approvvigionamento e vendita dei prodotti petroliferi in Albania<sup>281</sup>. Inoltre, il medesimo gruppo avrebbe individuato il gestore del monopolio e ne avrebbe caldeggiato la candidatura presso il Governo albanese. L'interesse degli intermediari era rivolto all'Italia, di cui auspicavano un intervento in Albania, e segnatamente della compagnia di Stato *Agip*, sebbene il controllo politico-economico dell'Albania rientrasse in un progetto politico italiano più ampio<sup>282</sup>.

Infatti l'interesse dell'Italia per l'Albania, in quanto Stato in posizione strategica per il controllo totale dell'Adriatico, risale almeno alla prima guerra mondiale, quando Valona fu occupata dalle forze armate italiane. Nella Conferenza degli Ambasciatori Alleati del 1921, fu rilasciata una dichiarazione che attribuiva all'Italia una serie di diritti verso l'Albania, riconoscendo anche che la violazione delle frontiere albanesi avrebbe costituito un pericolo per l'Italia, ragion per cui l'Italia stessa doveva provvedere alla tutela del paese. Nel dopoguerra, la situazione politica interna dell'Albania era fortemente instabile, in quanto priva di un solido governo capace di garantire l'autorità su tutto il paese. Inoltre interessi economici britannici, statunitensi, italiani convergevano sul paese che presentava disponibilità di giacimenti petroliferi, come già sapevano le principali compagnie petrolifere mondiali. L'Italia, in un primo momento, rimase decisa nella sua politica di non ingerenza in Albania e attese che lo scontro politico tra Ahmed Zogu e il vescovo Fan Noli, delineasse un interlocutore politico. A partire dal 1924-25, dopo gli atteggiamenti ambigui della Jugoslavia e dopo le richieste di Zogu alla diplomazia italiana, Mussolini si decise ad avviare una politica di maggiore ingerenza in Albania. Nel 1925, anticipando le iniziative britanniche, l'Italia concesse un prestito all'Albania di un milione di franchi-oro, ottenendo delle concessioni petrolifere e delle concessioni in materia bancaria.

---

<sup>281</sup> Ahmed Zogu, ufficiale dell'esercito austro-ungarico nella prima guerra mondiale, era comandante delle forze armate albanesi nel 1921. Nel 1924-25 da primo ministro divenne presidente della Repubblica Albanese nel 1925 e rimase in carica fino al 1928, quando si proclamò Re degli Albanesi (1928-1939). Il segretario di Ahmed Zogu, Juk Koci, aveva collaborato con Recupito al fine di far ottenere la concessione di monopolio petrolifero all'Italia, chiaramente secondo le modalità poco chiare del gruppo di faccendieri.

<sup>282</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 127-129; E. DI NOLFO, *Mussolini* cit., pp. 173-194. Per quanto riguarda gli interessi petroliferi stranieri, vedi le attività statunitensi e britanniche in Albania in *FRUS, 1922, Vol. I*, pp. 594-609.

Successivamente, nel 1926 si giunse al trattato di Tirana, con cui l'Italia acquisiva una forte ingerenza negli affari albanesi.

Il presidente Conti informava il Consiglio di Amministrazione *Agip* nel luglio 1927, che l'*Agip* era in trattative con un gruppo italo-albanese, guidato dall'ingegner Giacomo Recupito al fine di ottenere la gestione del monopolio dei carburanti in Albania<sup>283</sup>. L'*Agip* si trovò in questo modo invischiata nelle complesse e interminabili trattative col Governo albanese, a cui si intrecciavano le interessate iniziative speculative degli intermediari. Inoltre l'intervento dell'*Agip* in Albania, dove già operava la *Aipa*, era caldeggiato a livello politico<sup>284</sup>.

Il presidente Conti riferiva, nel luglio 1928 che, per la questione del monopolio albanese, era stato raggiunto uno schema di accordo conclusivo, e nel presentarlo al Consiglio *Agip*, aggiungeva che l'intervento dell'*Agip* era da ascrivere a «ragioni di indole varia, anche indipendenti dal campo strettamente economico che giustificerebbero la partecipazione dell'A.G.I.P. in un affare del genere di quello che si propone»<sup>285</sup>.

Tale accordo venne ereditato dal nuovo presidente Giarratana nell'autunno del 1928, che non esitò minimamente ad esprimere il suo disaccordo per un affare che egli riteneva gravoso per l'*Agip*. Subito Giarratana avisò Grandi delle condizioni onerose in cui si trovava la *Agip*, ma il sottosegretario confermava che in tutta la questione erano da considerarsi le esigenze politico-militari e quindi l'*Agip* non poteva opporsi.

Il Parlamento albanese approvò la legge sul monopolio petrolifero il 28 marzo 1929, e in aprile Giarratana avisava il Comitato di Presidenza che l'*Agip* era in attesa di avere la concessione per il monopolio, ricordando ai membri che considerate le capacità di

---

<sup>283</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, II<sup>a</sup> parte della seduta del 26 luglio 1927, p. 140. Per tale sfruttamento si sarebbe dovuta costituire una società con un capitale nominale di 2 milioni di franchi-oro ed un capitale effettivo minimo, salvo provvedere con finanziamenti per eventuali altri fabbisogni.

<sup>284</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip cit.*, pp. 130 sgg. Il presidente Conti, in una lettera a Mussolini datata 4 aprile 1928, riteneva che dall'affare albanese l'*Agip* avesse poco da guadagnare, ma che ciononostante l'Italia ne avrebbe tratto prestigio. In Albania operavano vari elementi italiani, ufficiali e non, che esercitavano pressioni (o credevano di esercitarle) sia verso il presidente albanese Zogu, sia verso Mussolini, ai fini della supremazia italiana in Albania. Il rappresentante diplomatico italiano a Durazzo Sola, interpellato da Dino Grandi sulle vicende di Recupito e soci, informava il Sottosegretario che effettivamente l'attività di Recupito causava più che altro problemi anziché fornire un aiuto adeguato.

<sup>285</sup> AS ENI, *Libro Verbali 1, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, seduta del 21 luglio 1928, pp. 176-177. Le basi dell'accordo prevedevano una durata ventennale del monopolio, il diritto per l'*Agip* di costruire nella zona costiera di un deposito, la formazione di una società che avrebbe assunto il monopolio con capitale nominale di 7 milioni di lire, un volume di affari annui di 30.000 quintali di petrolio, 20.000 quintali di benzina, 10.000 quintali di nafta, 3.000 quintali di lubrificanti per un valore di 8 milioni di lire circa. I prezzi di vendita sarebbero stati fissati dalla società monopolista e allo Stato albanese si sarebbero versati all'anno un milione e mezzo di franchi-oro per ciascuno dei primi tre anni. Oltre questa tassa a forfait al Governo albanese si sarebbe dovuta versare una percentuale sulla vendita dei prodotti del 25%. Inoltre si dovevano retribuire coloro che avevano permesso di ottenere l'istituzione del monopolio, cifra aggirantesi intorno ai due milioni di lire.

assorbimento del mercato albanese, l'affare presentava prospettive economiche non brillanti<sup>286</sup>.

Dopo l'approvazione del monopolio petrolifero, senza il ricorso all'asta pubblica, l'Agip dovette stipulare con la *Socony* un trattato di collaborazione per l'approvvigionamento del mercato albanese, mentre la società *Siap* annunciò di non partecipare all'asta<sup>287</sup>.

Nel frattempo ulteriori ritardi e discussioni fecero slittare la concessione dell'esercizio del monopolio da giugno a luglio (1929), mentre l'Italia inviava in Albania i primi carichi di forniture petrolifere, dal momento che il Governo albanese aveva bloccato i rifornimenti del paese, con singolare tempismo, proprio mentre trattava la concessione del monopolio. Il nuovo contratto firmato il 15 luglio 1929 prevedeva un pagamento annuale, per tre anni, di 1.800.000 franchi-oro come dogana sui prodotti da importare in Albania. Il presidente Giarratana espose al Comitato di Presidenza che l'Agip andava incontro a perdite di esercizio sicure nell'affare albanese, che si sarebbero potute attenuare a partire dal secondo o dal terzo anno<sup>288</sup>.

Ma soprattutto Giarratana espose al ministro dell'Economia Nazionale Martelli, tutta la sua contrarietà alla partecipazione dell'Agip in Albania in un lettera inviata gli il 5 luglio 1929<sup>289</sup>. Principalmente Giarratana intendeva attirare l'attenzione del ministro sull'aspetto economico del pagamento triennale di ben 1.800.000 franchi-oro al Governo albanese, un aspetto che riteneva «delicato» e «pericoloso». In realtà, in base al consumo petrolifero albanese al momento della stipula del contratto, il gettito delle tasse si aggirava sulla cifra di 1.350.000 franchi-oro, e l'Agip avrebbe chiaramente perduto una cifra di circa 500.000 franchi-oro, al primo anno, ma che secondo il presidente Giarratana sarebbe stata superiore per altre due ragioni. La prima riguardava il contrabbando, che per Giarratana avrebbe limitato gli introiti doganali dell'azienda e la seconda ragione consisteva nel fatto che, dal consumo globale, si dovevano detrarre le forniture per gli enti statali Albanesi, forniture sulle quali il Governo albanese non intendeva pagare le tasse. Insomma, per il presidente Giarratana, nel primo anno le perdite erano certe, ma egli non vedeva possibilità di pareggiare le spese dell'Agip nemmeno nel biennio 1930-31, né tantomeno riteneva possibile ammortizzare le perdite con l'attività commerciale, a causa delle quote aggiuntive

---

<sup>286</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta dell'11 aprile 1929, p. 126; M. PIZZIGALLO, *L'Agip cit.*, pp. 138 sgg.

<sup>287</sup> Per il testo dell'accordo cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip cit.*, pp. 294-297, Appendice 2/B.

<sup>288</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 15 luglio 1929, p. 129. Per le gravose condizioni del monopolio dei prodotti petroliferi albanesi nonché sui primi approvvigionamenti da parte dell'Agip al Governo albanese vedi M. PIZZIGALLO, *L'Agip cit.*, pp. 144-145.

<sup>289</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 15 luglio 1929, pp. 45-49.

stabilite dal Governo albanese, le quali non avrebbero consentito margini di utili adeguati<sup>290</sup>. Giarratana evidenziava la sconvenienza di tutta la questione del monopolio petrolifero in Albania e, pur mostrando tutta la disponibilità dell'Agip nel limitare le spese, si augurava che almeno l'aspetto politico fosse tale da soddisfare anche la parte finanziaria e amministrativa dell'impresa<sup>291</sup>.

Oltre a tutte le complicate vicende relative alla concessione del monopolio, ed ai primi carichi di prodotti petroliferi inviati in Albania, rimaneva da chiudere definitivamente la intricata maglia di interessi personali, cioè a dire le tangenti, da liquidare al gruppo di Recupito per i «servizi» resi all'Agip. Questo aspetto irritava particolarmente il presidente Giarratana in quanto era stato ereditato dalla precedente gestione dell'Agip e comprometteva, insieme con tutto l'affare albanese, l'impostazione che aveva dato all'azienda. Anche se il Ministero degli Esteri aveva avvocato a sé tutta la questione degli intermediari, l'Agip doveva di fatto pagare un milione di lire per azioni discutibili di cui non aveva tratto benefici e inoltre aveva dovuto mantenere in Albania l'ingegner Recupito quale rappresentante dell'Agip<sup>292</sup>. La gestione di Recupito in qualità di rappresentante dell'Agip in Albania si dimostrava assolutamente inadeguata, tanto che per chiarire la situazione, divenuta tesa per malintesi sorti col Governo albanese, Grandi chiese a Giarratana di recarsi in Albania per verificare personalmente la situazione.

Giarratana rimase in Albania sette giorni e l'11 ottobre inviò una lettera a Grandi in cui esponeva le sue impressioni sulla situazione riscontrata<sup>293</sup>. Nella lettera, il presidente cominciava coll'elencare alcuni elementi negativi: la bramosia di esponenti albanesi convinti di facili guadagni a danno dell'Agip; il danno che veniva arrecato ai piccoli commercianti che venivano ostacolati dal monopolio, in quanto l'Agip poteva vendere anche le singole casse di prodotti petroliferi ai privati, privandoli del guadagno; la mancanza di benzina da oltre un mese che paralizzava i lavori. Tutto ciò, notava

---

<sup>290</sup> A partire dal terzo anno di monopolio le tariffe doganali si dovevano versare in base alla importazione di carburanti in Albania dall'Agip. Pur essendo un metodo più equo, l'unico ad avvantaggiarsi del sistema di pagamento sarebbe stato il Governo albanese, in quanto prevedeva un aumento di consumo interno per il 1932 e preferiva non correre il rischio di avere pagamenti a forfait svantaggiosi mentre, col metodo a forfait si era arricchito nei precedenti anni di scarso consumo interno con un valore fisso in denaro ben superiore al suo fabbisogno, *ibid.*, p. 47.

<sup>291</sup> *Ibid.*, p. 49.

<sup>292</sup> *Ibid.*, p. 48; AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 24 luglio 1929, pp. 132-133; *ibid.*, seduta del 1° agosto 1929, pp. 133-134; *ibid.*, seduta del 28 settembre 1929, p. 135, in cui si citano le cifre versate dall'Agip al Ministero degli Affari Esteri in un milione di lire per gli intermediari, citati come «nominativi vari» e in 220.000 lire per Recupito. Sulla vicenda delle tangenti vedi M. PIZZIGALLO, *L'Agip cit.*, pp. 145-155; D. POZZI, *Dai gatti selvaggi cit.*, p. 67.

<sup>293</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 17 ottobre 1929, pp. 61-68.

Giarratana, non era dovuto alla *Agip* bensì alle disposizioni del Ministro delle Finanze albanese Tutulani, che in Parlamento, il 15 ottobre 1929 fu accusato di gestire in modo pessimo il monopolio petrolifero<sup>294</sup>.

Dopo queste premesse Giarratana illustrava la situazione delle varie agenzie diffuse nel paese. Tutte possedevano casse e fusti di benzina e petrolio in modo più che sufficiente, in base al contratto, dai tre ai sei mesi, mentre si manifestavano degli inconvenienti nei trasporti tra Valona e Coritza, oltre al fatto che l'appaltatore dei trasporti vendeva la merce per conto suo impedendo quindi il rifornimento di Coritza da Valona<sup>295</sup>.

Ma Giarratana era consapevole che i problemi maggiori provenivano da Tirana piuttosto che dalle periferie, ed espose al ministro Tutulani che le sue inadempienze non consentivano di svolgere i lavori. Il ministro non aveva ancora deciso la consegna delle aree per i depositi che impedivano una razionale organizzazione nel territorio, nonostante quattro lettere di sollecito da parte dell'*Agip*. Giarratana disse al ministro che il monopolio, in quanto atto politico, doveva essere tutelato e non osteggiato dal governo e che con «pubbliche accuse di mancanza di merce» si incentivava il fenomeno dell'accaparramento creando problemi di calcolo sui rifornimenti<sup>296</sup>. Ma nonostante le accuse di Giarratana, Tutulani non si convinse minimamente a cambiare atteggiamento. Il colloquio col ministro degli Esteri albanese risultò più cordiale e Giarratana evidenziò il lato politico del monopolio, sostenendo che non si poteva certo iniziare un rapporto di collaborazione ventennale con delle diffide giudiziarie. Il re invece oltre alle dimostrazioni esagerate di benevolenza nei confronti dell'Italia, manifestò al presidente dell'*Agip* la volontà di risolvere le questioni interne, dovute ad errori, e ricordava che il monopolio aveva una valenza anche militare.

Giarratana concluse il suo viaggio con una riduzione del personale direttivo dell'*Agip*, lasciando la filiale di Tirana in mano al solo ingegner Recupito. Tutti questi aspetti furono illustrati da Giarratana nella sua lettera a Grandi, ma alla fine di ottobre, il 31 precisamente, egli informò il ministro delle Corporazioni Giuseppe Bottai sulla situazione che riscontrò in Albania<sup>297</sup>. Al suo ministro di riferimento Giarratana non nascose, oltre le

---

<sup>294</sup> *Ibid.*, p. 62; M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 155-157.

<sup>295</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 17 ottobre 1929, p. 65. Per quanto riguardava la agenzia di Durazzo essa riforniva anche le altre agenzie. Giarratana rimarcava che tale servizio era mancato e che spesso l'agente, il cav. Rocco, curava «gelosamente il suo interesse». Inoltre Rocco possedeva più merce di quanto in realtà doveva possedere e sorgevano problemi di stoccaggio e controllo di tutte le merci eccedenti.

<sup>296</sup> *Ibid.*, p. 67.

<sup>297</sup> In base al R.D. del 12 settembre 1929 n° 1.661, il Ministero dell'Economia Nazionale venne trasformato in Ministero dell'Agricoltura e Foreste e le competenze in materia mineraria e petrolifera furono conferite al

difficoltà incontrate dall'Agip, anche le ingerenze della Legazione Italiana nelle sfere di competenze che egli riteneva esclusive dell'Agip. Infatti, la Legazione italiana si dedicava al controllo di eventuali deficienze del personale Agip, e questo atto fu ritenuto un utile aiuto, ma Giarratana informava Bottai che si era ormai giunti alla sostituzione negli affari Agip da parte della Legazione Italiana. Se da un lato il comportamento della Legazione era permeato dal puro interesse politico per tutto l'affare albanese, pur lasciando «correre alcune condizioni gravissime», dal lato commerciale invece si dimostrava completamente negativo<sup>298</sup>. Solamente per delle intromissioni da parte della Legazione riguardo dei rifornimenti, l'Agip si ritrovò a perdere mezzo milione di lire, una condizione negativa che Giarratana evidenziava a Bottai, a cui chiedeva inoltre di intercedere presso il Ministero degli Esteri affinché cercasse di impedire simili inconvenienti<sup>299</sup>. Bottai richiese delle delucidazioni a Grandi che però sostenne la necessità di interventi eccezionali da parte della Legazione, soprattutto quando il rappresentante dell'Agip a Tirana non si dimostrava all'altezza della situazione. In pratica Grandi confermava le ingerenze della Legazione, ma le riteneva non continuative e non lesive del lavoro della presidenza Agip<sup>300</sup>. Inoltre Grandi ricordava a Bottai che la presenza dell'Agip in Albania era dovuta a direttive militari e politiche, e comunque l'Agip doveva restare in Albania, anche se non avesse avuto da concludere buoni affari.

La lettera di Grandi a Bottai era datata 19 novembre 1929 e proprio il giorno precedente Giarratana indirizzava una lettera a Grandi in cui lo informava delle spese sostenute dall'Agip in Albania. La perdita dell'azienda nei mesi di agosto, settembre ed ottobre 1929, cioè i primi tre mesi di esercizio del monopolio, manifestava un deficit di circa 144.000 franchi-oro, cioè circa 500.000 lire, dovuto «alla differenza fra il gettito effettivo del monopolio e l'ammontare delle rate mensili a forfait» che l'Agip pagava mensilmente al Governo albanese<sup>301</sup>.

---

Ministero delle Corporazioni, col R.D. 27 settembre 1929, n° 1.663, retto da Bottai, vedi M. PIZZIGALLO, *L'Agip cit.*, p. 96.

<sup>298</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 23 novembre 1929, p. 74. Giarratana allegava alla lettera per Bottai i telegrammi della Legazione con cui poteva evidenziare le loro richieste erronee, come ad esempio la richiesta della vendita extra monopolio del petrolio agricolo senza sapere che rientrava nelle condizioni di monopolio per le quali l'Agip pagava la cifra di 1.800.000 franchi-oro. La questione diventava grave perché il petrolio in Albania veniva impiegato per l'illuminazione e considerate le difficili condizioni di controllo nel paese, l'Agip temeva che se anche il petrolio agricolo fosse stato utilizzato per illuminare, gli introiti dell'Agip si sarebbero potuti ridurre di 2/5 sul totale del monopolio, nonostante la cifra da pagare a forfait rimanesse inalterata.

<sup>299</sup> *Ibid.*, p. 75. L'Agip perdette la cifra di 500.000 lire per dei trasporti fatti partire da Valona anziché Durazzo, che significava pagare 25 franchi-oro al quintale anziché 3.5 franchi-oro.

<sup>300</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip cit.*, p. 158.

<sup>301</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 23 novembre 1929, p. 76.

La gestione del monopolio albanese continuava a creare problemi e la Legazione Italiana a Tirana approfittava delle carenze professionali dell'ingegner Recupito per attaccare tutta l'organizzazione dell'*Agip*, tramite il diplomatico Sola che riferiva direttamente a Grandi. Le lamentele del diplomatico raggiunsero il presidente dell'*Agip* che indirizzò una lettera al ministero in cui stigmatizzava il ruolo di Recupito e soprattutto il fatto che la sua figura gli fu imposta dalla Legazione e dal Ministero degli Esteri. In effetti Giarratana ereditava completamente tutto il piano di intervento dell'Italia in Albania e nella fattispecie dell'*Agip* con tutte le sfumature, di cui egli si dimostrò sempre contrario<sup>302</sup>. Il suo viaggio in Albania avvenne per esplicita richiesta di Mussolini, a cui poi inviò una relazione sulla difficile situazione riscontrata al termine della sua missione. La presenza di Giarratana a Tirana, durata un giorno, fu sufficiente a decidere per la rimozione dell'ingegner Recupito dalla gestione della filiale *Agip* e la sua sostituzione con Giorgio Kovacs, funzionario staccato dalla Direzione Centrale<sup>303</sup>.

In seguito all'intervento di Giarratana la situazione in Albania sembrava normalizzarsi, ma le perdite dell'*Agip* per il 1929 erano state superiori al milione di lire, e nei primi quattro mesi del 1930 erano già giunte ad oltre 800.000 lire. Il punto principale era costituito dal contratto di monopolio petrolifero e Giarratana sperava, mentre esponeva le difficoltà economiche a Grandi, in una sua ridefinizione in un senso più favorevole all'*Agip*, ma il ministro degli Esteri sorvolò sulla questione ritenendo controproducente avviare negoziati con il Governo albanese.

A dicembre il segretario Carafa d'Andria espose in Consiglio l'andamento del monopolio petrolifero albanese, dove l'*Agip*, pur avendo migliorato l'organizzazione dei prodotti petroliferi rimaneva però in forte deficit finanziario<sup>304</sup>. L'*Agip*, illustrava Carafa d'Andria, incontrava una ostilità continua da parte degli enti governativi albanesi che ostacolavano le azioni dell'*Agip* e i risultati economici della gestione del monopolio petrolifero erano sempre negativi per la differenza tra la tassa di monopolio che l'*Agip* versava al Governo albanese e gli introiti incassati in base al monopolio stesso. La perdita al 30 settembre 1930

---

<sup>302</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 159-161.

<sup>303</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 2 aprile 1930, p. 155; per la posizione economica dell'ingegner Recupito in seguito alla sua destituzione da rappresentante dell'*Agip* in Albania vedi AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta dell'8 maggio 1930, pp. 125-126. L'ingegner Recupito chiedeva una somma di circa 150.000 franchi-oro ma il Consiglio *Agip* riteneva di corrispondergli una cifra non superiore ai 100.000 franchi-oro.

<sup>304</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 3 dicembre 1930, pp. 160-161.

era pari a 1.422.164,42 lire, che insieme con le perdite del 1929 raggiungeva la cifra di 2.429.322,22 lire, valore totale delle perdite a partire dall'inizio del monopolio<sup>305</sup>.

Ma le sorti economiche e organizzative dell'*Agip* in Albania continuarono a peggiorare dal momento che il Governo albanese, evidentemente non era intenzionato a rinegoziare un contratto da cui aveva guadagnato e continuava a guadagnare una rendita fissa elevatissima, considerati i suoi consumi e le sue deficienze organizzative. Inoltre, come più volte esposto da Giarratana ai ministeri competenti, gli atteggiamenti del Governo albanese erano improntati ad «un continuo sabotaggio di tutto quello che riguarda la nostra società, la quale non ha potuto avere neppure il regolamento, previsto dal contratto di monopolio, che dovrebbe disciplinare l'esecuzione del contratto stesso», e concludeva la sua ennesima lettera a Grandi, con una richiesta di intervento diplomatico che evitasse le imperterrite vessazioni nei confronti dell'*Agip*<sup>306</sup>.

Giarratana ebbe anche un duro scontro con Vincenzo Lojacono, capo dell'ufficio Albania del Ministero degli Esteri, che pur prendendo atto delle critiche del presidente si limitò a richiedere ulteriori informazioni alla Legazione Italiana a Tirana. Il capo della Legazione, Soragna, non dimostrò particolare interesse alle lamentele di Giarratana ed anzi riferì a Lojacono che l'*Agip* si atteggiava a vittima e che avrebbe potuto trattare e discutere col Governo albanese per risolvere le dispute<sup>307</sup>. L'atteggiamento del Ministero degli Esteri e della Legazione Italiana dimostrava una tendenza al disinteresse delle sorti dell'*Agip* piuttosto palese, dal momento che la presenza dell'ente di Stato in Albania era del tutto estranea ai fini economici, come più volte sottolineato a Giarratana<sup>308</sup>. Tuttavia per Giarratana si trattava di contemperare le responsabilità amministrative e politiche della sua attività in Albania. Nonostante il suo crescente disagio per una iniziativa quale il monopolio petrolifero albanese, che dovette subire, egli continuò nella sua opera di gestione dell'*Agip* pur nel contesto di ostruzionismo da parte del Governo albanese. Il bilancio del paese era in dissesto perché non esisteva un controllo delle entrate, gli

---

<sup>305</sup> *Ibid.*, p. 161. Di tutta la vicenda fu informato il Capo del Governo; M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 162-163.

<sup>306</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., p. 164.

<sup>307</sup> *Ibid.*, pp. 165-166.

<sup>308</sup> L'Italia concluse un accordo con l'Albania il 24 giugno 1931 in base al quale l'Italia si impegnava a fornire all'Albania contributi finanziari sotto forma di prestiti per la cifra massima di franchi-oro albanesi di 10 milioni annui a partire dall'esercizio finanziario 1931-32. I prestiti versati dall'Italia erano senza interessi e dovevano essere «per la maggior parte devoluti allo sviluppo dei lavori pubblici, dell'economia e dell'educazione nazionale». Per quanto riguardava la restituzione la data e la modalità furono lasciate all'iniziativa del Governo albanese il quale «penserà a provvedervi quando lo riterrà possibile senza pregiudizio della situazione economica e finanziaria del paese e in ogni modo non prima che le entrate del bilancio dello Stato albanese abbiano raggiunta la cifra di cinquanta milioni di franchi-oro», vedi F. GUARNERI, *Battaglie economiche* cit., I, pp. 265-268.

automezzi circolavano senza pagare le tasse ma, oltre alle altre questioni irrisolte, il contratto di concessione del monopolio sul petrolio fu ridefinito solo nel 1932, quando vennero nientemeno che accettate le modifiche richieste inutilmente da Giarratana, che nel frattempo non era più presidente dell'*Agip*<sup>309</sup>. Ma l'*Agip* dovette nuovamente pagare un prezzo per le costanti e difficili trattative col Governo albanese, come scrisse il capo della Legazione Italiana Soragna a Mussolini, cioè dovette ricorrere alle stesse pratiche tangenziali nei confronti di vari interlocutori come aveva fatto fin dall'origine di tutto l'affare albanese<sup>310</sup>.

Oltre alle vicissitudini politiche ed economiche dell'*Agip*, in Albania operava anche l'altra azienda di Stato italiana, l'*Aipa* che doveva effettuare le ricerche petrolifere nel territorio albanese. Dopo diversi sondaggi effettuati nelle zone di Trevlaser, Selenitza e Picikat, le aree più promettenti risultarono quelle del Devoli, dove infatti l'attività dell'*Aipa* si concentrò maggiormente a partire dalla fine del 1930. Il petrolio fu scoperto nella località di Kuciova (Bérat), dove si trovava un giacimento sinclinale di dimensioni pari a circa 100 ettari, con una capacità stimata dal professor Jacobini intorno a 10.000.000 tonnellate. La medesima quantità di petrolio, 10 milioni di tonnellate, fu stimata anche per zona di Pathòs, dove venne rilevato, dopo opportuni studi, un giacimento petrolifero monoclinale superiore ai 100 ettari<sup>311</sup>. I due giacimenti furono messi in collegamento tramite un tronco di oleodotto, mentre il principale giacimento del Devoli convogliava il petrolio estratto al porto di Valona, nei serbatoi di Krionero, tramite un oleodotto lungo 74 Km<sup>312</sup>. Secondo Jacobini con la scoperta e messa in sfruttamento dei giacimenti albanesi, l'Italia avrebbe potuto estrarre un quantitativo di greggio mensile pari a circa 200.000 tonnellate, verso la fine del 1935. Gli oli estratti avevano elevato peso specifico e alto tenore di zolfo, ma secondo Jacobini, opportunamente trattati con appositi impianti di idrogenazione, avrebbero consentito l'ottenimento di benzine ottaniche per aviazione, petrolio, frazione di lubrificanti ed olio combustibile nonché bitume di ottima qualità.

---

<sup>309</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 167-169. Rimanevano non chiarite le questioni: 1) dei depositi di Valona e Santi Quaranta; 2) l'introduzione degli imballaggi in franchigia; 3) la fissazione nuova base dei prezzi; 4) il regolamento delle vendite. Il contratto fu ridefinito dopo che si ristabilirono le trattative tra il re Zog e l'Italia, momentaneamente raffreddatesi per il mancato rinnovo del Trattato di Tirana del 1926 da parte del re.

<sup>310</sup> *Ibid.*, pp. 170-172. Per ogni trattativa fra l'*Agip* e l'Albania, la pratica di introdurre sempre degli interessi estranei ai vari accordi fu una costante, ragion per cui l'*Agip* si ritrovò sempre a dover pagare faccendieri e autorità albanesi compiacenti.

<sup>311</sup> Cfr. *Documenti* cit., Vol. 1, Monografia III, *Risveglio dell'attività petrolifera italiana*, p. 66.

<sup>312</sup> *Ibid.*, p. 66; M. PIZZIGALLO, *Alle origini* cit., pp. 216-217; F. SQUARZINA, *Le ricerche* cit., pp. 33-34.

## 15. Attività estera dell'Agip: l'Iraq e la società Bod

Nel 1924 venne fondata a Londra la *British Oil Development Company*, da Lord Inverforth, F.W. Rickett e Sir E. Manville<sup>313</sup>. La società, registrata con la sigla *B.O.D. Limited*, contattò il Governo irakeno per ottenere delle concessioni petrolifere nei territori che sarebbero stati assegnati tramite asta pubblica, una volta risolta la questione del sistema dei lotti inerente la concessione ottenuta dalla *Tpc*.

Infatti la *Turkish petroleum company*, tramite il proprio rappresentante petrolifero E.H. Keeling, aveva ottenuto il 14 marzo 1925 la concessione per lo sfruttamento dei giacimenti petroliferi in quasi tutto il territorio irakeno<sup>314</sup>. In base alla convenzione, il governo riconosceva alla *Tpc* il diritto esclusivo di esplorare, di fare ricerche minerarie, di trivellare, estrarre e rendere opportuno il commercio di petrolio grezzo, nafta, gas naturali, ozocherite e il diritto di prelevare e vendere tali derivati (articolo 1). Tali concessioni erano riconosciute per una area definita pari a 24 terreni di 8 miglia quadrate ciascuno, quindi a 192 miglia quadrate, che la compagnia avrebbe individuato e comunicato al governo nell'arco di 32 mesi a partire dalla firma della convenzione (articolo 5). L'articolo 6 tuttavia introduceva una limitazione al diritto di esplorazione della *Tpc*, in quanto concedeva al governo la possibilità di bandire delle aste per offrire non meno di 24 lotti

---

<sup>313</sup> Per la fondazione e per le prime azioni della *Bod* vedi S.H. LONGRIGG, *Oil in the Middle East* cit., pp. 73-74; P. DI GREGORIO, *Oro nero* cit., p. 105; B. LI VIGNI, *Le guerre del petrolio* cit., p. 201; M. CANALI, *Mussolini e il petrolio* cit., p. 178 e per quanto riguarda le precedenti posizioni dell'Italia sulle questioni inerenti l'Iraq vedi pp. 146-178; secondo lo studio degli autori Fasanella e Cereghino, la *Bod* venne fondata da un gruppo di finanzieri privati legati a Winston Churchill, cfr. M.J. CEREGHINO – G. FASANELLA, *Il golpe inglese* cit., p. 31; *FRUS, 1938, Vol. V*, p. 745. Il Dipartimento di Stato americano conosceva la figura di Francis W. Rickett, definito come uno speculatore petrolifero britannico.

<sup>314</sup> Cfr. J.C. HUREWITZ, *Diplomacy* cit., II, pp. 131-142. La concessione, in base all'articolo 1, escludeva dai diritti di esplorazione i Transferred Territories (cioè i territori trasferiti dall'Iran all'Iraq in sede di determinazione dei confini fra i due stati dopo la prima guerra mondiale) e la provincia di Basra. Una volta che i confini dell'Iraq fossero stati definiti completamente tra il Governo irakeno e la *Tpc* si sarebbe provveduto ad una supplementare convenzione per definire le aree di sfruttamento. Agli inizi del 1927 la *Tpc* richiese al Governo irakeno una proroga annuale per continuare le ricerche dei terreni e ugualmente rinnovò la richiesta di proroga nel 1928; entrambe le richieste furono esaudite dal Governo irakeno, che rifiutò una ulteriore proroga richiesta nel 1929. Con il continuo rinvio della scelta dei lotti, veniva rinviato anche il momento della scelta dei lotti da parte del governo, che invece manifestava una certa insofferenza per i ritardi della *Tpc*. Nel novembre 1929 la *Tpc*, che aveva nel frattempo cambiato nome in *Iraq Petroleum Company*, scelse i propri terreni e avanzò al governo la richiesta di una revisione della convenzione. Nel 1926 il Governo turco riconobbe la zona di Mosul come facente parte dell'Iraq, ottenendo come contropartita per la durata di 25 anni, il 10% delle *royalties* che il governo irakeno avrebbe ricevuto dalla *Tpc* per la produzione petrolifera di quella area, cfr. J.C. HUREWITZ, *Diplomacy* cit., II, pp. 143-146, col testo del trattato sui confini tra la Gran Bretagna, l'Iraq e la Turchia del 5 giugno 1926. L'articolo 14 del trattato riguarda l'aspetto economico delle *royalties* che l'Iraq doveva versare alla Turchia; cfr. R.S. SIMON – E.H. TEJIRIAN, *The Creation* cit., p. 89 e p. 122; A. NOUSCHI, *Le Lotte* cit., pp. 69-70.

Il Primo Ministro irakeno all'epoca della convenzione era Yasin al-Hashimi, in carica dal 2 agosto 1924 fino al 21 giugno 1925. Egli era allo stesso tempo anche Ministro degli Esteri e Ministro della Difesa, cfr. R.S. SIMON, *Iraq Between the Two World Wars. The Militarist Origins of Tyranny*, New York 2004, p. 173.

rettangolari, pari a 8 miglia quadrate, alle aziende o ai singoli gruppi che avessero presentate le migliori offerte, senza distinzioni di nazionalità<sup>315</sup>.

Le aree nord occidentali dell'Iraq, oggetto di regolare competizione internazionale, erano l'obiettivo della *Bod* che nel 1928, tramite il proprio presidente, l'ammiraglio Lord Wester-Wemyss, cercò di convincere il presidente della *Tpc* ad accordarsi con la *Bod*. Il tentativo fallì insieme con la proposta presentata al Governo irakeno di partecipare al capitale della *Bod* con la quota del 12,5%. Il Governo irakeno si sarebbe dimostrato interessato alle richieste della società britannica, qualora questa avesse costruito una ferrovia che collegasse il fiume Tigri al Mar Mediterraneo, infrastruttura che richiedeva capitali che la sola compagnia britannica non possedeva. La società cercò quindi altri partner da associare all'impresa, e furono fatte delle proposte all'Italia per l'ingresso dell'*Agip* nella *Bod*. Fu l'addetto militare italiano a Londra, il generale Armando Mola, molto introdotto negli ambienti finanziari inglesi, a fare da tramite affinché l'*Agip* entrasse in società con la *Bod*. Il generale Mola discusse dell'iniziativa dapprima col Sottosegretario al Ministero dell'Economia Nazionale Lessona, e in seguito, nel marzo 1929 si recò all'Ambasciata italiana a Londra, dove informò ufficialmente il consigliere Rogeri sull'andamento delle trattative con la *Bod*<sup>316</sup>. Il 9 aprile 1929 l'ambasciatore italiano a Londra Bordonaro, ricevette due esponenti della *Bod*, Lord Wester-Wemyss e Rickett, da cui ebbe conferma delle buone prospettive dell'iniziativa irakena. L'ambasciatore, dopo aver sentito la valutazione e la descrizione della situazione in Iraq riguardo le concessioni alla *Ipc*, sollecitò un intervento rapido del Ministero degli Esteri italiano, il cui ministro Guariglia, contattato in precedenza, non dimostrò particolare entusiasmo per la possibilità offerta alla *Agip*<sup>317</sup>. L'ambasciatore Bordonaro si espresse in modo assolutamente favorevole all'affare e nella sua lettera a Guariglia del 2 luglio, manifestava una valutazione positiva sulla serietà delle persone che rappresentavano la *Bod*.

Il 5 luglio 1929 a Roma si incontrarono i dirigenti dell'*Agip* e della *Bod* e furono stabilite le basi dell'accordo relativo alla partecipazione dell'*Agip*. Il 6 luglio Giarratana inviava una lettera al ministro dell'Economia Nazionale Martelli, in cui descriveva le condizioni dell'accordo e le positive ricadute economiche per l'Italia. Richiamava l'attenzione del

---

<sup>315</sup> Per le vicende della *Turkish Petroleum Company* e della relativa concessione vedi le note 32, 33 e 34. La *Tpc* ottenne la possibilità di sfruttare i campi irakeni dopo la firma del cosiddetto «Red Line Agreement» e nel 1929 la concessione da parte del Governo irakeno fu rinnovata ma su un territorio meno esteso rispetto alla precedente concessione. Alcune delle aree facenti parte della vecchia concessione furono vendute all'asta e la società *Bod* decise di approfittare della circostanza, inserendosi tra le grandi compagnie onde sfruttare il petrolio irakeno.

<sup>316</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 173-177.

<sup>317</sup> *Ibid.*, p. 177.

ministro sul fatto che la contropartita richiesta dalla *Bod* era sostanzialmente politica, da collocarsi nel normale quadro dell'attività politica dell'Italia, mentre i vantaggi da acquisire sarebbero stati enormi, poiché l'Italia avrebbe potuto «partecipare su vasta scala allo sfruttamento di una delle regioni più ricche del mondo in fatto di prodotti petroliferi con un rischio limitatissimo»<sup>318</sup>. Infatti, una volta che la *Bod* avesse ottenuta la concessione, le prime spese per le esplorazioni e per i sondaggi pari a 100.000 sterline, sarebbero state finanziate direttamente dal gruppo inglese, mentre l'*Agip* avrebbe potuto partecipare alla spesa fino al 40% del totale se lo avesse ritenuto conveniente. L'assunzione dell'intera spesa di 100.000 sterline da parte dei britannici, era dovuta al fatto che essi erano fermamente convinti di ottenere una rapida approvazione della richiesta di concessione, elemento questo che impressionò favorevolmente Giarratana. L'*Agip* doveva sottoscrivere il capitale azionario della società nella misura del 40%, quindi 23.000 sterline pari a circa 2 milioni di lire<sup>319</sup>.

La relazione di Giarratana fu discussa a livello ministeriale, ma il Governo italiano decise di consultare anche il *Foreign Office* per conoscere le reazioni britanniche alla partecipazione italiana nella società *Bod* che intendeva operare in Iraq. Non essendovi ostacoli da Londra, l'*Agip* ebbe l'autorizzazione a procedere nei suoi rapporti con la *Bod* e verso la fine di agosto Giarratana, insieme con Amoretti e Carafa d'Andria, firmò a Londra la partecipazione della *Agip* nella compagnia *Bod* come azionista di minoranza<sup>320</sup>. Nel frattempo l'*Agip* provvide alla nomina dei suoi rappresentanti nel consiglio di

---

<sup>318</sup> *Ibid.*, pp. 180-181 e Appendice n. 2/C/I pp. 298-302, che riporta integralmente la lettera inviata da Giarratana a Martelli il 6 luglio 1929.

<sup>319</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 15 luglio 1929, pp. 51-52. Giarratana esponeva altre condizioni che l'*Agip* aveva contratto con la *Bod*: «l'AGIP avrà il diritto di nominare dei propri rappresentanti nel Consiglio di Amministrazione della B.O.D. in proporzione di due membri per ogni tre membri nominati dal gruppo inglese; speciali misure saranno adottate per salvaguardare gli interessi degli azionisti minoritari stabilendo che per le più importanti questioni di indirizzo della società dovrà aversi il consenso dei 4/5 degli amministratori dovendo essere sempre compreso in detto numero almeno uno dei rappresentanti nominati dall'AGIP; nel caso che la B.O.D. ottenga le concessioni petrolifere nell'Irac (sic) verrà concluso un contratto tra detta Società e l'AGIP in base al quale l'AGIP avrà facoltà di acquistare fino a concorrenza del 40% dell'intera produzione di petrolio ottenuto dalla Società nello sfruttamento delle concessioni e disponibile per la vendita. Il prodotto verrà ceduto all'AGIP a condizioni di favore da stabilirsi; l'AGIP procurerà che il Governo Italiano impieghi i suoi migliori mezzi sia politicamente che diplomaticamente per ottenere il successo dell'azione nella quale la B.O.D. si è impegnata e ciò per il reciproco vantaggio dell'Italia e della Società»; AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 15 luglio 1929, p. 130, dove Petretti informava il Comitato delle positive valutazioni del Regio Ambasciatore sulla società inglese *Bod*.

<sup>320</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 10 settembre 1929, pp. 56-57. La convenzione fra la *Agip* e la *Bod* venne firmata il 22 agosto 1929 e prevedeva un aumento di capitale della società *Bod* da 57.500 sterline fino a 62.500 sterline, di cui 25.000 sterline da parte dell'*Agip*. Di tale cifra 8.000 sterline erano state versate subito mentre il resto sarebbe stato versato successivamente. Giarratana esponeva al Consiglio che l'*Agip* aveva ottenuto alcune garanzie per le deliberazioni di una certa importanza in seno alla società. Il Consiglio di Amministrazione approvò l'ingresso della *Agip* nella *Bod*.

amministrazione della *Bod* che furono il presidente Giarratana, l'amministratore delegato Amoretti e il commendator Grassi, che tuttavia si dimise nel dicembre 1929<sup>321</sup>.

Intanto l'*Agip* venne informata dalla *Bod* che il Governo irakeno aveva rifiutato alla *Iraq Petroleum Company* una ulteriore proroga di un anno per svolgere la ricerca dei lotti da esplorare<sup>322</sup>. La notizia segnava un punto a favore dell'azione svolta dalla *Bod* in Iraq e avrebbe consentito, secondo i membri britannici, di rilanciare le richieste della società anglo-italiana ai fini dell'ottenimento di una concessione petrolifera<sup>323</sup>.

Tuttavia la situazione tra la *Ipc* e il Governo irakeno, nonostante la concessione della *Ipc* fosse scaduta per quanto riguardava i termini di individuazione dei lotti, era più complessa di quanto credessero i membri della *Bod*. La *Ipc* rappresentava un fortissimo cartello composto dalle più grandi compagnie petrolifere mondiali, ed aveva espresso al Governo irakeno nel novembre 1929, il desiderio di una modifica radicale della convenzione firmata nel 1925, al fine di abbandonare il sistema dei lotti per ottenere una concessione generale senza limitazioni. Il Governo irakeno, benché non avesse intenzione di presentare al parlamento per ragioni politiche la proposta della *Ipc*, era comunque propenso ad accogliere la richiesta di revisione della compagnia. Per ragioni tecniche ed economiche, era preferibile per il governo affidarsi ad un operatore interamente capace e sicuro che avrebbe garantito dei vantaggi in prospettiva<sup>324</sup>.

La scoperta del petrolio, il 15 ottobre 1927, nella zona di *Baba Gurgur* a nord di Kirkuk, confermò alla *Tpc* e al Governo irakeno l'esattezza delle ricerche condotte negli anni precedenti dalle varie missioni geologiche inviate in Iraq<sup>325</sup>. Dal pozzo *Baba Gurgur Number 1*, come venne denominato, il petrolio grezzo fuoriusciva in maniera così copiosa e potente che la *Tpc* dovette abbandonare per alcuni anni i lavori nelle altre aree per

---

<sup>321</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 20 novembre 1929, p. 137; AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 23 novembre 1929, p. 76. Nella stessa seduta il Consiglio di Amministrazione *Agip* si dimostrò contrario all'ingresso di un gruppo americano nella *Bod*; *ibid.*, seduta del 16 gennaio 1930, p. 89. Grassi lasciò la carica di consigliere in quanto incompatibile con la sua carica di direttore generale del Tesoro.

<sup>322</sup> Vedi la nota 298.

<sup>323</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 17 ottobre 1929, p. 68. La *Bod* si distinse per la sua attività contro la *Tpc* e la sua concessione cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 177-178.

<sup>324</sup> Cfr. S.H. LONGRIGG, *Oil in the Middle East* cit., p. 73.

<sup>325</sup> *Ibid.*, pp. 70-71. La prima missione geologica era guidata dal professor H. de Bockh che nel 1926 visitò l'Iraq, selezionò i siti per le trivellazioni e stabilì un programma per il 1927-28 per la creazione di dieci pozzi. In Iraq, H.C.H. Bull era il Direttore generale mentre H.A. Hammick era Direttore dei campi e Sir John Cadman dal 1926 era presidente della *Tpc*. Furono inviati in Iraq dodici sistemi rotary con tutte le apparecchiature e maestranze necessarie per le prime fasi dell'esplorazione del sottosuolo. Il quartier generale fu stabilito vicino Tuz Khormatu e i primi sondaggi cominciarono il 5 aprile 1927 a Palkhana, sei miglia a sud di Tuz alla presenza del re dell'Iraq Faisal. Questi sondaggi furono abbandonati per difficoltà tecniche, dopo aver perforato fino ad oltre 2.000 piedi, per valutare altre zone come Tarjil, a sud di Kirkuk, Jabal Hamrin, Injana, Quayara e altri siti.

concentrarsi nella zona di Kirkuk<sup>326</sup>. Dopo ulteriori sondaggi nella struttura geologica di Kirkuk e dopo aver completato tutti i test necessari sui pozzi, il sito si rivelò un campo petrolifero dalle immense capacità. Le esplorazioni dell'area tramite sondaggi continuarono fino al 1934, e determinarono con accuratezza le grandi possibilità commerciali dei campi petroliferi. Le caratteristiche geomorfologiche dell'anticlinale, la sua ampiezza, le peculiarità del bacino, rendevano la struttura di Kirkuk un modello dal punto di vista economico e dell'efficienza produttiva. Verso la fine del 1930 furono completati 20 pozzi, mentre tra il 1928-29 un gruppo di geofisici continuava le ricerche adottando il sistema sismico di rilevamento<sup>327</sup>.

Stabilite le ingenti potenzialità petrolifere irakene, fu siglato nel 1928 un accordo fra i partner della *Tpc*, il «Red Line Agreement», ma soprattutto la *Tpc* intendeva rivedere la convenzione stipulata nel 1925 col Governo irakeno affinché mantenesse inalterata la sua posizione di predominio sui territori irakeni ed ottenesse una concessione senza limitazioni invece del sistema dei lotti<sup>328</sup>.

Fra la fine del 1929 e il 1930 gli emissari della *Bod* si mossero alacremenente avviando trattative col Governo irakeno, col re e con vari funzionari governativi per ottenere una concessione petrolifera. Rickett e Mola, divenuto nel frattempo rappresentante inglese nella *Bod*, si recarono a Baghdad nel marzo 1930 e Mola vi ritornò dal 31 maggio al 7 giugno. In un incontro con l'ambasciatore Bordonaro, avvenuto a Londra il 12 maggio, Mola si dimostrò convinto dello sfruttamento petrolifero irakeno che sarebbe cominciato probabilmente in estate. Bordonaro invece, in suo appunto, riteneva che eventuali concessioni petrolifere irakene sarebbero state emesse solo dopo che la situazione tra la *Ipc* e il governo si fosse risolta<sup>329</sup>. L'8 maggio 1930 Amoretti espose al Consiglio di Amministrazione *Agip* che le trattative fra la *Bod* e il Governo irakeno continuavano, ma nessuna concessione sarebbe stata emessa dal governo fino al termine del contenzioso con

---

<sup>326</sup> *Ibid.*, p. 71; D. YERGIN, *The prize* cit., pp. 203-204. Dal pozzo di Baba Gurgur l'eruzione del petrolio fu così forte che causò la distruzione del derrick e inondò completamente l'area circostante minacciando tutti i villaggi dell'area e la stessa città di Kirkuk. Dopo otto giorni e mezzo di continui lavori, i tecnici ripristinarono il controllo sul pozzo, che fino ad allora aveva emesso una quantità di petrolio pari a 95.000 tonnellate al giorno; C. MORTARI, *Il fiume d'oro* cit., pp. 113-121; M. CANALI, *Mussolini e il petrolio* cit., pp. 96-98 e la nota 67 a p. 97

<sup>327</sup> Cfr. S.H. LONGRIGG, *Oil in the Middle East* cit., p. 72. Nel 1929 furono creati i primi impianti di topping per i campi petroliferi mentre il quartier generale fu spostato a Kirkuk nel 1930. Le maestranze superarono le duemila unità, con 125 europei e 30 americani, attirando inoltre lavoratori irakeni dai villaggi di Mosul e Baghdad; le relazioni col governo erano soddisfacenti, furono costruiti servizi medici di elevata qualità e si iniziò la preparazione tecnica per i lavoratori irakeni.

<sup>328</sup> Vedi le note 32, 33 e 34; cfr. R.S. SIMON – E-H. TEJIRIAN, *The Creation* cit., p. 122; M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., p. 185.

<sup>329</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 30 gennaio 1930, p. 145. Da Londra la *Agip* apprese delle trattative del colonnello Stanley per la *Bod* e la nomina del generale Mola come rappresentante della *Bod*; cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 185-186.

la *Ipc*. Le trattative erano quindi ferme, e forse la visita del re Faisal a Londra prevista per quell'estate avrebbe potuto portare ad una soluzione fra le due parti<sup>330</sup>.

Nella società *Bod* intanto erano entrati altri due gruppi, uno tedesco e uno franco-svizzero entrambi con la partecipazione azionaria pari al 12%. Il 22 maggio 1930 a Parigi, Carafa d'Andria firmava per l'*Agip* l'accordo con gli altri partner della *Bod*, in base al quale la quota azionaria dell'*Agip* passava dal 40% al 25%, rimanendo al gruppo britannico il 51% ed il 24% residuo suddiviso fra i due nuovi soci<sup>331</sup>.

Dopo vari incontri fra gli esponenti della *Bod* e le autorità irakene, il segretario Carafa d'Andria ebbe due lunghi colloqui a Milano col re dell'Iraq Faisal, l'1 e il 2 luglio 1930<sup>332</sup>. Insieme col segretario erano il generale Mola, rappresentante del gruppo inglese e il signor Paul Girod, rappresentante del gruppo franco-svizzero. Il tema degli incontri riguardava la possibilità per la *Bod* di ottenere una concessione, ma Faisal informava che fino alla definizione dei rapporti contrattuali tra la *Ipc* e il Governo irakeno, non era possibile emanare concessioni petrolifere. Il suo viaggio a Londra aveva soprattutto lo scopo di cercare di definire una nuova convenzione con gli esponenti della *Ipc*, perché egli riteneva fondamentale per gli interessi del suo paese che fra la *Ipc* e l'Iraq si raggiungesse un accordo. Faisal invitò comunque la *Bod* a formulare una propria proposta al Governo irakeno, mentre i rappresentanti della *Bod* evidenziavano l'atteggiamento della *Ipc* come contrario agli interessi irakeni, basandosi sulle dichiarazioni rese alla stampa francese dal presidente della *Royal Dutch-Shell* Deterding, che considerava i terreni irakeni potenziali riserve, impedendo così all'Iraq di godere delle sue ricchezze petrolifere<sup>333</sup>. Inoltre per l'Iraq poteva essere utile avere l'appoggio dei governi italiano, tedesco e svizzero per il suo futuro ingresso nella Società delle Nazioni. Il re concordava con gli esponenti della *Bod*, ma poteva limitarsi ad aderire in linea di massima alle loro richieste, ben sapendo che erano necessari ingenti capitali per lo sfruttamento delle concessioni petrolifere. Inoltre Faisal richiedeva la costruzione di una ferrovia che collegasse Baghdad al Mar Mediterraneo, e richiedeva la creazione della *Banca Nazionale* dell'Iraq. Per quanto i

---

<sup>330</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, IIª seduta dell'8 maggio 1930, pp. 123-124. La *Bod* aveva utilizzato gran parte del capitale versato e l'*Agip* doveva versare la sua parte di 12.000 sterline ancora dovuta.

<sup>331</sup> *Ibid.*, seduta del 3 luglio 1930, pp. 131-132. L'*Agip* si garantì nei confronti dei nuovi soci la facoltà di poter mantenere la stessa percentuale azionaria che essa aveva nei confronti del gruppo britannico. Tuttavia il Consiglio deliberò di non aumentare la quota della *Agip*, almeno per il momento, cfr M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., p. 187. I nuovi soci della *Bod* erano un gruppo di investitori tedesco rappresentato da Thomas Brown di Berlino dietro cui erano i *Krupp* e la *Otto Wolf* ed un gruppo franco-svizzero rappresentato da Paul Girod e Jules Bloch e la *Société de banque Suisse*.

<sup>332</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 3 luglio 1930, pp. 132 sg.

<sup>333</sup> *Ibid.*, p. 134; A. NOUSCHI, *Le lotte* cit., p. 81.

rappporti tra l'Iraq e la Gran Bretagna non fossero del tutto idilliaci, egli sapeva che la *Ipc* avrebbe potuto fornire maggiori garanzie per lo sviluppo del suo paese rispetto agli altri concorrenti<sup>334</sup>. I rappresentanti della *Bod* non potevano dare assicurazioni su questi ultimi punti elencati dal re, ma erano convinti che nel caso in cui l'Iraq avesse accordato alla *Bod* delle concessioni petrolifere, i capitali per le esigenze esposte dal re non sarebbero mancati<sup>335</sup>. Al termine dell'incontro Faisal espresse il desiderio di incontrare nuovamente i rappresentanti della *Bod* a Londra insieme con il primo ministro irakeno Nuri Al Said<sup>336</sup>.

Il 6 luglio Mola inviava a Guariglia un memorandum, in cui riassumeva le fasi delle trattative della *Bod* e sollecitava un intervento su Bordonaro affinché, durante la visita di Faisal a Londra, dimostrasse un atteggiamento cordiale con le personalità irakene ed inglesi e dimostrasse «il grande interesse che l'Italia attribuisce ad una favorevole soluzione della questione»<sup>337</sup>. Al fine di cattivarsi ulteriormente la benevolenza delle autorità irakene, Mola suggeriva di promuovere il Consolato italiano a Baghdad al rango di Rappresentanza diplomatica e di nominare un incaricato d'affari.

Faisal arrivò a Londra il 21 luglio 1930 e, secondo le informazioni raccolte da Bordonaro, tra la *Ipc* e il Governo irakeno si sarebbe giunti alla definizione di una nuova concessione «ben delimitata comprendente circa la metà dei terreni petroliferi dello Stato, lasciando all'Irak piena libertà di disporre a favore di altri concessionari di tutto il resto. La BOD si ritiene sicura di ottenere quest'altra concessione»<sup>338</sup>.

Anche il presidente Giarratana era convinto che una volta sistemato il contenzioso tra la *Ipc* e l'Iraq la *Bod* avrebbe ottenuto la tanto ricercata concessione petrolifera. Dopo essersi recato a Londra con il segretario Carafa d'Andria alla fine di luglio, Giarratana preparò un dettagliato rapporto sulla situazione petrolifera irakena, che inviò il 29 agosto 1930 a

---

<sup>334</sup> Tra la Gran Bretagna, l'Iraq e gli Stati Uniti furono firmati una Convenzione ed un Protocollo il 9 gennaio 1930 a Londra. Gli Stati Uniti avevano ottenuto lo status di nazione favorita in Iraq, *FRUS, 1930, Vol. III*, pp. 291-308; tra la Gran Bretagna e l'Iraq fu stipulato il 30 giugno 1930 il trattato di alleanza che sostituiva il precedente trattato del 1922. Il trattato garantiva alla Gran Bretagna una posizione di privilegio: per la durata del trattato – 25 anni – avrebbe avuto il controllo di alcune basi militari in Iraq e l'utilizzo dei servizi irakeni per le forze armate britanniche; inoltre su tutte le tematiche della politica estera le due parti si sarebbero dovute consultare. Per il testo del trattato cfr. J.C. HUREWITZ, *Diplomacy cit.*, II, pp. 178-181; M. PIZZIGALLO, *L'Agip cit.*, p. 188; sui difficili rapporti anglo-irakeni e il trattato cfr. R.S. SIMON, *Iraq cit.*, pp. 48-52.

<sup>335</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 3 luglio 1930, p. 135.

<sup>336</sup> *Ibid.*, p. 136. Faisal comunicò ai rappresentanti della *Bod* che il primo ministro irakeno avrebbe potuto avvalersi privatamente, «dell'opera e dei consigli» degli esponenti della *Bod* per le trattative da svolgersi a Londra con la *Ipc*. Il primo ministro irakeno Nuri Al Said rimase in carica dal 23 marzo 1930 al 19 ottobre 1931, cfr. R.S. SIMON, *Iraq cit.*, p. 174.

<sup>337</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip cit.*, pp. 186 sgg.

<sup>338</sup> *Ibid.*, pp. 188-189.

Mussolini<sup>339</sup>. Una volta riassunte le varie fasi dei rapporti fra la *Ipc* e l'Iraq e il ruolo svolto dagli emissari della *Bod*, Giarratana concludeva, con un certo ottimismo, che l'Italia avrebbe finalmente ottenuto un fonte di rifornimento diretto sul Mediterraneo<sup>340</sup>. L'unica richiesta del re Faisal per l'accordo della concessione, consisteva nella costruzione di un oleodotto da Mosul ad Haifa e pertanto l'*Agip* doveva decidere «se e in quale misura» partecipare alla compagnia che sarebbe stata creata appositamente per lo sfruttamento della concessione.

I lunghi e difficili negoziati fra la *Ipc* e il Governo irakeno si conclusero il 24 marzo 1931, con la firma di una nuova concessione che superava il sistema dei lotti, garantendo alla *Ipc* una area ristretta ma interamente sua. La *Ipc* ottenne il controllo su un'area di 32.000 miglia quadrate nelle province di Mosul e Baghdad ad est del fiume Tigri: era obbligata alla costruzione di un oleodotto della capacità non inferiore a 3 milioni di tonnellate, da completare entro la fine del 1935, ed al pagamento di una cifra forfettaria di 400.000 sterline-oro all'anno. Non era prevista la costruzione di ferrovie e non erano specificate condizioni di perforazioni particolari, rimanendo inalterato il valore delle royalties, fissate a 4 scellini-oro per venti anni una volta entrato in funzione l'oleodotto<sup>341</sup>.

Dopo l'accordo con la *Ipc*, il Governo irakeno poteva disporre di aree petrolifere da concedere all'asta e subito la *Bod* si mobilitò per ottenere la concessione. Tuttavia l'attività della *Bod* era sotto controllo del Dipartimento di Stato Usa che intervenne nelle trattative fra la *Bod* e il Governo irakeno, invocando la consueta «open door policy» e la parità di trattamento per le aziende statunitensi. Nel caso in cui il Governo irakeno avesse tentato di accordare delle concessioni «without affording American nationals an equal opportunity to bid», il Governo degli Stati Uniti sarebbe intervenuto, tramite il Governo britannico, per difendere i propri interessi<sup>342</sup>.

I risultati dell'azione statunitense non si fecero attendere, e nella riunione del Comitato Esecutivo *Agip* del 23 giugno 1931, Amoretti illustrava le attività svolte durante il suo viaggio in Iraq insieme con Carafa d'Andria. Essi si recarono a Baghdad, dove insieme con

---

<sup>339</sup> AS ENI, *Libro Verbalì 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 2 settembre 1930, pp. 142-143. Giarratana inviò copia del rapporto anche al Ministro degli Affari Esteri ed al Ministro delle Corporazioni.

<sup>340</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 189-190. Sul petrolio irakeno gravitavano immensi interessi geopolitici, dove la *Ipc* rappresentava l'apice delle maggiori potenze imperialiste e le azioni della *Bod* erano attentamente osservate. Sull'attività della *Bod* il Segretario di Stato Usa richiedeva informazioni al proprio ambasciatore in Gran Bretagna Dawes: «The Department is also interested in receiving any information that may be available with respect to the reported negotiations of the British Oil Development Company with the Iraq Government», *FRUS, 1930, Vol. III*, p. 311.

<sup>341</sup> Cfr. S.H. LONGRIGG, *Oil in the Middle East* cit., pp. 74-75; M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 191-193.

<sup>342</sup> *FRUS, 1931, Vol. II*, pp. 604-605. Comunicazione del 21 aprile 1931 del Segretario di Stato Stimson all'ambasciatore Usa in Gran Bretagna Dawes.

altri esponenti della *Bod* erano in trattative col Governo irakeno, quando l'intervento degli Stati Uniti causò l'interruzione dei negoziati.

Amoretti evidenziava comunque che dalle trattative si era giunti ad una posizione soddisfacente perché

Per la prima volta sono state discusse a fondo e convenute le condizioni alle quali il Governo dell'Irac accorderebbe una concessione alla B.O.D. La concessione stessa comprenderebbe tutta la riva destra del Tigri delimitata a nord e ad ovest dal confine turco-siriaco, ed a sud dal 33° parallelo.

Tuttavia il Governo irakeno rimandò la definizione degli accordi con la *Bod* all'autunno e nel frattempo rese pubblica la sua volontà di accordare delle concessioni, qualora gli fossero pervenute delle richieste entro il 30 settembre 1931, riservandosi la libertà della scelta e dell'accoglimento delle stesse. Amoretti informava il Consiglio che per la *Bod* era ormai questione di tempo, poiché sia il re che i rappresentanti del governo avevano confermato l'intenzione di accordarle la concessione<sup>343</sup>. L'*Agip*, per tutelare maggiormente le richieste della *Bod* sollecitava un intervento diplomatico italiano, richiamando l'attenzione del governo

Sull'opportunità di far sentire ai rappresentati dell'Irac, allorché essi nel prossimo autunno si recheranno a Ginevra per discutere l'ingresso nella Società delle Nazioni del loro paese, che il voto favorevole dell'Italia dovrebbe collegarsi con la certezza data al nostro paese di poter concorrere allo sfruttamento delle ricerche petrolifere dell'Irac insieme alle altre grandi potenze, sia per concessione diretta, sia anche solo indirettamente attraverso la B.O.D.

Amoretti espose al Consiglio di Amministrazione *Agip* le principali condizioni economiche che doveva accettare la *Bod* per la concessione. Le condizioni erano state accettate verbalmente dal Governo irakeno che le riteneva migliori rispetto a quelle formulate in

---

<sup>343</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 23 giugno 1931, pp. 180-181. L'*Agip* si attendeva un aggravio delle condizioni già stabilite col Governo irakeno, che sarebbero state giustificate con la presenza di qualche altra offerta vantaggiosa rispetto alla *Bod*. Il Foreign Office, tramite il sottosegretario agli Affari Esteri Oliphant, inviò una nota all'incaricato d'affari americano Atherton, in data 17 luglio 1931, in cui comunicava che il Governo irakeno non era obbligato a bandire delle pubbliche aste per accordare delle concessioni, dovendosi solamente preoccupare di tutelare gli interessi irakeni. Tuttavia il Governo irakeno non aveva accordato nessuna concessione alla *British Oil Development* e aveva inoltre annunciato di attendere offerte per le aree rimaste estranee al controllo della *Ipc* e della *Apoc*, fino al 30 settembre 1931, *FRUS, 1931, Vol. II*, pp. 607-608. Da Washington il Dipartimento di Stato rispose il 27 novembre 1931, tramite W.R. Castle Jr che sostituiva il segretario di Stato. Il Governo degli Stati Uniti, disse Castle, riteneva inutili le aste pubbliche nel caso di richieste di sfruttamento da parte di cittadini irakeni, ma riteneva invece necessaria una asta pubblica prima di conferire concessioni ad elementi non irakeni. In questo modo si poteva permettere anche agli americani di competere per le concessioni, mentre diversamente il Governo degli Stati Uniti avrebbe ritenuto la procedura del Governo irakeno una violazione del trattato tripartito e del protocollo del 9 gennaio 1930. Nella risposta di Oliphant del 23 dicembre 1931, il sottosegretario britannico confermava ad Atherton la posizione del 17 luglio 1931, in cui peraltro le possibilità di competizione statunitensi erano consentite, *ibid.*, pp. 608-611.

precedenza dal gruppo inglese della *Bod*. In base agli accordi intercorsi, sebbene non definitivi, la *Bod* avrebbe cominciato a versare al Governo irakeno dall'1 gennaio 1933 la cifra di 50.000 sterline e dall'1 gennaio 1934 la cifra di 100.000 sterline; a partire dal 1935 le royalties che la *Bod* doveva versare erano pari a 4 scellini per tonnellata di greggio e il Governo irakeno avrebbe avuto anche il 20% del greggio estratto<sup>344</sup>.

Secondo Carafa d'Andria una volta ottenuta la concessione, la *Bod* avrebbe creato una nuova società con capitale iniziale di un milione di sterline, di cui 800.000 sterline rappresentavano il valore di apporto della concessione, mentre 200.000 sterline erano denaro effettivo dei soci azionari<sup>345</sup>.

La diplomazia italiana nel 1931 avviò una iniziativa, che nell'ottica di Grandi e di Guariglia, avrebbe dovuto sfruttare l'appoggio italiano alla ammissione dell'Iraq nella Società delle Nazioni, per ottenere delle contropartite nel settore petrolifero da parte della Gran Bretagna. Tuttavia la condotta adottata dai diplomatici italiani nei confronti della Gran Bretagna non si dimostrò redditizia, ed anzi rischiò di indebolire la posizione contrattuale italiana verso re Faisal<sup>346</sup>. Infatti Faisal, una volta terminato il mandato britannico sull'Iraq, poteva guadagnare prestigio ed allentare la pressione dei nazionalisti irakeni. Le richieste italiane di una commissione di inchiesta della Società delle Nazioni, che valutasse le capacità irakene di autogoverno, avrebbero potuto raffreddare la benevolenza del re nei confronti dell'Italia e degli sforzi dei soci della società *Bod*. Per evitare contrasti e, secondando un vecchio desiderio del re che intendeva accrescere il prestigio della capitale, l'Italia nominò un incaricato d'affari a Baghdad. Il 21 novembre 1931, l'incaricato italiano Guglielmo Rulli presentava le sue credenziali al primo ministro irakeno Nuri Al Said. Rulli assicurò Nuri Al Said che l'Italia non si sarebbe opposta alla fine del mandato britannico, dissipando inoltre ogni eventuale sospetto di eventuali ostilità italiane verso l'Iraq, sulla questione di mandati<sup>347</sup>. Il primo ministro e il re rassicurarono

---

<sup>344</sup> AS ENI, *Fondo AGIP, Organi Sociali, f. 13, b. 1, Libro Verbali 3, Consiglio di Amministrazione AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 30 giugno 1931, pp. 1-4. Cfr. D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., pp. 74-75. Nel testo compare la cifra di 10 milioni di sterline anziché 1 milione, probabilmente un errore di stampa.

<sup>345</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 30 giugno 1931, p. 4. L'*Agip* avrebbe quindi partecipato alla nuova società con 50.000 sterline in base alla sua quota azionaria nella *Bod*.

<sup>346</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 196-202. Guariglia intendeva richiedere alla Gran Bretagna dei compensi petroliferi in Albania o in Iraq per l'appoggio italiano alle posizioni britanniche sulla cessazione del mandato sull'Iraq. Guariglia avrebbe desiderato addirittura l'aiuto britannico contro la *Ipc* per favorire la *Bod*. Le idee di Guariglia erano quantomeno strane, poiché egli conosceva gli interessi britannici nella *Ipc*, perciò chiedere alla Gran Bretagna di ostacolare i suoi interessi petroliferi per favorire la società *Bod* era del tutto illogico.

<sup>347</sup> *Ibid.*, pp. 202-203; R.S. SIMON, *Iraq* cit., pp. 53 sgg., e pp. 174-175.

Rulli che il governo aveva intenzione di riprendere le trattative per la concessione petrolifera alla *Bod*.

L'attività dell'*Agip* in Iraq era attentamente osservata non solo dagli statunitensi, ma anche e soprattutto dai britannici. Nel 1931, quando i rapporti italo-inglesi erano amichevoli, un ufficiale dell'intelligence dell'aeronautica militare britannica in Iraq inviava una informativa segreta a Londra, il 6 novembre 1931, che informava il Governo britannico sugli interessi petroliferi italiani: «non vi è alcun dubbio che il governo italiano sta dimostrando un forte interesse non solo verso le risorse petrolifere di Sulaimani e di Mossul, ma anche verso alcuni siti in Turchia e in Persia»<sup>348</sup>. Oltre questa informativa dall'Iraq giungevano altre notizie piuttosto precise riguardo le conoscenze sui siti petroliferi avute dagli italiani sull'Iraq.

Intanto Giarratana e Carafa d'Andria si recarono a Londra per partecipare alla riunione del Consiglio di Amministrazione della *Bod* indetto per il 25 novembre 1931<sup>349</sup>. Giarratana informava il Consiglio dell'*Agip*, che le trattative col Governo irakeno andavano avanti lentamente, ma che la concessione sarebbe stata accordata nei primi mesi del 1932<sup>350</sup>.

Il 19 gennaio 1932 Giarratana inviò una relazione al Ministero delle Corporazioni in cui illustrava i rapporti della *Bod* con il Governo irakeno, ed illustrò al Consiglio i punti principali del suo rapporto<sup>351</sup>. In quel momento il presidente della *Bod*, Edward Mountain e l'ex presidente della *Bod* Lord Wester-Wemyss, stavano recandosi a Baghdad per cercare di concludere le trattative avviate nel maggio 1931. I punti più difficili da risolvere, esponeva Giarratana, consistevano nei pagamenti da effettuarsi da parte della *Bod* stabiliti l'anno precedente, considerata la svalutazione della sterlina. Il Governo irakeno, continuava Giarratana, richiedeva: il pagamento di 100.000 sterline dopo appena tre mesi dalla firma della convenzione, e la stessa cifra, per ogni anno che sarebbe trascorso dall'ottenimento della concessione fino allo sfruttamento dei campi; estrazione di 2 milioni

---

<sup>348</sup> Cfr. M.J. CEREGHINO – G. FASANELLA, *Il golpe inglese* cit., pp. 32-34. I due autori hanno tratto tutte le informazioni dell'attività inglese verso l'Italia dai documenti dell'archivio di Stato di Kew Gardens a Londra.

<sup>349</sup> AS ENI, *Fondo AGIP, Organi Sociali, f. 3A, b. 15, Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo dell'AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 12 novembre 1931, pp. 16-17.

<sup>350</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 10 dicembre 1931, pp. 34-35. Giarratana informava il Consiglio sul fatto che il problema riguardava la svalutazione della sterlina e che il Governo irakeno esigeva i pagamenti basandosi sulla sterlina-oro e non sulla sterlina carta.

L'incaricato d'affari statunitense in Iraq, Sloan, informò, il 22 dicembre 1931, il segretario di Stato Stimson che al Governo irakeno erano arrivate solamente quattro richieste di concessioni di sfruttamento alla scadenza del bando di licitazione. Tre richieste furono respinte perché le società non erano in possesso delle condizioni richieste dal governo. La *British Oil Development* invece, riferiva Sloan, aveva offerto le migliori garanzie, *FRUS, 1931, Vol. II*, p. 610; M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., p. 203.

<sup>351</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 22 gennaio 1932, pp. 27-30.

di tonnellate di greggio all'anno. Al governo sarebbero state fornite delle royalties per ogni tonnellata prodotta oppure una percentuale del greggio ottenuto.

Il presidente informava che era necessario per l'*Agip* prepararsi al finanziamento dell'impresa: con l'aumento di capitale della *Bod* da 100.000 a 1.000.000 di sterline, di cui in realtà 200.000 sterline effettive, l'*Agip* avrebbe dovuto contribuire con 50.000 sterline, cioè una cifra da 3 a 5 milioni di lire. Ma per il finanziamento dello sfruttamento della concessione sarebbero stati necessari capitali notevolmente superiori, nell'ordine delle centinaia di milioni, e l'*Agip* ciononostante non poteva sottrarsi all'impresa. Secondo Giarratana, se si fosse creata una società a parte, come aveva fatto la Francia per lo sfruttamento del greggio irakeno, l'*Agip* avrebbe dovuto controllarne la maggioranza<sup>352</sup>. Lo sforzo finanziario sarebbe stato enorme e perciò il Consiglio *Agip* decise di informare il Governo italiano prima di effettuare ulteriori passi.

Il 23 gennaio 1932 il presidente della *Bod*, Mountain e lord Wester-Wemyss giunsero a Baghdad, dove tra il 25 e il 26 gennaio si consultarono col re Faisal e con i ministri competenti. Le trattative si bloccarono di fronte all'aumento delle richieste irakene di raddoppiare le quote della *dead rent* già concordate in precedenza<sup>353</sup>. L'incaricato d'affari Rulli aveva seguito con attenzione le varie fasi degli incontri tra gli esponenti della *Bod* e le autorità irakene, ed il 29 gennaio 1932 aveva inviato una nota riservata al Ministero degli Esteri. Rulli informava Grandi che la mancanza di un membro italiano del Consiglio di Amministrazione della *Bod* alle trattative era stata nociva, perché la sola presenza dei rappresentanti britannici, avvalorava agli occhi delle autorità irakene l'impressione che il gruppo inglese intendesse rivendere la concessione una volta ottenuta. Secondo Rulli la presenza di un delegato italiano, francese o tedesco, sarebbe stata di grande aiuto e avrebbe consentito di dissipare i sospetti delle autorità irakene<sup>354</sup>.

Considerata la difficile situazione delle trattative, Guariglia decise di supportare la *Bod* con una iniziativa diplomatica che coinvolgesse anche i diplomatici degli altri paesi aderenti alla società. Ma l'iniziativa di Guariglia venne superata dalle azioni dei rappresentanti britannici della *Bod* che a Londra si incontrarono con il primo ministro irakeno Nuri Al Said. I negoziati tra i dirigenti britannici della *Bod*, lord Wester-Wemyss, Simmons, Rickett e il primo ministro Nuri Al Said, permisero di giungere all'accordo per la

---

<sup>352</sup> *Ibid.*, p. 29, dove il presidente osservava che la sola costruzione dell'oleodotto avrebbe comportato una spesa di circa 600 milioni di lire.

<sup>353</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., p. 204. Appena giunti in Iraq, Mountain e lord Wester-Wemyss incontrarono i diplomatici dei Paesi rappresentati nella *Bod*. La *dead rent*, era la rendita morta annuale da pagare al governo.

<sup>354</sup> *Ibid.*, pp. 205-206.

concessione petrolifera. Lord Wester-Wemyss confermò all'ambasciatore Bordonaro che l'accordo tra la *Bod* e il Governo irakeno era stato raggiunto anche se il contratto non era stato ancora firmato. Bordonaro informò Guariglia il 23 marzo 1932, che a sua volta richiese all'*Agip* di inviare a Baghdad l'ingegner Amoretti per procedere alla firma del contratto<sup>355</sup>.

L'ingegner Amoretti non poté recarsi a Baghdad per motivi di salute, dove invece il 20 aprile 1932, Edward Coleman Simmons, per la società *Bod*, e il ministro dell'Economia irakeno Muhammad Amin Zaki, firmavano la convenzione petrolifera. Nella seduta del Comitato Esecutivo *Agip* del 30 maggio 1932, il presidente dell'*Agip* Martelli, illustrava le condizioni del contratto petrolifero ottenuto dalla *Bod*<sup>356</sup>. La *Bod* aveva ottenuto in concessione per la durata di 75 anni un'area di 46.000 miglia quadrate compresa nella zona ad ovest del fiume Tigri ed a nord del 33° parallelo<sup>357</sup>. Entro otto mesi dalla ratifica della convenzione, la *Bod* avrebbe dovuto cominciare i rilievi geologici in tre aree differenti, mentre l'articolo 6 della convenzione prevedeva la costruzione di un oleodotto di proprietà della *Bod* entro sette anni e mezzo dalla ratifica della convenzione. L'oleodotto doveva essere in grado di trasportare, ad un porto del Mediterraneo, almeno un milione di tonnellate di petrolio e nel caso la *Bod* non fosse riuscita a costruire la *pipeline*, avrebbe potuto cercare di accordarsi con la *Ipc*. Per quanto riguardava le condizioni economiche, soprattutto le *dead rent* erano state al centro di difficili trattative, la *Bod* avrebbe pagato le seguenti cifre in sterline oro: 100.000 al 1° gennaio 1933, 125.000 al 1° gennaio 1934,

---

<sup>355</sup> *Ibid.*, pp. 208-209.

<sup>356</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 16 febbraio 1932, pp. 36-39, in cui vengono ufficializzate le dimissioni dell'ingegner Giarratana e la nomina del nuovo presidente dell'*Agip* il professor Alessandro Martelli.

<sup>357</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 30 maggio 1932, pp. 57-63. Il presidente Martelli espose al Consiglio, in sintesi, i capisaldi della convenzione: al termine dei 75 anni tutti gli impianti della *Bod* diventavano proprietà del Governo irakeno senza indennizzi (articolo 2); entro 18 mesi dalla ratifica della convenzione la *Bod* doveva cominciare le trivellazioni con almeno tre sonde mentre entro un anno dalla scoperta del petrolio le sonde dovevano aumentare almeno a nove (articolo 5); per ogni anno la *Bod* doveva presentare la Governo irakeno una relazione sui lavori (articolo 8); la royalty di 4 scellini oro per ogni tonnellata estratta avrebbe potuto variare tra un minimo di 2 scellini fino ad un massimo di 6 scellini, dopo 20 anni dall'inizio delle esportazioni (articolo 11); la *Bod* avrebbe pagato al Governo irakeno sterline oro 1.400 annue, come rimborso delle spese che il governo avrebbe sostenuto per il controllo della produzione (articolo 16); la *Bod* doveva pagare sterline oro 1.000 a partire dal 1933 e fino all'esportazione di petrolio; appena cominciata la esportazione la *Bod* avrebbe pagato pro rata 15.000 sterline oro per ogni milione di tonnellate fino a 4 milioni di tonnellate di petrolio. Per ogni milione di tonnellate superiore avrebbe pagato 20.000 sterline oro pro rata. Come compenso il Governo irakeno avrebbe esentato la *Bod* dalle imposte (articolo 27); la *Bod* avrebbe curato in Europa la preparazione geologica di tre sudditi irakeni (articolo 29); il Governo irakeno avrebbe avuto un proprio rappresentante all'interno del Consiglio di Amministrazione della *Bod* (articolo 32); la *Bod* doveva costituire entro otto mesi dalla ratifica della convenzione un ufficio in Iraq, ponendovi a capo una persona con i poteri necessari per trattare col governo (articolo 40). Vedi anche AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 23 giugno 1932, pp. 64-67; M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 209-210; S.H. LONGRIGG, *Oil in the Middle East* cit., p. 75; M. CANALI, *Mussolini e il petrolio* cit., pp. 178-179.

150.000 al 1° gennaio 1935, 175.000 al 1° gennaio 1936, e 200.000 sterline oro dal 1° gennaio 1937 per ogni anno fino all'inizio della regolare esportazione. L'articolo 11 della convenzione stabiliva le royalties che la società *Bod* avrebbe pagato al Governo irakeno per i primi venti anni successivi alla data di inizio delle esportazioni: 4 scellini oro per tonnellata di petrolio estratto. L'articolo 12 garantiva al Governo irakeno il diritto di avere gratuitamente il 20% dell'olio greggio estratto direttamente dai pozzi e che la *Bod* avrebbe potuto riacquistare alle condizioni stabilite col governo.

Il 1° maggio 1932 a Londra si riunì il Consiglio di Amministrazione della *Bod* che decise di costituire una società con capitale pari a 1.000.000 sterline oro, società che avrebbe assunto il controllo della *Bod*. Il capitale reale sarebbe stato di 200.000 sterline oro per cui l'*Agip*, in base al suo capitale azionario del 25%, avrebbe contribuito per un quarto con 50.000 sterline oro. Il Consiglio di Amministrazione della *Bod* aveva deciso di creare un comitato di quattro membri che avrebbe preparato un programma organico per l'organizzazione e lo sviluppo dell'impresa<sup>358</sup>.

Il 19 maggio 1932 il presidente Martelli comunicò al ministro degli Esteri Grandi, che l'*Agip* aveva intenzione di raggiungere un accordo con il gruppo franco-tedesco per fronteggiare ogni potenziale evento da parte del gruppo britannico. L'*Agip* si era accorta da tempo che le manovre del gruppo britannico della *Bod* avevano delle intenzioni speculative, per cui sarebbe stato di grande utilità che l'*Agip* assumesse la maggioranza della nuova società<sup>359</sup>.

Al momento della firma della convenzione, le quote del capitale azionario all'interno della *Bod* erano così ripartite: 51% al gruppo britannico, il 25% all'*Agip*, il 12% al gruppo francese e il 12% al gruppo tedesco. L'ingegner Amoretti informava il Comitato Esecutivo *Agip* che il gruppo francese, guidato da Paul Girod, aveva ottenuto dal gruppo britannico una opzione per il rilascio da parte britannica di un ulteriore 12%<sup>360</sup>. Questa eventualità avrebbe consentito al gruppo francese di portarsi fino al 24% del capitale azionario della *Bod*. Il Governo francese, continuava Amoretti, aveva mostrato interesse per la società *Bod* tramite il presidente della *Compagnie Française des Petroles* Mercier che contattò Girod. La *Cfp* era una delle società facenti parte della *Ipc*, e secondo Amoretti, un partner di quelle dimensioni avrebbe permesso di rafforzare la posizione della *Bod* nell'affare

---

<sup>358</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 30 maggio 1932, pp. 60-62.

<sup>359</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 210-211; ID, *La "Politica estera" dell'Agip (1933-1940). Diplomazia economica e petrolio*, Milano 1992, pp. 1-3.

<sup>360</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 23 giugno 1932, pp. 71-72.

irakeno. Ma esisteva anche la possibilità che la *Ipc* esercitasse una influenza negativa sulla *Bod*, visto che fino a quel momento non aveva espresso interesse alla valorizzazione dei territori petroliferi irakeni, secondo la percezione dei dirigenti della *Bod*. L'*Agip* però avrebbe potuto assicurarsi una ulteriore quota di azioni nella *Bod* per evitare l'incremento della influenza francese, anche se ciò avrebbe comportato un forte sforzo finanziario<sup>361</sup>.

L'*Agip* avrebbe comunque cercato di costituire un gruppo di maggioranza nella nuova società, o con francesi o con i tedeschi, poiché il gruppo britannico era formato da affaristi che, secondo l'ottica dell'*Agip*, non avevano nessun interesse industriale per l'impresa<sup>362</sup>. Alla fine di agosto il presidente Martelli, il segretario Carafa d'Andria e l'amministratore delegato Amoretti, si incontrarono presso Losanna con gli esponenti del gruppo franco-tedesco, per raggiungere un accordo onde formare un sindacato di maggioranza<sup>363</sup>. L'*Agip* riteneva il gruppo britannico poco intenzionato a dare corso agli accordi stipulati con gli altri gruppi della *Bod*, accordi che tra l'altro prevedevano non solo la formazione di una nuova società con capitale di un milione di sterline oro, ma prevedevano anche l'inizio delle prospezioni geologiche nel territorio in concessione entro otto mesi dalla firma.

La nuova società, come proposto dall'*Agip*, si chiamava *Mosul Oil Fields Co.*, *MOF*, con capitale di un milione di sterline di cui 800.000 sterline rappresentate dal valore della concessione. Alla *Mof* la società *Bod* avrebbe ceduto tutti i suoi compiti e diritti, mentre le partecipazioni azionarie sarebbero rimaste nelle stesse proporzioni della *Bod*<sup>364</sup>. Per partecipare alla nuova impresa irakena la *Agip* deliberò l'aumento del capitale sociale da 140 milioni a 200 milioni di lire, mentre nella riunione di ottobre tenutasi a Londra tra i rappresentanti dell'*Agip* e dei gruppi franco-svizzero e tedesco, si era giunti ad un accordo sostanziale per la formazione del sindacato di maggioranza. Il presidente Martelli informava il Comitato Esecutivo *Agip* che, grazie all'accordo di maggioranza, l'*Agip* aveva ottenuto delle deliberazioni favorevoli ai suoi interessi. Inoltre l'*Agip* aveva ottenuto una opzione dal gruppo svizzero – la *Banque d'Escompte Suisse* di Ginevra – per l'acquisto della sua quota di circa il 12% all'interno della *Mof*: con l'acquisto di queste azioni l'*Agip* avrebbe raggiunto il 33% del capitale azionario della *Mof*<sup>365</sup>. L'intera operazione

---

<sup>361</sup> *Ibid.*, pp. 72-73.

<sup>362</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 23 giugno 1932, p. 67. Le simpatie dell'*Agip* si dirigevano sul gruppo francese per la potenziale presenza della *Cfp*, ente statale che agli occhi dei dirigenti *Agip* rappresentava una certa garanzia di una seria volontà industriale, cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., p. 211.

<sup>363</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 13 settembre 1932, pp. 81-83.

<sup>364</sup> *Ibid.*, seduta del 25 novembre 1932, pp. 89-94. I versamenti per la costituzione della *Mof* dovevano essere completati entro il 31 dicembre 1932.

<sup>365</sup> *Ibid.*, p. 91.

comportava una spesa inferiore ai 3 milioni di lire, ma il sottosegretario del Ministero delle Corporazioni Asquini era contrario all'acquisto, dopo aver udito il parere del Capo del Governo. Secondo il Comitato Esecutivo *Agip* la spesa di circa 3 milioni era del tutto irrilevante considerata l'importanza dell'impresa petrolifera. Inoltre, considerato il parere favorevole del Ministero degli Affari Esteri, i dirigenti dell'*Agip* si auguravano che il governo rivedesse le sue posizioni consentendo all'*Agip* di rilevare le azioni della banca svizzera<sup>366</sup>.

#### 16. *L'Agip in Iraq: la società Mosul Oil Fields*

La società *Mosul Oil Fields* venne registrata a Londra nel dicembre 1932 e subentrò alla società *Bod* nella ricerca petrolifera nei campi irakeni. Il presidente delle due società, la *Bod* e la *Mof*, era lord Goschen, mentre l'amministratore delegato era lord Glenconner. Il comitato tecnico della *Mof* venne istituito a Londra, mentre i macchinari per i sondaggi erano stati ordinati in Germania. La *Mof* inviò in Iraq le squadre di geologi e di esperti di produzione, che dopo un adeguato periodo di preparazione avevano stabilito il quartier generale a Mosul, e cominciarono i lavori di perforazione nelle zone in cui aveva lavorato in precedenza la *Ipc*<sup>367</sup>.

Il 27 gennaio 1933 il presidente dell'*Agip* Martelli si recò in Iraq per una visita ufficiale, rimanendovi una settimana. Durante la permanenza aveva avuto modo di valutare direttamente le potenzialità e l'importanza della concessione della *Bod-Mof* ed i programmi di sviluppo dell'impresa<sup>368</sup>. Al suo rientro a Roma, il presidente Martelli aveva preparato una relazione per Mussolini in cui descriveva dettagliatamente le condizioni della realtà irakena con dovizia di particolari. La concessione accordata alla *Bod* comprendeva dei territori ricchi di petrolio nella zona ad ovest del fiume Tigri oltre l'Eufrate: grazie alle conclusioni favorevoli dei diversi rapporti geologici appena effettuati e grazie alle conferme dei sondaggi compiuti di recente, tutta la zona era ricca di petrolio. Dopo aver illustrato i lavori svolti dalla *Ipc* nei territori di sua competenza, e le grandi disponibilità riscontrate nel pozzo di Baba Gurgur, Martelli si soffermava ad elencare le caratteristiche e le potenzialità dei perimetri in concessione alla *Bod-Mof*. Nove mesi prima della firma della convenzione erano stati eseguiti quattro sondaggi nell'esteso e regolare

---

<sup>366</sup> *Ibid.*, pp. 93-94; *ibid.*, seduta del 13 dicembre 1932, pp. 96-97; AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 14 dicembre 1932, pp. 79-80.

<sup>367</sup> Cfr. S.H. LONGRIGG, *Oil in the Middle East* cit., p. 79.

<sup>368</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 214-217 e la relazione presentata a Mussolini il 20 febbraio 1933 in Appendice 2/C/II pp. 303-320.

anticlinale di Quayara: la presenza abbondante di petrolio era stata accertata a 500 metri di profondità e da un solo pozzo provenivano 1.000 tonnellate al giorno di greggio. Secondo Martelli, considerato il fatto che le ricerche sulla enorme area in concessione erano appena cominciate, i successivi rilievi avrebbero dimostrato l'imponenza e l'importanza di tutta la concessione. I geologi incaricati dalla *Mof* per la scelta dei punti in cui impiantare le sonde, continuava Martelli nella relazione, il prof. Thompson e il prof. Strzetelsky, avevano individuato delle zone favorevoli ai sondaggi, come confermato in loco dallo stesso presidente. Le zone promettenti erano almeno una ventina, e secondo Martelli, solamente il fatto di scoprire alcune unità con una produzione simile a quella del pozzo di Quayara, avrebbe giustificato tutte le operazioni fino ad allora intraprese. Il presidente Martelli, che era un geologo, spiegava a Mussolini che per le trivellazioni non sarebbe stato necessario andare oltre i 700 metri di profondità, in quanto le sonde avrebbero già raggiunto gli strati sottostanti contenenti il petrolio. Questo aspetto tecnico avrebbe permesso di ridurre sia le spese sia il tempo di lavoro delle sonde. Per Martelli, le stesse caratteristiche del terreno presentavano le condizioni favorevoli per una elevata produzione petrolifera: con poche sonde disposte a distanza si sarebbero ottenuti ottimi risultati. Per il momento però, continuava Martelli, nell'area della concessione era stato accertato un campo parzialmente esplorato nella zona di Quayara: da questo campo, che produceva mille tonnellate giornaliere la *Mof* avrebbe potuto avviare i suoi lavori basandosi su una fonte sicura.

Tutto sommato – concludeva Martelli – in base alle relazioni dei geologi che mi hanno preceduto ed a giudicare non solo dalle condizioni tettoniche ma anche dalle manifestazioni petrolifere da me pure osservate, i terreni più promettenti della M.O.F. si trovano in una zona larga circa cinquanta chilometri ed estesa da Hibbarah – 10 Km a sud-ovest di Quayara – a Mossul<sup>369</sup>.

Dopo gli studi ed i rilievi geologici della zona in mano alla *Mof*, le prospettive di sviluppo industriale della concessione erano incoraggianti. L'*Agip* inviò in Iraq l'ingegner Italo Veneziani come Direttore dei Sondaggi, già direttore dei lavori di ricerca nell'Italia Settentrionale e con una notevole esperienza petrolifera maturata in Romania<sup>370</sup>. L'ingegner Veneziani cominciò ad impostare i cantieri di lavoro nell'estate del 1933, insieme con un collaboratore inglese, fino a diventare dopo qualche mese drilling-soprintendente e poi field-manager<sup>371</sup>. Veneziani fu poi raggiunto da altri tecnici dell'*Agip*,

---

<sup>369</sup> *Ibid.*, p. 320.

<sup>370</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 18 maggio 1932, p. 121.

<sup>371</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., p. 216. L'ingegner Veneziani in una lettera del novembre 1934 esprimeva all'ex presidente Giarratana la sua fiducia nel valore della concessione. Allo stesso tempo era consapevole che una impresa di quella portata comportava grandi disponibilità di denaro e un certo margine

come Zanmatti, Renato Maestrelli ed Edmondo Mazza, i quali rappresentarono un primo nucleo di esperti di tecnologie avanzate e professionalità nel campo petrolifero che maturarono un know-how fondamentale per gli sviluppi successivi dell'Agip.

Il problema maggiore per la società *Mof* consisteva nelle condizioni economiche che doveva rispettare nei confronti del Governo irakeno. La prima dead rent di 100.000 sterline oro era stata regolarmente pagata, ma considerate anche le spese per l'invio in Iraq della missione geologica era stata già esaurita l'intera disponibilità finanziaria della *Mof*. Era necessario un aumento di capitale e perciò fu adottata la tesi proposta dall'Agip: i singoli gruppi della *Mof* avrebbero provveduto al versamento di una ulteriore quota di 250.000 sterline oro in base alla loro partecipazione azionaria, più un'altra quota di capitale fresco di 280.000 sterline oro<sup>372</sup>. Aumentando così le disponibilità della *Mof*, si sarebbe potuta fronteggiare la rata del 1934 di 125.000 sterline oro da versare al Governo irakeno. Tuttavia il gruppo francese in possesso del 12% del capitale *Mof* aveva comunicato che non avrebbe potuto sottoscrivere l'aumento proposto per mancanza di liquidità. Inoltre, il tentativo del gruppo di associarsi a qualche gruppo petrolifero francese, non era riuscito a causa del forte ostruzionismo della compagnia *Cfp* strettamente legata alla *Ipc*. Il capitale di 280.000 sterline oro sarebbe stato ripartito tra i gruppi inglese, tedesco ed italiano, con l'Agip che pur aderendo in linea di massima alla ripartizione, subordinava la questione ad un esame approfondito della situazione<sup>373</sup>.

Una solida disponibilità finanziaria era una condizione imprescindibile per la *Mof* onde evitare la revoca della concessione. All'interno del Consiglio di Amministrazione della *Mof* venne deliberato un ulteriore aumento di capitale di 330.000 sterline oro da ripartire proporzionalmente fra i soci portando così il capitale a 1.330.000 sterline oro<sup>374</sup>. L'Agip era consapevole che non tutti i gruppi partecipanti alla *Mof* avevano la possibilità di coprire la propria quota. Il gruppo franco-svizzero aveva deliberato di non poter sottoscrivere la copertura in base alla sua quota del 12%, mentre il gruppo tedesco aveva versato solamente 12.000 sterline-oro delle 40.000 sterline-oro in base alla sua quota azionaria. Il gruppo inglese, che aveva la maggioranza del capitale azionario della *Mof*, comunicava ai soci che poteva sottoscrivere solo una cifra minima, e sperava di trovare i fondi occorrenti entro il

---

di tempo per la messa in valore del petrolio estratto. Il punto debole di tutto l'affare, continuava Veneziani, era la debole consistenza finanziaria della società.

<sup>372</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 18 maggio 1932, pp. 118-120.

<sup>373</sup> *Ibid.*, pp. 120-121.

<sup>374</sup> *Ibid.*, seduta del 21 dicembre 1933, p. 132; AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 19 settembre 1933, pp. 110-111; *ibid.*, seduta del 21 dicembre 1933, p. 116.

31 marzo 1934, termine massimo per il pagamento della dead rent al Governo irakeno<sup>375</sup>. In pratica, a circa un mese dalla scadenza del pagamento della seconda dead rent, la *Mof* non aveva assicurata la copertura finanziaria. La situazione era così grave che il vicedirettore generale Carafa d'Andria si recò a Londra, per esaminare la questione della dead rent con gli altri soci della *Mof*. Considerata la situazione, l'*Agip* intendeva richiedere una proroga al Governo irakeno, oppure era decisa ad assumere l'onere del pagamento dell'intera parte mancante<sup>376</sup>. Il Consiglio di Amministrazione *Agip* decise che, considerata la portata dell'impresa in Iraq, a cui il governo annetteva particolare importanza, l'*Agip* dovesse aumentare la sua quota all'interno della *Mof* e pagare la rata al Governo irakeno per non perdere la concessione<sup>377</sup>. Per l'*Agip* si trattava di compiere uno sforzo finanziario notevole, ma necessario per l'intera politica energetica nazionale, sforzo ormai perfettamente valutato e ritenuto indispensabile per i fabbisogni dell'Italia.

Una relazione della Direzione generale affari politici del Ministero degli Esteri del 14 marzo 1934, evidenziava i danni che avrebbe subito l'Italia nel caso della perdita della concessione<sup>378</sup>. La relazione, preparata da Gino Buti, funzionario del Ministero degli Esteri, sottolineava l'importanza economica di disporre di quantità di petrolio sufficienti al fabbisogno nazionale, nonché l'importanza di possedere un punto di rifornimento petrolifero nel Mediterraneo orientale. Evidenziava inoltre che, dopo gli enormi sforzi sopportati per assicurarsi una fonte petrolifera in un territorio di cui si conoscevano le potenzialità, sarebbe stato un clamoroso errore abbandonare l'unico interesse economico di rilievo dell'Italia in Iraq.

Il presidente Martelli comunicava al sottosegretario agli Affari Esteri Fulvio Suvich che l'*Agip* avrebbe potuto sopperire alle spese della dead rent anche senza l'apporto dei soci, ma che aveva bisogno del permesso del Ministero delle Finanze. Il 19 marzo Suvich sollecitava l'intervento del ministro Jung, che pur dimostrando qualche perplessità sull'intera operazione avviata dall'*Agip*, autorizzò l'*Agip* alla sottoscrizione di 60 mila sterline supplementari rispetto alla sua quota<sup>379</sup>. Il presidente Martelli rassicurò il ministro Jung sull'attività dell'*Agip* e gli fornì un quadro dei soci dell'*Agip*, soci che la società non aveva potuto scegliere in quanto l'affare irakeno era nato sotto progetto britannico.

---

<sup>375</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 26 febbraio 1934, p. 139; M. CANALI, *Mussolini e il petrolio* cit., pp. 179-180.

<sup>376</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 29 marzo 1934, pp. 130-131.

<sup>377</sup> *Ibid.*, p. 131. Il Ministero delle Finanze e delle Corporazioni avevano acconsentito all'aumento della quota azionaria dell'*Agip* all'interno della *Bod*.

<sup>378</sup> Cfr. M. CANALI, *Mussolini e il petrolio* cit., pp. 180-181. La relazione venne inviata al Ministero delle Finanze per conoscenza; M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 6-7.

<sup>379</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 7-9.

L'Agip, nonostante la copertura economica, aveva cercato di ottenere una dilazione del pagamento della dead rent, pari ad almeno la metà del canone, tramite il rappresentante diplomatico italiano a Baghdad Mario Porta. Ma Porta avvisava Suvich che il Governo irakeno non era disposto a transigere sul pagamento, e che era necessario versare l'intera quota, altrimenti avrebbe annullato la concessione. Però, secondo Porta, un pagamento immediato pari ad una quota rilevante del canone avrebbe consentito di guadagnare qualche mese, per poter chiarire definitivamente la questione<sup>380</sup>. Il sottosegretario Suvich si rivolse direttamente a Mussolini, affinché autorizzasse il ministro delle Finanze a fornire i mezzi necessari al proseguimento dell'attività dell'Agip in Iraq, esponendogli l'enorme importanza per l'Italia dei petroli irakeni<sup>381</sup>. Una volta ottenuto il parere favorevole da Mussolini, Suvich promosse subito una riunione fra il ministro delle Finanze, il sottosegretario alle Corporazioni ed il presidente dell'Agip per esaminare la questione dei petroli irakeni.

Nel frattempo rientrava dal suo soggiorno londinese il vicedirettore generale Carafa d'Andria, che comunicò al Comitato Esecutivo dell'Agip, che i soci della *Mof* non avrebbero versato la propria quota relativa alla dead rent. Carafa d'Andria informò della situazione immediatamente il ministro delle Finanze Jung, Suvich e il sottosegretario alle Corporazioni Asquini.

La riunione preparata da Suvich si svolse il 3 aprile 1934 presso il Ministero delle Finanze, presenti il ministro delle Finanze Jung, il presidente Martelli e il vicedirettore generale Carafa d'Andria, i sottosegretari Suvich e Asquini, nonché Buti e Guarnaschelli per il Ministero degli Esteri e Santoro del Ministero delle Corporazioni<sup>382</sup>. Fu stabilito che l'Agip avrebbe versato l'intero canone dovuto al Governo irakeno, pagamento effettuato il 4 aprile tramite un'operazione in lire-sterline eseguita col *Banco di Roma*<sup>383</sup>. Per evitare la perdita della concessione, l'Agip aveva dovuto sottoscrivere un maggior numero di azioni della nuova emissione di 333.333.6.8 sterline, in base all'aumento di capitale della *Mof* che passava da 1 milione a 1.333.333.6.8 sterline.

Il 6 aprile il presidente dell'Agip Martelli e il vicedirettore generale Carafa d'Andria incontrarono a Parigi il consigliere delegato della *Mof* lord Glenconner ed i rappresentanti dei gruppi tedesco e franco svizzero, Brown e Girod, per esaminare la situazione della società e l'avvenuto aumento di capitale: l'Agip aveva partecipato con 208.333.6.8 sterline

---

<sup>380</sup> *Ibid.*, p. 10.

<sup>381</sup> *Ibid.*, p. 11.

<sup>382</sup> *Ibid.*, pp. 11-13.

<sup>383</sup> *Ibid.*, p. 181; AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 6 giugno 1934, pp. 138-139.

in contanti, il gruppo tedesco aveva partecipato con 12.000.0.0 sterline in contanti e con 28.000.0.0 sterline in materiali, mentre il gruppo britannico aveva versato 29.709.13.4 sterline. Rimanevano da coprire ancora 55.290.6.8 sterline, di cui 30.000.0.0 erano state garantite da lord Glenconner rappresentante del gruppo britannico, mentre per il restante valore di 25.290.6.8 era stata rilasciata una opzione all'Agip<sup>384</sup>.

La situazione azionaria aveva portato l'Agip a controllare il 44% della Mof, quota che poteva raggiungere e superare il 47,5%, qualora l'Agip avesse esercitato l'opzione accordatale per le circa 25.000 sterline. La situazione finanziaria della Mof, con una liquidità disponibile al 30 aprile di circa 31.000 sterline, consentiva una attività lavorativa di circa 5/6 mesi e nel caso della sottoscrizione Agip delle mancanti 25.000 sterline, il normale lavoro aziendale si sarebbe potuto prolungare di altri 3/4 mesi. Tuttavia la situazione economica della Mof andava esaminata a fondo, perché l'intera attività petrolifera dell'azienda richiedeva finanziamenti sicuri ed ingenti e non si poteva sostenere con dei palliativi<sup>385</sup>. Nel frattempo l'Agip, in virtù della sua quota azionaria, aveva indicato ai soci la figura dell'ingegner Veneziani quale direttore dei sondaggi in Iraq, mentre inviava a Londra un tecnico italiano per affiancare l'operato del consigliere delegato britannico della Mof.

Nel corso del 1934, il gruppo tedesco della Mof aveva cercato in diverse occasioni di raggiungere un accordo con l'Agip per il controllo della Mof, e soprattutto aveva richiesto un aumento della propria quota azionaria da ottenersi acquistando azioni Agip<sup>386</sup>. Le richieste tedesche all'Agip giunsero tramite il rappresentante tedesco Brown e tramite l'ambasciata tedesca a Roma, ma l'Agip seppure favorevole ad un incremento delle azioni tedesche, purché l'Agip mantenesse la maggioranza all'interno della Mof, manifestava seri dubbi sulla convenienza di un simile atteggiamento. Infatti Suvich, considerate le ultime vicissitudini economiche della Mof legate alla dead rent del 1934, temeva che si riproponessero le medesime condizioni di insolvenza dei soci della Mof e che l'Agip dovesse rimediare all'ultimo momento. Le diffidenze di Suvich erano fondate perché per pagare la dead rent del 1935 e per il fabbisogno della società, si dovette ricorrere ad un

---

<sup>384</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 6 giugno 1934, p. 139; AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 6 giugno 1934, p. 144; M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 13-14.

<sup>385</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 6 giugno 1934, p. 140; AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 6 giugno 1934, p. 144; M. CANALI, *Mussolini e il petrolio* cit., pp. 181-182.

<sup>386</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 14-16. Il rappresentante del gruppo tedesco della Mof Thomas Brown si rivolse a Martelli con una lettera personale il 10 aprile; il 19 aprile invece fu il consigliere di ambasciata tedesco che incontrò Gino Buti, finché il 23 aprile l'ambasciatore tedesco von Hassell contattò il ministro delle Finanze Jung che informò il sottosegretario Suvich.

nuovo aumento di capitale della *Mof*, onde reperire le risorse finanziarie. Il Consiglio di Amministrazione della *Mof* decise nel settembre 1934 di aumentare il capitale di 500.000.0.0 sterline e l'*Agip* propose al proprio Consiglio di sottoscrivere l'aumento in misura non inferiore al 25%. Il capitale della *Mof* passava da 1.333.333.6.8 sterline a 1.850.000 sterline con l'emissione di 350 mila azioni da 1 sterlina e 500 mila azioni da 6 scellini e 8 pence ciascuna.<sup>387</sup>

Nella seduta del Consiglio di Amministrazione *Agip* del 10 gennaio 1935, il vicepresidente Jacobini illustrava che, nella recente riunione del Comitato direttivo della *Mof*, a cui partecipò assieme al vicedirettore generale Carafa d'Andria, lord Glenconner aveva segnalato che il gruppo inglese era disposto a sottoscrivere l'aumento di capitale della società, solo se gli fosse stata garantita la possibilità di riacquisire la maggioranza della *Mof*. Il gruppo britannico, continuava lord Glenconner, poteva ottenere l'aiuto di un altro gruppo inglese, estraneo all'affare, che però intendeva diventare socio di maggioranza col 51% della *Mof*<sup>388</sup>.

Il numero delle azioni in mano al gruppo britannico era pari a 518.190 e per raggiungere il 51% avrebbe dovuto possedere 1.453.500 azioni, una cifra impossibile da raggiungere in quanto le emissioni di azioni, al 10 gennaio 1935, erano pari a 850.000. Poiché di queste ultime i gruppi tedesco e franco-svizzero avevano già acquistato 149.529 azioni, le restanti 704.471 azioni sommate alle 518.190 non avrebbero consentito di avere il 51% della *Mof*. Infatti l'*Agip* possedeva 895.450 azioni, e per consentire alla nuova holding britannica di controllare la maggioranza della *Mof*, non solo l'*Agip* avrebbe dovuto cedere parte delle sue azioni, cioè 182.950 e perdere la sua quota azionaria del 45% circa della *Mof*, ma anche gli altri due soci avrebbero dovuto cedere parte delle azioni in loro possesso per permettere al gruppo britannico di incassare 230.839 azioni e raggiungere il 51% della *Mof*<sup>389</sup>.

La situazione era particolarmente delicata perché all'*Agip* non erano sfuggite in precedenza certe manovre speculative del gruppo inglese, ma ciononostante era necessario avere maggiori informazioni sul nuovo gruppo societario che intendeva entrare nella *Mof*, soprattutto dal punto di vista finanziario. Una volta avvertito, il ministro Jung richiedeva

---

<sup>387</sup> *Ibid.*, p. 16. Le azioni da 1 sterlina e le azioni da 6 scellini e 8 pence avevano gli stessi diritti, sia agli effetti dei voti, sia agli effetti dei dividendi, sia agli effetti di una possibile liquidazione della società; AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 15 ottobre 1934, pp. 149-150. L'*Agip* avrebbe sottoscritto, in conto dell'aumento di capitale, altre 20.000.0.0 sterline ed avrebbe saldato la penultima emissione con le restanti 12.500.0.0 sterline; AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 15 ottobre 1934, pp. 146-147.

<sup>388</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 10 gennaio 1935, p. 157.

<sup>389</sup> *Ibid.*, pp. 157-158.

all'Agip di informarsi sul nome del gruppo britannico, per poter valutare la convenienza per l'Agip di lasciare in mano britannica la maggioranza della società. Il consigliere delegato della *Mof* lord Glenconner, interrogato dal vicedirettore generale Carafa d'Andria sulla identità del gruppo britannico, rispose in modo evasivo aggiungendo che le trattative tra i gruppi inglesi erano ancora in corso. Il vicepresidente Jacobini, a conclusione del dibattito in seno al Consiglio di Amministrazione, rilevava che «non sarebbe quindi da sorprendere che analogamente a quanto avvenuto lo scorso anno 1934, indipendentemente dal riacquisto della maggioranza azionaria, gli Inglesi di nuovo non fossero in grado di sottoscrivere l'aumento in corso»<sup>390</sup>.

Nella seduta del 28 gennaio 1935, il Consiglio di Amministrazione Agip deliberò di conferire l'incarico al nuovo presidente dell'azienda, professor Umberto Puppini – Alessandro Martelli era morto dopo improvvisa malattia il 5 ottobre 1934 – di riferire al Capo del Governo la situazione dell'affare irakeno e dei suoi possibili sviluppi, onde ottenere delle direttive per la futura azione dell'Agip, soprattutto nel caso dei mancati apporti finanziari dei soci che avevano già rischiato di far decadere la concessione petrolifera<sup>391</sup>.

Il 7 febbraio 1935 a Roma, il presidente Puppini, assieme al vicepresidente Jacobini e al vicedirettore generale Carafa d'Andria, si incontravano col consigliere delegato della *Mof* lord Glenconner e con i rappresentanti dei gruppi inglese e tedesco, rispettivamente Hunting e Brown. Durante la discussione sulla situazione finanziaria della società, lord Glenconner informava i soci di aver avviato trattative preliminari con T.C. Burgess, presidente di una compagnia inglese operante nel settore petrolifero, il quale si dichiarava disposto ad entrare nella *Mof* a condizione che gli fosse riservato il 52% del capitale e la maggioranza in seno al Consiglio di Amministrazione<sup>392</sup>. Il presidente T.C. Burgess intendeva rifondare la *Mof* fissando per le azioni in corso un valore unico di 5 scellini ed effettuando una nuova emissione di capitale con azioni da 5 scellini. Il presidente Puppini, pur proseguendo le trattative, riteneva però necessarie alcune condizioni imprescindibili per l'Agip e cioè:

1) che sia riservato all'Agip il diritto di mantenere sempre, in seno alla società, una percentuale di capitale azionario non inferiore al 25%; 2) che sia assicurato all'Agip il diritto a ricevere petrolio ed a provvedere alle necessarie forniture almeno nella misura della partecipazione azionaria; 3) che sia riservato all'Agip il diritto di collaborare con il nuovo gruppo di maggioranza negli studi

---

<sup>390</sup> *Ibid.*, pp. 158-159; M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 16-17.

<sup>391</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 28 gennaio 1935, pp. 165-166.

<sup>392</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., p. 18.

geologici e nelle prove necessarie per stabilire il più esattamente possibile quali saranno le caratteristiche dell'impresa sia dal punto di vista della quantità che della qualità del greggio, procedendo altresì ad una intensificazione dei lavori di ricerca e dei sondaggi<sup>393</sup>.

Le trattative continuavano, ma come i vertici dell'Agip avevano intuito, la proposta del gruppo inglese si rivelava inaccettabile e la situazione finanziaria della Mof, per quanto riguardava il canone annuo ed i lavori di ricerca, si era complicata come nel 1934. La proposta di T.C. Burgess prevedeva una svalutazione del capitale nominale della società, cioè intendeva ridurre il capitale di un milione di azioni da 1 sterlina e di un milione di azioni da 6/8 al valore unico di 5 scellini, per poi sottoscrivere 2 milioni di azioni da 5 scellini in quote che avrebbero visto la società inglese controllare il 60% della Mof, l'Agip al 25%, il gruppo tedesco al 12,5% e il gruppo franco-svizzero al 2,5%<sup>394</sup>.

Il 27 febbraio 1935 il presidente Puppini informava Mussolini del fatto che la proposta della società britannica non era accettabile per l'Agip e gli comunicava il difficile stato delle risorse finanziarie della Mof. In base all'aumento di capitale del settembre 1934, l'Agip possedeva il 45% della Mof e se avesse pagato interamente il canone coprendo anche i soci insolventi, Puppini comunicava a Mussolini che l'Agip avrebbe raggiunto la quota del 48% con 1.350.000 azioni. Per evitare la decadenza della concessione, Puppini richiedeva a Mussolini che l'Agip fosse autorizzata a pagare l'intero ammontare della dead rent al Governo irakeno<sup>395</sup>. Per evitare la fuoriuscita di valuta italiana il Ministero delle Finanze aveva accettato la proposta dell'Agip di ricorrere ad un mutuo da contrarre all'estero. Il prestito di 300.000.000 sterline fu trattato con la *Société de Banque Suisse* di Basilea per poter versare il canone annuo e per l'immediato fabbisogno della società<sup>396</sup>. A fine marzo l'operazione con la *Société de Banque Suisse* era stata definita grazie all'attività del vicedirettore generale Carafa d'Andria e l'Agip diventava azionista di maggioranza con quasi il 53% del pacchetto azionario della Mof<sup>397</sup>. Il 28 marzo il presidente Puppini poteva comunicare a Mussolini che l'Agip era oramai in possesso del 53% circa della Mof e che la

---

<sup>393</sup> *Ivi.*

<sup>394</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 12 marzo 1935, p. 179.

<sup>395</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 12 marzo 1935, pp. 151-152. L'Agip rifiutava ufficialmente l'offerta inglese e si sostituiva nella sottoscrizione del capitale per la parte non sottoscritta dagli altri gruppi.

<sup>396</sup> *Ibid.*, p. 152; AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 12 marzo 1935, p. 179; M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., p. 21. Il corso medio della lira nei confronti delle altre valute era pari, al dicembre 1934, a 58,07 lire per una sterlina e 11,73 lire per un dollaro, F. GUARNERI, *Battaglie economiche* cit., I, pp. 344-345.

<sup>397</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 30 marzo 1935, pp. 185-186. L'operazione era stata eseguita con le autorizzazioni del Ministero delle Finanze e della *Banca d'Italia* ed era rimborsabile entro il 1° aprile 1936. La *Société de Banque Suisse* aveva chiesto un interesse del 5% sulle somme realmente utilizzate ed una commissione dello 0,50% da pagarsi una volta tanto sulla cifra di 300.000 sterline. Ha anche richiesto una fideiussione bancaria che era stata prestata dal *Banco di Roma* al prezzo di circa l'1%; M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., p. 22.

posizione dominante dell'Agip avrebbe permesso di svolgere tutte le ricerche, perforazioni e valutazioni scientifiche ed industriali sul petrolio irakeno, in modo da definire un giudizio sicuro sulla entità dei giacimenti e sul valore industriale del petrolio. Approfittando della favorevole situazione, ad aprile Puppini si recò in Iraq, accompagnato dai massimi dirigenti dell'azienda, per coordinare personalmente i programmi di ricerca. Già nel 1933, in base alla relazione dell'ex presidente Martelli, il petrolio era stato individuato nella zona di Quayara e i tecnici continuavano le ricerche nella medesima zona, che si riteneva avesse una grande consistenza. Una relazione dell'Agip del 1935 confermava le ricerche eseguite fino a quel momento:

Dal risultato delle perforazioni eseguite nel 1934, alle quali hanno partecipato anche i tecnici italiani, può desumersi la possibilità di estrarre, dalla sola parte della concessione già esplorata, oltre 2 milioni di tonnellate annue di greggio. La potenzialità media delle sonde produttive finora portate a compimento si è dimostrata altissima. Sono state iniziate perforazioni in altre zone, che tra breve daranno ulteriori indizi sulla estensione di questi giacimenti petroliferi<sup>398</sup>.

Contemporaneamente ai lavori di ricerca, l'Agip aveva avviato gli studi ed i progetti per il trasporto del greggio dai campi petroliferi di Quayara fino al Mediterraneo. Secondo i tecnici dell'Agip, nell'arco di un anno, la produzione dei campi avrebbe consentito di estrarre un milione di tonnellate di greggio a base asphaltica pesante. Per individuare il miglior sistema di trasporto del greggio estratto, la Mof aveva inviato in Iraq una commissione composta dal consigliere delegato lord Glenconner, dai rappresentanti dei gruppi tedesco e francese e dai tecnici italiani delle Ferrovie dello Stato, Giacomo Forte e Efisio Vodret<sup>399</sup>. La commissione, come annunciato il 9 luglio da Puppini al rappresentante italiano a Baghdad Porta, doveva valutare la convenienza del trasporto per via ferroviaria o tramite oleodotto, ma considerate le condizioni favorevoli offerte dalle ferrovie siriane, l'Agip riteneva possibile sfruttare la soluzione ferroviaria. Intanto erano in corso trattative con le autorità irakene e siriane per la costruzione di un tratto ferroviario che collegasse i campi petroliferi della Mof fino a Telkotchek, per poi usufruire delle ferrovie siriane e raggiungere Tripoli di Siria.

---

<sup>398</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 12 marzo 1935, p. 170. I tecnici dell'Agip ritenevano possibile esportare 800.000 tonnellate di petrolio annue dai pozzi già scoperti; C. ALIMENTI, *La questione* cit., pp. 85-87.

<sup>399</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 18 luglio 1935, pp. 195-196; Cfr. M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 23-24.

Il presidente dell'Agip Puppini, dopo le conclusioni della commissione, comunicava il 12 agosto a Mussolini che la soluzione ferroviaria era stata scelta per vari motivi, sebbene il costo del trasporto del greggio sarebbe stato inferiore con il ricorso alla pipeline<sup>400</sup>.

Interessi di ordine politico e industriale (industria siderurgica) da parte tedesca, di ordine politico e commerciale (valorizzazione della ferrovia siriana) da parte francese portano a che tutta la spesa di 112 milioni di lire per la soluzione ferroviaria venga finanziata, con fornitura da parte tedesca, dietro pagamento in azioni ed obbligazioni, dei materiali di armamento, locomotive, carri serbatoi, serbatoi nel porto di Tripoli; con apporto di circa 40 milioni di franchi, con pagamento in obbligazioni, da parte francese per lavori ferroviari e portuali; con apporto della residua somma che occorrerà da parte tedesca, sempre con pagamento in azioni ed obbligazioni. La costruzione della condotta non presenta attrattive di ordine politico e poche ne presenta di ordine industriale; sicché per essa non si troverebbe ora il finanziamento.

Il ricorso alla ferrovia avrebbe consentito il trasporto anche dei residui solidi del petrolio, il coke e l'asfalto oltre che di altri prodotti indipendenti dallo sfruttamento della concessione petrolifera. Mentre l'Agip lavorava duramente in Iraq, il 3 ottobre 1935 l'Italia cominciava la guerra contro l'Etiopia e, poco dopo la Società delle Nazioni decretava le sanzioni economiche, creando una situazione di instabilità e svantaggio per l'attività della Agip nella Mof<sup>401</sup>.

Il gruppo britannico della Mof manifestava la consueta e sospetta mancanza di risorse finanziarie, mentre il gruppo tedesco della Mof, rappresentato da Thomas Brown ed appoggiato dal gruppo Krupp, sfruttava l'occasione per aumentare la sua presenza nel pacchetto azionario della Mof. Il 18 luglio 1935 l'Agip aveva già consentito un incremento delle azioni del gruppo tedesco, che ora sottoscrivendo l'intera emissione di 1.500.000

---

<sup>400</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 24-25. La ferrovia avrebbe comportato la spesa di 112 milioni di lire ed un costo di esercizio di 24 lire per tonnellata di merce trasportata; l'oleodotto, di 770 Km, avrebbe richiesto la spesa di 116 milioni di lire ed un costo di esercizio di 18 lire per tonnellata di merce trasportata; M. CANALI, *Mussolini e il petrolio* cit., pp. 182-183; P. DI GREGORIO, *Oro nero* cit., pp. 106-107.

<sup>401</sup> Per una disamina sulla importanza che avrebbero avuto le sanzioni della Società delle Nazioni verso l'Italia per quanto riguarda il carbone e i derivati petroliferi, vedi C.A. RISTUCCIA, *The 1935 sanctions against Italy: would coal and oil have made a difference?*, «European Review of Economic History», N° 4 2000, pp. 85-110. L'autore sostiene che un embargo verso il carbone non avrebbe bloccato l'Italia in quanto le forniture tedesche e le riserve avrebbero alimentato l'apparato industriale italiano. Ristuccia: «An embargo on coal starting in November 1935 and ending in June 1936 would have had little effect on the Italian economic condition. Certainly, it would not have affected industrial production, nor would it have substantially altered the level of gold reserves at the end of the period. The standard of living would have been lowered but probably not to a level that could have eventually forced the fascist leadership to back down. Coal sanctions would not have altered the outcome of the war. If prolonged after the Italian military victory over the Ethiopian army, the sanctions would have started to produce results only by the end of 1936. Their long term efficacy is very doubtful». L'embargo petrolifero avrebbe impedito i movimenti ed i trasporti italiani, ma era dipendente dalla collaborazione degli Stati Uniti. Molte compagnie indipendenti statunitensi approfittarono della situazione dei prezzi dei prodotti petroliferi che in Italia aumentarono durante la guerra, consentendo loro grandi guadagni. Per quanto riguarda il ruolo della Russia Sovietica nel periodo delle sanzioni vedi R. LOWELL TILLET, *The Soviet role in League sanctions against Italy 1935-36*, «American Slavic and East European Review», Vol. 15, N° 1, febbraio 1956, pp. 11-16.

azioni dilazionate nel tempo, gli avrebbe permesso di raggiungere il 38% della *Mof* mentre l'*Agip* sarebbe passata dal 53% al 37% della *Mof*.<sup>402</sup> Le quote azionarie in seno alla *Mof* erano suscettibili di cambiamenti in base alle nuove emissioni di azioni ed in base agli interventi dei gruppi secondo le proprie capacità economiche.

Dopo l'aumento di capitale del settembre 1934, la *Mof* deliberò un nuovo aumento, nell'aprile 1935, fino a 2.333.333 sterline mediante l'emissione di azioni da 6 scellini e 8 pence<sup>403</sup>. L'*Agip* nel marzo 1935 era giunta a controllare il 53% circa della *Mof*, ma in seguito alla nuova emissione di azioni deliberata a luglio, e subito sottoscritta dai tedeschi, parte in contanti e parte con forniture di materiali, le quote azionarie all'interno della *Mof* vedevano il gruppo tedesco raggiungere il 41%, l'*Agip* il 37%, il gruppo britannico il 18% e il gruppo francese il 4%. Ma le percentuali erano suscettibili di ulteriori modifiche a vantaggio del gruppo tedesco, che si era impegnato a sottoscrivere una nuova emissione di azioni per un milione di sterline necessarie al finanziamento della ferrovia di Quayara e di altre 500.000 sterline per il fabbisogno della *Mof* per il 1936. A fronte della continua disponibilità finanziaria tedesca, per il 1936 l'*Agip* poteva investire nella *Mof* solamente 30 milioni di lire. Il 14 novembre 1935 il presidente Puppini avvertiva Mussolini che, dalla riunione del Comitato della *Bod*, era ormai accertato che il gruppo inglese non avrebbe contribuito al capitale della *Mof* mentre il gruppo tedesco avrebbe sostenuto un intervento completo.

Nella nota del 14 novembre, il presidente Puppini informava Mussolini che la presenza azionaria tedesca nella *Mof* avrebbe raggiunto il 69% al termine di tutte le operazioni di sottoscrizione, e la quota dell'*Agip* sarebbe invece diminuita al 20%. All'*Agip* era giunta la richiesta dai soci tedeschi di sottoscrivere almeno 100.000 sterline dell'emissione delle 500.000 sterline preventivata per il 1936, con la quale l'*Agip* avrebbe leggermente aumentato la sua percentuale fino al 23%. Nella sua nota a Mussolini, Puppini evidenziava che il 23% non era una quota congrua per contribuire con 100.000 sterline di capitali nella *Mof*, posizione condivisa dal sottosegretario Suvich che riteneva lo sforzo finanziario eccessivo rispetto alla quota azionaria dell'*Agip*<sup>404</sup>.

Dopo i grandi sacrifici effettuati dall'*Agip* per sviluppare la concessione petrolifera, la guerra etiopica poneva seri problemi di liquidità proprio quando le buone notizie provenienti dall'Iraq, lasciavano presagire ottimi risultati per il futuro dell'azienda. Infatti

---

<sup>402</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 18 luglio 1935, pp. 195-196.

<sup>403</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip cit.*, pp. 212-213; ID., *La "politica estera" cit.*, pp. 25-26.

<sup>404</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *La "politica estera" cit.*, p. 27.

nel mese di ottobre, uno dei pozzi appena perforato aveva fornito una quantità notevole di greggio, pari a 20.000 barili al giorno, mentre un altro pozzo presentava manifestazioni petrolifere promettenti. Il 29 ottobre, Puppini informava Mussolini dell'avvenuta scoperta e della ricchezza dei campi in mano alla *Mof*: dai pozzi rilevati si potevano estrarre circa 32.000 barili al giorno di greggio corrispondenti a 1.750.000 tonnellate annuali di petrolio greggio<sup>405</sup>. Una tale produzione petrolifera consentiva la copertura totale del fabbisogno nazionale italiano di petrolio greggio, che unito alla produzione rumena e albanese, avrebbe consentito una disponibilità di prodotti petroliferi senza dover ricorrere ad importazioni da fonti non italiane<sup>406</sup>.

Intanto il 7 dicembre 1935, il presidente dell'*Agip* Puppini comunicava a Mussolini che il gruppo tedesco della *Mof*, in virtù degli ultimi versamenti a cui si era impegnato, avrebbe raggiunto il 40,8% del capitale azionario mentre l'*Agip* controllava il 37,5%<sup>407</sup>. La quota del gruppo tedesco aumentò ulteriormente ai primi del 1936, come comunicato nella seduta del Consiglio di Amministrazione *Agip* del 25 gennaio 1936 e contestualmente si riduceva la partecipazione dell'*Agip* nella *Mof* a meno del 20%. Le risorse finanziarie per la copertura della dead rent del 1936 non erano disponibili, nonostante l'aumento di capitale dell'*Agip* da 200 a 300 milioni di lire riservasse una quota di 30 milioni di lire per il fabbisogno della *Mof* per il 1936<sup>408</sup>. In riferimento alla situazione finanziaria, il presidente Puppini comunicava al Consiglio le direttive ricevute dal governo:

Data la particolare situazione della tesoreria italiana in materia di divise, le Autorità governative competenti, opportunamente interpellate, hanno dichiarato di non poter consentire l'esportazione di divise e conseguentemente hanno preso atto della necessaria riduzione della partecipazione azionaria dell'*Agip* nel capitale della M.O.F.

---

<sup>405</sup> *Ibid.*, p. 25; M. CANALI, *Mussolini e il petrolio* cit., pp. 184-185; C. ALIMENTI, *La questione* cit., p. 87; AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria, del 31 marzo 1936, p. 13. I risultati raggiunti dalla *Mof* in base alle perforazioni ritenevano estraibili dai territori esplorati oltre 2 milioni di tonnellate di petrolio all'anno.

<sup>406</sup> Cfr. *Documenti* cit., Vol. 1, Monografia III, *Risveglio dell'attività petrolifera italiana*, pp. 68-69.

<sup>407</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 27-28; ID, *L'Agip* cit., pp. 213-214. Dopo la emissione decisa a luglio 1935, le azioni diventavano 5 milioni, di cui 1 milione di azioni da 1 sterlina ciascuna, 4 milioni di azioni da 1/3 di sterlina, tutte con uguali diritti di rappresentanza e di dividendi. Al termine della sottoscrizione tedesca le quote sarebbero state: 40,8% con 2.043.070 azioni al gruppo tedesco; 37,5% con 1.870.970 azioni all'*Agip*, 18,2% con 909.560 azioni al gruppo inglese e 3,5% con 176.400 azioni al gruppo francese.

<sup>408</sup> AS ENI, *Fondo AGIP, Organi sociali, f. 14, b. 1, Libro Verbali 4, Consiglio di Amministrazione AGIP, 16 ottobre 1935 – 6 marzo 1940*, seduta del 25 gennaio 1936, pp. 5-6; alla fine di novembre Mussolini aveva convocato il presidente *Agip* Puppini a cui aveva comunicato al decisione di «sacrificare i nostri interessi petroliferi in Iraq» perché intendeva creare l'impero italiano in Africa, cfr. M.J. CEREGHINO – G. FASANELLA, *Il golpe inglese* cit., pp. 34-36.

Ormai l'attività dell'*Agip* era stata abbandonata dal Governo italiano che le aveva imposto una linea di progressivo ripiegamento, in quanto impegnato nella costosissima guerra etiopica. Le operazioni di ricerca in Iraq continuavano nonostante la paralisi finanziaria dell'*Agip*, mentre la scoperta del petrolio aveva attirato subito i concorrenti del potente consorzio *Iraq Petroleum Company*.

La compagnia *Bod*, come abbiamo visto, era sorta per sfruttare parte dei campi petroliferi irakeni non appartenenti alla concessione della *Iraq Petroleum Company* e per alcuni anni la *Bod* aveva cercato di ostacolare il monopolio del consorzio *Ipc*, rivolgendosi presso la Società delle Nazioni affinché il principio della «open door policy» sancito nel Mandato venisse rispettato<sup>409</sup>. L'attività della *Mof* era conosciuta perfettamente dai suoi avversari, proprietari di una vasta zona petrolifera di ricerca dell'Iraq, da cui l'estrazione del greggio a partire dal 1934 era in continuo aumento<sup>410</sup>. Inoltre le aree acquisite in concessione dalla *Mof* facevano parte della precedente concessione in mano alla *Iraq Petroleum Company* che però non aveva individuato zone promettenti. All'interno dell'*Agip* le manovre speculative del gruppo inglese erano note fin dal 1932, ed i continui atteggiamenti dilatori del gruppo britannico, assieme alla proposta di acquisire il 52% della *Mof* presentata da T.C. Burgess, presidente di un gruppo inglese, erano ispirati ad una precisa strategia di riconquista da parte della *Ipc* delle precedenti aree petrolifere controllate.

Nel 1935 l'*Agip* aveva chiesto al governo di avviare dei contatti con la Francia al fine di individuare un forte gruppo francese che collaborasse con la *Mof*, soprattutto per evitare un controllo assoluto del gruppo tedesco della *Mof*. Ma anche la Francia, nonostante i buoni rapporti politici con l'Italia, non aveva manifestato un serio interesse per una collaborazione con la *Mof*, come l'*Agip* aveva comunicato a Mussolini nel novembre 1935. Nel promemoria dell'*Agip* si evidenziavano gli sforzi che Coulondre, responsabile francese del petrolio, stava facendo per cercare di convincere qualche gruppo finanziario francese affinché partecipasse nella *Mof*. La nota per il Capo del Governo continuava citando un elemento fondamentale: l'ostruzionismo della compagnia di Stato francese, facente parte del consorzio *Ipc*. Coulondre si proponeva di

Ottenere o l'intervento della Compagnie Française des Pétroles nella *Bod*, o almeno la cessazione da parte della Compagnie Française dell'ostilità a che gruppi finanziari francesi partecipino alla *Bod*: ostilità derivata dal fatto che la Compagnie Française fa parte dell'altra società, la *Iraq Petroleum Company*, che ha una grande concessione del governo iracheno e già convoglia il petrolio al Mediterraneo<sup>411</sup>.

---

<sup>409</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., p. 177 e p. 185.

<sup>410</sup> Vedi la nota 16.

<sup>411</sup> Cfr. M. CANALI, *Mussolini e il petrolio* cit., pp. 185-186.

La compagnia *Ipc* intendeva eliminare ogni potenziale concorrente dall'Iraq e nei primi mesi del 1936 la difficile situazione finanziaria della *Agip*, aggravata dalla guerra etiopica, veniva sfruttata abilmente da intermediari della *Ipc*<sup>412</sup>. L'intera manovra speculativa ai danni dell'*Agip* avveniva al di fuori dei canali istituzionali, tramite contatti trasversali finché all'*Agip* era giunta l'offerta di un credito di 350.000 sterline necessario per il pagamento della *dead rent* del 1936, pari a 300.000 sterline. L'offerta, singolarmente puntuale, era giunta all'*Agip* da un gruppo anglo-americano, tramite la *Chase Bank*, che in cambio richiedeva la cessione di tutte le 1.870.970 azioni *Mof* controllate dall'*Agip*, nonché il diritto di opzione accordato dal Consiglio di Amministrazione della *Mof* all'*Agip* per la sottoscrizione delle azioni, ancora da emettersi, per portare il numero complessivo delle azioni a 10 milioni<sup>413</sup>. Il gruppo finanziatore si impegnava ad acquistare le azioni *Mof* al prezzo di 8 scellini per azione e, disponendo di una rilevante maggioranza azionaria, diventava il padrone assoluto della *Bod* e dei suoi promettenti campi petroliferi riservando all'*Agip* la

Facoltà di assumere una partecipazione nella *British Oil Development Company* fino alla concorrenza dell'8% del capitale azionario, diritto da dichiararsi entro ventiquattro mesi; facoltà all'*Agip*, da dichiararsi anno per anno e per tutta la durata della *B.O.D.*, di acquistare le seguenti quantità di greggio: 150.000 t nel 1937; 200.000 t nel 1938; 250.000 t nel 1939; 350.000 t per gli anni successivi e per tutta la durata della *B.O.D.* alle quotazioni del mercato mondiale con un ribasso del 5% (cinque per cento) sulle quotazioni vigenti per qualità simili al greggio che effettivamente sarà fornito dalla *B.O.D.*<sup>414</sup>

La transazione, chiariva Puppini al Consiglio, avrebbe comportato per l'*Agip* un beneficio di 5 milioni di lire ed aveva avuto l'approvazione del Regio Governo. Tutta l'operazione di liquidazione delle azioni e dell'attività dell'*Agip* in Iraq era stata condotta dal presidente Umberto Puppini e dal vicedirettore generale Carafa d'Andria, in quanto il governo aveva deliberatamente mantenuto un atteggiamento defilato.

La conclusione definitiva delle trattative si svolse tra giugno e settembre 1936, quando l'*Agip* ottenne circa 750.000 sterline per la cessione delle azioni *Mof* al valore di 8 scellini ciascuna. Contemporaneamente l'*Agip* stipulò due contratti separati col gruppo rilevatorio: col primo contratto all'*Agip* veniva accordato il diritto di opzione da esercitarsi entro due anni per l'8% del capitale della *Bod* mentre col secondo venivano stabiliti i quantitativi di

---

<sup>412</sup> Cfr. S.H. LONGRIGG, *Oil in the Middle East* cit., pp. 80-82.

<sup>413</sup> AS ENI, *Libro Verbali 4, CDA AGIP, 16 ottobre 1935 – 6 marzo 1940*, seduta del 9 giugno 1936, pp. 24-25.

<sup>414</sup> *Ibid.*, p. 25; M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 29-33.

greggio che l'Agip avrebbe avuto dalla produzione della *Mof*, quantitativi identici a quelli precedentemente pattuiti<sup>415</sup>.

L'11 agosto 1936, il presidente Puppini, il vicepresidente Jacobini, il direttore generale Carafa d'Andria e gli altri rappresentanti si dimisero dal Consiglio di Amministrazione della *Mof*. La *Ipc* creò una nuova società, la *Mosul Holdings Limited* registrata nel 1936 per acquisire le azioni della *Mof*, operazione che fece rapidamente ma con discrezione. Una volta acquisite le partecipazioni italiane e tedesche agli inizi del 1937, la *Ipc* aveva sotto controllo tutti gli interessi dell'azienda e nel 1941 la società *Mosul Holdings* veniva rinominata *Mosul Petroleum Company* ricevendo le attribuzioni contenute nella concessione della *Bod* del 1932<sup>416</sup>.

L'abbandono delle ricerche, e in generale di tutta l'attività petrolifera irakena dell'Agip, fu vissuto con grande disappunto e dolore da parte dell'intero staff tecnico italiano. Il lavoro dei tecnici Italo Veneziani, Renato Maestrelli, Carlo Zanmatti dopo dure fatiche, era stato coronato dalla scoperta di diversi pozzi e l'improvviso cedimento dell'Agip aveva causato rammarico e dispiacere. Inoltre la *Ipc* richiese all'Agip di poter usufruire, per un certo periodo, delle capacità dei vari tecnici italiani e sulla scorta degli studi, ricerche e lavori degli ingegneri italiani, verso il 1938 veniva estratto petrolio irakeno, seppure non in grandi quantità. La produzione della *Bod* era aumentata, ma soprattutto nel 1939 le ricerche petrolifere si erano concentrate nella zona a nord di Mosul, nell'anticlinale di Ain Zalah dove da tempo i tecnici inglesi, sempre in base ai rilievi italiani, erano al lavoro e dove avevano individuato un giacimento di petrolio di buona qualità<sup>417</sup>.

Il vicepresidente dell'Agip Jacobini manifestò ugualmente il proprio rammarico e rimpianto per la decisione politica di abbandono dell'Iraq. Così si esprimeva Jacobini:

Veniva così frustrata tutta la capace, intensa e proficua opera direttiva ed esecutiva costituita da tecnici e personale specializzato italiani, i quali però furono richiesti dalla IPC per essere mantenuti nelle loro funzioni, che assolsero fino a quando le condizioni create dalla grande guerra mondiale resero impossibile una loro più lunga permanenza nell'Iraq, costringendoli a rientrare in patria<sup>418</sup>.

---

<sup>415</sup> AS ENI, *Libro Verbali 4, CDA AGIP, 16 ottobre 1935 – 6 marzo 1940*, seduta del 25 giugno 1936, pp. 33-34; seduta del 29 settembre 1936, p. 39.

<sup>416</sup> Cfr. M. CANALI, *Mussolini e il petrolio* cit., pp. 186-187; M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 216-217; F. SQUARZINA, *Le ricerche* cit., p. 28; P. DI GREGORIO, *Oro nero* cit., pp. 107-108; B. LI VIGNI, *Le guerre del petrolio* cit., pp. 201-206; G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., pp. 64-66.

<sup>417</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 33-34. In una nota al ministro delle Comunicazioni del 4 marzo 1939, Giannini riferiva che la produzione della *Bod* era stata superiore di 6.500 tonnellate rispetto alle 30.000 tonnellate del 1938.

<sup>418</sup> Cfr. *Documenti* cit., Vol. 1, Monografia III, *Risveglio dell'attività petrolifera italiana*, p. 69 e pp. 17-18.

Anche l'ex-presidente dell'Agip Alfredo Giarratana, condannò la decisione del Governo italiano collegandola alla guerra etiopica, soprattutto all'aspetto dell'eventuale embargo petrolifero da parte inglese.

L'Agip fu messa nelle condizioni di ritirarsi. La IPC si fece sollecita a sollevarci dagli imbarazzi e, indirettamente, a sollevarci dall'embargo del petrolio che era stato sancito dalla S.d.N. per rendere difficile, se non impossibile, la nostra spedizione africana, per la quale il petrolio non mancò<sup>419</sup>.

Ma la scelta politica era paradossale ed assurda allo stesso tempo, perché la guerra in Africa aveva comportato delle spese ben superiori rispetto alle operazioni connesse con l'attività petrolifera in Iraq. Proprio in riferimento alla guerra e alle sue conseguenze, Pizzigallo ha scritto:

Nella ricerca dell'impossibile petrolio africano, imposta all'Agip sulla base di motivazioni politico-propagandistiche, furono bruciate invano ingenti risorse finanziarie di gran lunga superiori a quelle che sarebbero servite per salvare la concessione in Iraq (ove il petrolio c'era) e che le pavide ed ottuse autorità monetarie non vollero mettere a disposizione dell'azienda di Stato<sup>420</sup>.

Quelle stesse autorità monetarie citate da Pizzigallo, decisero però di intervenire per via legislativa affinché la *Banca d'Italia* fosse autorizzata ad attingere alle proprie riserve. Infatti la legge obbligava la *Banca d'Italia* a mantenere una riserva, in oro o in divise estere, non inferiore al 40 per cento dell'ammontare dei suoi biglietti in circolazione e di ogni altro impegno a vista. Per evitare l'insolvenza verso l'estero e una crisi delle importazioni, l'obbligo della *Banca d'Italia* fu sospeso con il R.D.L. 21 luglio 1935 n° 1.293, sotto le indicazioni del sovrintendente Guarneri<sup>421</sup>. La causa dell'abbandono della impresa irakena, non era da attribuirsi alla mancanza di risorse finanziarie italiane.

## 17. Conclusioni

Nel 1926, con la fondazione dell'AGIP, l'Italia impostava la propria politica petrolifera. Il compito affidato all'Agip era difficile e complesso, perché si trattava di creare l'intera gamma delle operazioni petrolifere, dall'*upstream* al *downstream*, settori in cui l'Italia era completamente assente, e che richiedevano un approccio multidisciplinare per una soluzione adeguata. Nei fattori di sviluppo della politica petrolifera, rientrava anche la

---

<sup>419</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., p. 217.

<sup>420</sup> Cfr. *Documenti* cit., Vol. 1, Introduzione, p. 18.

<sup>421</sup> Cfr. F. GUARNERI, *Battaglie economiche* cit., I, pp. 373-374.

formazione di una moderna cultura petrolifera, un aspetto molto più complesso da sviluppare, ma che comunque doveva essere affrontato rapidamente<sup>422</sup>.

Il *downstream* era il primo settore su cui si soffermò l'attenzione della dirigenza *Agip*, per il quale si decise di usufruire delle piccole infrastrutture della *Snom*, e si decise di potenziare la *Romsa*, l'unica raffineria di cui disponeva in quel momento. Partendo da queste due aziende, con forti problemi organizzativi, l'*Agip* doveva inserirsi sul mercato italiano della distribuzione e della commercializzazione di prodotti petroliferi, dominato dalla *Siap* e dalla *Nafta*, individuare delle fonti petrolifere con cui avviare il proprio *upstream*, e successivamente aumentare la propria forza per provvedere al fabbisogno petrolifero italiano, allo scopo di assicurare al paese una indipendenza energetica dai trust internazionali. Contemporaneamente, l'*Agip* doveva provvedere alla creazione della industria petrolifera italiana, tramite gli appositi stabilimenti industriali per la lavorazione del petrolio greggio.

L'*Agip* cominciò immediatamente il potenziamento del *downstream* con la costruzione della propria rete di distribuzione. Dal 1926 al 1928, durante la gestione Conti, l'*Agip* riuscì a sviluppare rapidamente l'organizzazione del *downstream* nazionale, avviando decisamente la fase di impianto dei mezzi sul territorio nazionale, nonostante i contrasti e le ostruzioni frapposte dalla *Siap* e dalla *Nafta*, che non intendevano perdere quote del mercato da esse controllato. Gli investimenti per la costruzione dei depositi e dei distributori, andavano di pari passo agli interventi di ricerca ed esplorazione del sottosuolo italiano. Questa fase di ricerca geologica fu più complessa del previsto, perché l'*Agip* dovette avviare totalmente l'analisi geologica d'Italia. Tramite l'ufficio tecnico, l'*Agip* cominciò le operazioni di *upstream* con un duro lavoro di preparazione scientifica, preliminare alla successiva fase di sondaggio. L'*Agip* mobilitò tutti i geologi disponibili e tutti gli esperti italiani, avvalendosi di tutte le competenze accademiche disponibili, per poter avviare una schedatura completa delle zone che si ritenevano potenzialmente ricche di petrolio. Per studiare il territorio italiano, l'*Agip* si avvale di tutte le migliori tecniche scientifiche disponibili dell'epoca, ricorrendo all'aiuto tecnico di ditte tedesche per effettuare i rilievi del sottosuolo mediante la gravimetria e la sismica a riflessione. Grazie alle esperienze acquisite, l'*Agip* aveva preparato un nucleo di esperti qualificati, che nel corso degli anni avrebbero dimostrato una indispensabile competenza per ogni evenienza

---

<sup>422</sup> D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., pp. 6 sgg. L'autore definisce la cultura petrolifera come l'insieme di competenze scientifiche, tecniche, manageriali dell'industria petrolifera, a cui si deve aggiungere il complesso delle norme e istituzioni necessarie al suo funzionamento, oltre alla conoscenza delle politiche internazionali del petrolio e della politica nazionale.

nel campo delle ricerche petrolifere. Nonostante le energie profuse nella ricerca di grandi giacimenti in Italia, l'Agip poteva solamente constatare la presenza di petrolio in diverse zone d'Italia, ma in modo talmente esiguo da non consentire uno sfruttamento industriale. Allo stesso tempo l'Agip aveva individuato nella Romania e nell'Albania, i due paesi in cui avviare l'*upstream* petrolifero. Per inserirsi rapidamente nel contesto petrolifero rumeno, l'Agip acquisì dalla *Società petroli d'Italia*, tre aziende per avviare la fase di *upstream*. Le aziende rilevate dall'Agip, la *Prahova*, la *Petrolul Bucuresti* e la *Atlas Petrol*, avevano bisogno di una adeguata riorganizzazione che permettesse loro di fornire un congruo flusso di rifornimenti petroliferi verso l'Italia, in base al programma dell'Agip. L'Albania era considerata il principale paese dal quale l'Italia intendeva ottenere dei rifornimenti petroliferi sicuri e affidabili. Le prime attività petrolifere erano state avviate dall'*Aipa*, azienda dipendente dal Ministero delle Comunicazioni, mentre l'Agip doveva gestire l'antieconomico e complicato monopolio dei prodotti petroliferi albanesi. Le manifestazioni petrolifere dell'Albania erano note all'*Aipa* e all'Agip, che avevano impiegato ricerche, studi ed investimenti in un territorio privo di infrastrutture, tuttavia le raffinerie italiane avevano dovuto attendere la fine degli anni Trenta per avere un certo flusso di rifornimenti petroliferi dai campi albanesi. Nel complesso, l'Agip aveva avuto molte difficoltà operative nel regno albanese, ritrovandosi spesso ostacolata nella sua attività di gestione del monopolio petrolifero dalla politica estera italiana, che riteneva il possesso dell'Albania un elemento prioritario dal punto di vista strategico-militare. I compiti, le funzioni e responsabilità dell'Agip venivano trascurate, considerando che la presenza dell'Agip in Albania, come sostenevano al ministero degli Esteri, esulava dai semplici obiettivi economici dell'Italia.

Un altro partner internazionale per l'Agip era la Russia, con la quale la *Snom* aveva stipulato dei contratti per gli approvvigionamenti petroliferi che poi distribuiva in Italia. I primi contatti con la Russia erano stati avviati dalla Regia Marina, che aveva avviato un proficuo afflusso di rifornimenti tramite il *Nepthesyndacat*. Nel quadro dei rapporti con i russi, erano sorti dei problemi inerenti la politica della Regia Marina verso la Russia e la politica generale dell'Agip. Il *Nepthesyndacat* intendeva avviare il *downstream* in Italia mediante una propria società, la *Petrolea* creata nel 1927, una tendenza che la Regia Marina appoggiava, ritenendola favorevole ai suoi interessi, ma che l'Agip riteneva assolutamente da escludere per evitare l'ingresso di un ulteriore operatore che avrebbe inficiato l'opera di potenziamento del *downstream* italiano. Se da un lato le necessità della marina italiana erano soddisfatte, dall'altro la politica di rafforzamento della Agip non

poteva consentire la distribuzione diretta dei prodotti petroliferi del potente sindacato russo. L'Agip stava cercando di impedire il *downstream* russo in tutti i modi, ritenendo funzionale anche un accordo con la Apoc per evitare problemi di approvvigionamento con l'Unione Sovietica a causa della politica favorevole alla Romania. La linea dell'Agip, del tutto coerente col proprio obiettivo, era stata fortemente criticata e attaccata da più parti, finché Conti si dimise dalla presidenza. Il nuovo presidente Giarratana, una volta fallite le trattative con la Apoc, stipulò con il *Nepthesyndacat* un contratto quinquennale per cercare di arginare l'aggressività sovietica, nella speranza che nel frattempo le aziende rumene cominciasse a produrre il greggio in modo da evitare il soffocante contributo russo. Il rapporto *Agip-Nepthesyndacat* si era rivelato molto complesso e delicato, perché l'Agip non poteva privarsi di un interlocutore petrolifero con cui aveva avviato degli scambi favorevoli, ma allo stesso tempo era stata costretta ad accettare le richieste russe sul *downstream* in Italia, esponendosi a forti contrasti con le concorrenti *Siap-Nafta*. La debolezza dell'Agip nei confronti del *Nepthesyndacat*, la costrinse a subire suo malgrado la concorrenza russa in Italia, finché il canale di rifornimenti rumeni consentì, dal 1935, all'Agip di liberarsi dallo scomodo contratto con i russi.

Un deciso impulso allo sviluppo dell'Agip si manifestò con la presidenza Giarratana, tra il 1928 e il 1932. Grazie all'intensa attività di Giarratana, l'Agip superò la prima fase di formazione per trasformarsi in un organismo integrato, in grado di rafforzare e consolidare la posizione aziendale del *downstream* raggiunta in Italia e di *upstream* ottenuta all'estero<sup>423</sup>. L'organizzazione ed impostazione raggiunta durante la gestione Giarratana, permise all'Agip un forte dinamismo a livello internazionale che trovò la miglior espressione nella partecipazione dell'Agip alle ricerche ed estrazioni petrolifere nell'Iraq, con la società *British Oil Development*. Senza dubbio si trattò di un grande successo per l'Italia in generale, perché sia l'Agip che la diplomazia italiana, cooperarono all'unisono per raggiungere un obiettivo fondamentale per gli interessi del paese. Le capacità tecniche dell'azienda si dimostrarono adeguate alle circostanze, nonostante le dimensioni dell'Agip fossero molto lontane rispetto alle maggiori compagnie petrolifere internazionali. Le ricerche tramite la società *Mosul Oil Field*, creata per lo sfruttamento dei campi petroliferi irakeni, avevano consentito di individuare delle zone petrolifere promettenti, e tutte le valutazioni dell'Agip erano positive riguardo l'*upstream* irakeno. Le maggiori difficoltà per l'Agip in Iraq furono essenzialmente di ordine finanziario, mentre dal lato politico, dopo la fase di appoggio da parte del Governo italiano, si giunse all'abbandono dell'Agip

---

<sup>423</sup> *Ibid.*, pp. 61-62.

da parte del governo con conseguente ritiro dall'Iraq nel 1936. Occorre ricordare che in Iraq agiva la potente società *Iraq Petroleum Company*, costituita dalle maggiori società petrolifere mondiali, e che l'attività della società *Bod* veniva costantemente osservata, sia dal Dipartimento di Stato Usa, e sia dall'intelligence britannica in Iraq, che già nel 1931, prima che la *Bod* ottenesse la concessione petrolifera dal Governo irakeno, informava il Governo britannico sulle diffuse attività petrolifere italiane<sup>424</sup>. L'*Agip* nel marzo 1935 controllava il 53% della società *Mof*, mentre il resto del capitale azionario era suddiviso fra i soci tedeschi, che lentamente incrementavano la propria percentuale, e gli anglo-francesi, sempre più defilati all'interno della società. Nel 1936, con singolare tempismo, le difficoltà finanziarie dell'*Agip* per il pagamento della rendita al Governo irakeno, si risolsero tramite l'interessamento di un gruppo britannico dietro cui si celava la *Ipc*. La partecipazione dell'*Agip* allo sfruttamento del petrolio iracheno, era stata frustrata da abili manovre esterne e dalla contemporanea politica estera italiana che decise di sacrificare gli interessi petroliferi per seguire un pericoloso expansionismo coloniale. Le valutazioni degli esperti *Agip* erano del tutto favorevoli riguardo allo sfruttamento petrolifero dei campi petroliferi individuati, da quali ritenevano di ricavare una quantità di greggio pari al fabbisogno italiano dell'epoca. Chiaramente era necessaria tutta la costruzione delle infrastrutture occorrenti al trasporto del greggio verso il Mediterraneo, ma il problema finanziario e industriale si sarebbe potuto affrontare, considerata l'importanza dell'impresa. Esisteva anche un altro elemento a favore dell'*upstream* irakeno, e cioè il potenziamento della flotta navale militare italiana avviato dal 1934<sup>425</sup>. Nei piani di riarmo navali dell'epoca, l'Italia decise di incrementare notevolmente la propria flotta, con moderne corazzate ed altro naviglio. Si sarebbe così avuta una ascesa dei consumi petroliferi nell'arco di qualche anno, assieme all'aumento generale dei consumi italiani. È possibile che il quadro militare navale e petrolifero italiano sia stato valutato adeguatamente dalla Gran Bretagna e sfruttato a suo vantaggio, ma per il momento una analisi del genere richiede ulteriori ricerche. Senza dubbio una permanenza dell'*Agip* in Iraq avrebbe comportato per l'Italia una politica estera diversa, perché gli approvvigionamenti petroliferi dal Medio Oriente si

---

<sup>424</sup> Cfr. M.J. CEREGHINO – G. FASANELLA, *Il golpe inglese* cit., pp. 32-34; *FRUS, 1931, Vol. II*, pp. 604-605.

<sup>425</sup> G. GIORGERINI, *Storia della Marina. Dalla prima alla seconda guerra mondiale: 1919-1939. Volume 3*, Milano 1978, pp. 913-944; ID., *Uomini sul fondo. Storia del sommergibilismo italiano dalle origini ad oggi*, Milano 2002, pp. 134-184; J.J. SADKOVICH, *La marina italiana nella seconda guerra mondiale*, Gorizia 2006, pp. 27 sgg.

sarebbero potuti mantenere solamente con una politica estera allineata con quella britannica, o comunque non conflittuale<sup>426</sup>.

Tutta l'impostazione della politica petrolifera italiana avviata in Iraq venne distrutta con la guerra in Africa, che comportò delle spese finanziarie assolutamente superiori a quelle necessarie all'attività della *Agip* nella *Mof*.

La fase propriamente industriale, relativa alla creazione e sviluppo degli stabilimenti di raffinazione, si iniziò nel 1926 con l'intervento dello Stato per favorire la costruzione degli impianti di cracking termico. Lo Stato stipulò tre convenzioni con tre aziende che intendevano usufruire della legge del 1926, nota come legge sul cracking, di cui due aziende, la *Inpet* e la *Benit*, erano filiali rispettivamente della *Royal Dutch-Shell* e della *Petrofina*. La terza società era la *Dicsa* del gruppo Volpi, presso Marghera, l'unica società italiana che aveva stipulato la convenzione con lo Stato. Nonostante le convenzioni sul cracking fossero state aspramente criticate da più parti, e soprattutto il presidente *Agip* Giarratana avesse espresso notevoli critiche a quella che riteneva una truffa allo Stato, la legge del 1926 aveva rappresentato un nuovo passo verso la formazione della industria petrolifera in Italia, anche se erano necessari ulteriori interventi legislativi e industriali per soddisfare le crescenti esigenze del paese. Il problema principale per l'Italia consisteva

---

<sup>426</sup> Il potere navale britannico nel Mediterraneo era superiore a quello italiano, ed inoltre poteva affidarsi, eventualmente, alle forze navali francesi. Nel 1935-36 per l'Italia non era possibile avere una superiorità nel Mediterraneo contro le forze anglo-francesi. Tuttavia la situazione della flotta britannica non era assolutamente così favorevole come poteva sembrare. Appena nel giugno 1935 la Gran Bretagna, riconoscendo la propria debolezza, stipulò un accordo navale con la Germania (vedi P. BRUNDU OLLA, *Le origini diplomatiche dell'accordo navale anglo-tedesco del giugno 1935*, Milano 1974), mentre la politica del Giappone, e la flotta navale giapponese, erano una costante preoccupazione per gli analisti navali britannici che non potevano permettersi situazioni di tensione a causa della forte inferiorità navale in Estremo Oriente. Il controllo dell'Atlantico, del Mediterraneo e delle rotte per l'Impero erano compiti che la Royal Navy non era più in grado di svolgere con la superiorità che aveva avuto in passato. I riarmi navali, tra cui quello tedesco e italiano, erano visti con particolare timore per la sicurezza nazionale britannica, considerando l'enorme importanza delle importazioni di materie prime transanti per l'Atlantico e il Mar Mediterraneo, e la debolezza della flotta militare, piuttosto obsoleta rispetto alle prossime moderne flotte italiana e tedesca. Le varie alleanze che la Gran Bretagna aveva dovuto stipulare già nei primi del Novecento, col Giappone soprattutto, rientravano nella logica di salvaguardia dei suoi interessi e nella impossibilità di una corsa agli armamenti navali del tutto impossibile da sostenere. Questi problemi politico-economici e militari era stati acuiti notevolmente dalle politiche navali degli anni Trenta, che vedevano riarmare tutte le nazioni. Ma soprattutto per gli interessi britannici, gli avversari più pericolosi erano la marina tedesca, la marina italiana che avrebbe controllato il bacino centrale del Mediterraneo e la marina giapponese che poteva tagliare i rifornimenti dall'Asia, controllare Singapore e tutti i paesi ricchi di materie prime dell'Asia meridionale. Per una analisi particolareggiata del declino della Royal Navy vedi P. KENNEDY, *Ascesa e declino della potenza navale britannica*, Milano 2010, dove l'autore effettua una magnifica disamina dei fattori economici, politici, industriali e strategico-militari che consentono lo sviluppo, il consolidamento e la lenta decadenza della Royal Navy, dal Seicento al Novecento. Negli anni Trenta del XX° secolo, i pericoli per la Gran Bretagna erano rappresentati dalle moderne flotte che la Germania e l'Italia, oltre il Giappone, avevano impostato e che sarebbero state pronte intorno al 1940, contro le quali l'intero dispositivo navale britannico era inadeguato. Ogni tentativo britannico di ottenere tempo per cercare di arginare la debolezza della flotta, era comunque frustrato dai fattori economici, e le politiche di distensione verso la Germania era un tentativo di guadagnare tempo per il potenziamento dell'apparato militare britannico. Per una analisi sulle flotte navali britannica, tedesca e italiana vedi F. BANDINI, *Tecnica* cit., pp. 27-38, pp. 72-85, pp. 152 sgg.

nell'invertire la tendenza economica-industriale del paese: ridurre ed eliminare l'importazione di materie bianche, cioè carburanti e lubrificanti, sostituendola con l'importazione di materie scure, cioè petrolio greggio e residui da trattare direttamente in Italia negli impianti adatti. Con la costruzione delle raffinerie, l'Italia avrebbe limitato l'importazione dei prodotti finiti, soprattutto carburanti che comportavano un forte esborso finanziario per il loro elevato costo, sostituendoli con l'importazione del meno oneroso petrolio greggio, che avrebbe permesso lo sviluppo dell'industria petrolifera all'interno del paese. I due problemi erano strettamente legati, e se negli anni Venti gli impianti di cracking si stavano sviluppando in tutto il mondo, l'aumento dei prezzi dei residui, elemento su cui si concentrava il cracking termico, cominciava a rendere necessari nuovi interventi a livello industriale per ridurre le spese ed aumentare le rese del prodotto finale.

Tra il 1926 e la fine della gestione Giarratana nel 1932, l'*Agip* era cresciuta notevolmente come azienda, e soprattutto aveva affrontato delle sfide durissime. Dopo una fase iniziale di assestamento, in cui fondamentalmente si era inserita nel contesto petrolifero italiano, l'*Agip* della presidenza Giarratana era riuscita a sopportare e superare le guerre economiche contro le due concorrenti dirette, mantenendo la propria posizione sul mercato italiano. Le aziende controllate in Romania avevano ripreso nel 1929 la produzione e la raffinazione con aumenti costanti, mentre lo sviluppo dell'industria petrolifera italiana, seppure avviato con ritardo, manifestava la necessità di nuovi investimenti, tecnici ed economici, considerato l'aumento costante dei consumi e l'evoluzione delle tecnologie industriali. Queste esigenze erano state colmate nel corso degli anni Trenta con notevole rapidità da parte dell'Italia, dimostrando una capacità industriale particolarmente efficace, soprattutto nello sviluppo delle grandi raffinerie della *Anic* negli anni Trenta. Pur avendo rafforzato la propria posizione, nel 1932 l'attività principale dell'*Agip* consisteva nella distribuzione dei prodotti finiti che importava da varie fonti, in quanto la sua struttura industriale non era pronta per la raffinazione del petrolio greggio in grandi quantità. Il punto debole dell'intera struttura petrolifera italiana era rappresentato dal controllo delle fonti petrolifere, un aspetto in cui il ritardo italiano era difficile da superare. Le uniche fonti europee individuate erano limitate alla sola Romania e Albania, quindi potevano apparire, relativamente, come due canali di rifornimento fondamentalmente stabili, mentre il resto delle importazioni italiane proveniva da fonti americane e russe. Con l'aumento dei consumi petroliferi, l'intera importazione del fabbisogno italiano dall'estero era soggetta ai fornitori internazionali, con poca sicurezza, in caso di crisi, dei rifornimenti che potevano

essere interrotti con nessuna possibilità di sostituirli, compromettendo tutta l'industria petrolifera che si sarebbe fermata per mancanza di materie prime.

### III

## SVILUPPO DELL'INDUSTRIA PETROLIFERA ITALIANA E PRIMI IMPIANTI DI CRACKING

### *1. Provvedimenti per creare l'industria petrolifera italiana*

Come abbiamo visto in precedenza, l'Italia fino al 1926 ebbe nel campo petrolifero un ruolo trascurabile, sia dal punto di vista commerciale sia dal punto di vista industriale. Questa condotta indifferente alla questione energetica aveva comportato da un lato la totale dipendenza dagli esportatori esteri – *Royal Dutch-Shell* e *Standard Oil of New Jersey* – di prodotti finiti, che avevano reso l'Italia un sicuro mercato di collocamento; dall'altro aveva causato l'accumularsi di ritardi nello sviluppo industriale della lavorazione del petrolio greggio<sup>427</sup>. Gli operatori privati italiani avevano modesti impianti e stabilimenti, che permettevano una lavorazione del greggio, ed una produzione di prodotti finiti, inadeguata alle esigenze di un paese, che sotto la spinta della motorizzazione e della produzione di energia per uso industriale e civile, stava lentamente incrementando il proprio fabbisogno interno di carburanti e di altri prodotti petroliferi.

Nel 1926, l'Italia non disponeva di veri e propri impianti industriali petroliferi per il trattamento di olio grezzo da cui ricavare i prodotti finiti. Esistevano solamente piccoli impianti per il ricevimento, il deposito e la distribuzione delle importazioni dall'estero, nonché piccoli impianti per la distillazione, manipolazione e miscelazione che non rappresentavano ancora una industria petrolifera<sup>428</sup>.

L'aggravarsi dell'onere finanziario, dovuto alle importazioni di prodotti finiti, insieme con il ritardo dello sviluppo dell'industria petrolifera, avevano consentito la nascita di una coscienza nazionale del petrolio che stimolò lo Stato italiano a considerare attentamente la questione petrolifera, a studiare ed adottare degli appropriati provvedimenti legislativi, finalizzati ad assicurare al paese una sua disponibilità di petrolio greggio e creare una solida e razionale industria petrolifera<sup>429</sup>.

Partendo da questi presupposti, la creazione dell'*Agip* nel 1926 era stato un primo passo che avrebbe consentito le ricerche di petrolio e avrebbe assicurato al paese i rifornimenti di

---

<sup>427</sup> Per le difficoltà finanziarie relative alle importazioni vedi Appendice IV.

<sup>428</sup> Cfr. *Documenti cit.*, Vol. 1, Monografia III, *Risveglio dell'attività petrolifera italiana*, p. 70; G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie cit.*, pp. 28-52.

<sup>429</sup> Cfr. *Documenti cit.*, Vol. 1, Monografia III, *Risveglio dell'attività petrolifera italiana*, pp. 61-62.

petrolio. Un altro importante passo dello Stato, per lo sviluppo dell'industria petrolifera, era stato compiuto con l'emanazione del R.D.L. 25 novembre 1926 n° 2.159, col quale si intendeva stimolare il capitale privato italiano ed estero ad investire in Italia, e permettere in questo modo lo sviluppo dei primi impianti industriali di distillazione di oli residui, o di piroschissione dei residui, i cosiddetti impianti di cracking termico.

Il processo di cracking appartiene alla categoria dei processi di conversione, cioè ai processi comprendenti operazioni che permettono di cambiare le proprietà e le rese di alcune frazioni di petrolio<sup>430</sup>. Il processo di cracking (dall'inglese *to crack*, spezzare), era un secondo ciclo di lavorazione di precedenti oli residui già lavorati in altra sede e che l'Italia importava. Questo ciclo di lavorazione consisteva nello «spezzare le molecole degli idrocarburi più complessi ottenendone di più piccole, preferibilmente comprese nel campo di distillazione delle benzine»<sup>431</sup>. Il trattamento consisteva nel sottoporre i residui della distillazione del greggio a forti temperature ed elevate pressioni al fine di ottenere, con la rottura molecolare, frazioni leggere quali la benzina, l'acqua ragia, il petrolio ed il gasolio, lasciando infine come residuo, o l'olio combustibile, impiegato in parte nelle stesse lavorazioni a cui si doveva provvedere, o coke di petrolio o bitume, in base al ciclo o al prodotto finale che si intendeva raggiungere<sup>432</sup>. L'intero processo era un ciclo di lavorazione incompleto, cioè partiva da un punto del ciclo completo di distillazione e piroschissione, sviluppando una lavorazione di importanza modesta che permetteva di inserirsi nell'industria petrolifera propriamente detta.

Gli scopi del decreto prevedevano una maggiore protezione doganale per i prodotti ricavati negli stabilimenti di cracking, ma anche altri vantaggi, allo scopo di incentivare la formazione degli impianti di cracking tra i quali:

- 1) L'esenzione totale o la riduzione dei dazi doganali dovuti alla loro introduzione in Italia dei residui da trattare;
- 2) L'esenzione dei dazi doganali per i macchinari, i materiali ed attrezzature speciali che non fosse possibile costruire o avere in Italia;
- 3) L'esenzione per 10 anni, computati dalla messa in esercizio degli impianti, dalle imposte e relative sovrainposte, sui fabbricati e sui terreni facenti parte integrale degli stabilimenti da erigere;

---

<sup>430</sup> A. GIRELLI (a cura), *PETROLIO. Grezzo, raffinazione, prodotti*, Milano 1969, pp. 81-82. In base agli schemi di lavorazione e parlando in generale, esistono diverse tipologie di raffinerie che a seconda del tipo di raffinazione possiedono impianti sempre più complessi. Grossomodo si possono individuare tre gruppi fondamentali di raffinerie: le raffinerie a combustibili, le raffinerie a lubrificanti e le raffinerie complete. I processi di cracking termico o catalitico rientrano nel primo gruppo, cioè le raffinerie a combustibili.

<sup>431</sup> *Ibid.*, p. 409.

<sup>432</sup> Cfr. *Documenti cit.*, Vol. 1, Monografia III, *Risveglio dell'attività petrolifera italiana*, p. 71; G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie cit.*, p. 60.

- 4) L'esenzione per la stessa durata di 10 anni dalla imposta di ricchezza mobile sui relativi redditi industriali;
- 5) Infine le opere occorrenti per la costruzione ed il funzionamento degli stabilimenti venivano dichiarate di pubblica utilità e quindi ammesse a godere dei benefici derivanti dalla legge sulle espropriazioni comunque occorrenti per l'attuazione ed esercizio di opere considerate come pubblico interesse<sup>433</sup>.

L'entità dei benefici era notevole, e le aziende che avessero deciso l'installazione dei nuovi impianti di cracking termico, avrebbero potuto rapidamente ammortizzare i capitali investiti.

Gli impianti di cracking termico creati in base al decreto furono tre, e le concessioni furono disciplinate dallo Stato con apposite convenzioni con le seguenti compagnie:

- 1) Convenzione in data 12 ottobre 1927 con la Società anonima benzina Italia (*Benit*) per un impianto di piroschissione a Napoli (*Petrofina*);
- 2) Convenzione in data 12 agosto 1928 con la Società per l'industria italiana del petrolio (*Inpet*) per un impianto da erigere a La Spezia (*Royal Dutch-Shell*);
- 3) Convenzione in data 2 febbraio 1929 con la Società anonima distillazione italiana combustibili (*Dicsa*) a capitale esclusivamente italiano, per un impianto di piroschissione a Marghera (Venezia)<sup>434</sup>.

Accordate le esenzioni alle tre aziende secondo il decreto, lo Stato si riservava una partecipazione agli utili netti, detratto l'interesse sul capitale, del 25% per i primi 5 anni e del 50% per gli anni successivi. Le convenzioni stipulate dallo Stato, non avevano però specificate le clausole che avrebbero dovuto inquadrare l'industria petrolifera nella struttura economica del paese. Mancavano, ad esempio, le norme che obbligavano le aziende convenzionate a dare la priorità di lavorazione ai materiali di produzione statale rispetto ad altri clienti; inoltre, altre norme delle convenzioni, non erano specificate

---

<sup>433</sup> Cfr. *Documenti cit.*, Vol. 1, Monografia III, *Risveglio dell'attività petrolifera italiana*, pp. 71-72. Lo Stato italiano, dopo l'acquisizione della raffineria *Romsa* nel 1923, cominciò ad emanare dei provvedimenti per favorire l'industria di raffinazione nella forma di protezione doganale. Il 21 ottobre 1923 venne emanato il R.D. n° 2.353 che riduceva il dazio di entrata per i greggi e residui destinati alla lavorazione. In questo modo la protezione di cui beneficiavano le raffinerie, pari all'ammontare del dazio specifico sui prodotti finiti e non pagato, meno l'ammontare del dazio pagato sulle materie prime, veniva ad assumere una certa consistenza pari a 36,10 lire al quintale: il dazio sulla benzina ed il lampante era pari a 88,10 lire al quintale, da cui si sottraevano il dazio sull'olio grezzo pari a 22,00 lire e la tassa di vendita sulla benzina e lampante pari a 30,00 lire. La protezione doganale era quindi pari a 36,10 lire al quintale. Il decreto del 4 maggio 1924 n° 748 intendeva favorire la produzione interna concedendo dazi ridotti sugli oli minerali impiegati in processi di trasformazione. Con il decreto del 1926 la protezione goduta dagli impianti era pari al dazio sui prodotti meno la tassa di vendita cioè 58,10 lire al quintale per la benzina, il petrolio e l'acqua ragia e 36,00 lire per i lubrificanti, cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie cit.*, pp. 57-59.

<sup>434</sup> Cfr. *Documenti cit.*, Vol. 1, Monografia III, *Risveglio dell'attività petrolifera italiana*, p. 72; C. ALIMENTI, *La questione cit.*, p. 72; D. POZZI, *Dai gatti selvaggi cit.*, pp. 78-79.

esattamente, con conseguenti interpretazioni compromettenti per gli interessi dello Stato, che non poteva valutare i risultati raggiunti dalle aziende convenzionate con le finalità che esso si era prefisso<sup>435</sup>.

L'entità dei vantaggi accordati dal regio decreto legge del 1926, venne attenuata dal R.D.L. 2 febbraio 1934 n° 88, che modificava il regime doganale e fiscale degli oli minerali, ritenuto troppo elevato. Infatti, la protezione doganale complessiva che era stata accordata alla società convenzionate, aveva rappresentato per esse un grande vantaggio, consentendo un rapido ammortamento delle spese. Nonostante questi limiti, che si sarebbero potuti emendare in seguito, il decreto costituiva il punto di partenza dell'industria petrolifera italiana<sup>436</sup>.

Dopo alcuni anni di esercizio degli impianti di cracking, il 31 maggio 1933, veniva preparata dalla Commissione del Ministero delle Corporazioni la *Relazione sulle concessioni per il cracking*, dalla quale emergevano chiaramente le finalità del decreto n° 2.159:

È interessante qui indicare quali furono le ragioni e gli scopi ispirati soprattutto a considerazioni di difesa nazionale che giustificarono e causarono la creazione di questa industria in Italia. Queste ragioni furono:

- a) costituire in Paese per la difesa nazionale, stocks di materie prime anziché di prodotti, in quanto quelle presentano caratteristiche assai migliori per una lunga conservazione e richiedono un minor immobilizzo di denaro essendo meno costose;
- b) attrezzare il Paese per il trattamento del petrolio greggio o proveniente da lavorazioni petrolifere nazionali e dalla eventuale distillazione degli asfalti e degli scisti bituminosi esistenti nel Regno, nonché da fonti di rifornimento estere;
- c) sostituire l'importazione di prodotti raffinati con quella di materie prime meno costose, migliorando così la bilancia dei pagamenti;
- d) ottenere una maggiore indipendenza commerciale con la possibilità di acquistare sia prodotti finiti, sia materie prime da lavorare in impianti nazionali;
- e) creare in Paese una esatta comprensione del problema petrolifero nazionale e una speciale competenza in materia<sup>437</sup>.

---

<sup>435</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., pp. 70-71; C. ALIMENTI, *La questione* cit., pp. 42-45. Le aziende che avevano beneficiato del decreto del 1926, avevano costruito rapidamente gli stabilimenti ed ammortizzato le spese, mentre erano aumentati gli oneri statali. L'ex presidente dell'Agip Giarratana illustrò chiaramente nella rivista «Barometro economico» del luglio 1932 la situazione dei rapporti Stato-aziende concessionarie: «Nel 1929 la produzione di benzina era di 30.000 tonn., nel 1930 di 81.000 tonn., nel 1931 salì a 130.000, nel 1932 salirà a 145.000 tonn. Di fronte ad un dazio medio di lire 920, cioè lire 880 più il 15% del dazio ad valorem, lo stato rinuncierà [sic] alla differenza fra lire 120, rappresentate dalla partecipazione dello stato stesso agli utili, e le citate lire 920 per le 145.000 tonnellate. Pur ammettendo che con l'aumento della produzione in corso la partecipazione dello stato salga a lire 180, lo stato verrà a perdere circa 107 milioni all'anno. In definitiva si potrebbe dimostrare che in cinque anni queste industrie avranno ammortizzato i loro impianti, mentre lo stato avendo perduto gli introiti doganali, ha dovuto aumentare la tassa di vendita sulla benzina di lire 500 alla tonnellata per coprire le perdite doganali, col risultato che il consumatore paga di più la benzina, mentre dovrebbe pagarla meno».

<sup>436</sup> Cfr. *Documenti* cit., Vol. 1, Monografia III, *Risveglio dell'attività petrolifera italiana*, p. 72.

<sup>437</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., p. 59.

Nel 1933 la produzione annuale complessiva italiana di prodotti petroliferi, secondo i dati del Ministero delle Corporazioni, era stata pari a 441.368 tonnellate, di cui 271.000 circa erano state prodotte dai tre impianti di piroschissione. Confrontando questi dati con il consumo complessivo nazionale di prodotti petroliferi del 1933, che era pari a circa 1.800.000 di tonnellate, appare che da tutte le raffinerie presenti in Italia, si otteneva soltanto la produzione del 24% del consumo nazionale totale, mentre la percentuale fornita dagli impianti di cracking era del 15% circa<sup>438</sup>. A livello industriale la raffinazione stava cominciando una nuova fase, ma il contributo dell'industria italiana e delle raffinerie straniere in Italia, era ancora quantitativamente limitato, e soprattutto i prodotti ricavati erano qualitativamente inferiori a quelli importati. I risultati dell'industria petrolifera con gli impianti di cracking erano ancora modesti, ma il loro esercizio contribuiva a rafforzare nella coscienza petrolifera nazionale, il principio della convenienza dell'importazione di olio greggio da lavorare in Italia, piuttosto che prodotti finiti, con conseguenti vantaggi finanziari e sociali<sup>439</sup>.

*Tabella 2. Produzione degli impianti di cracking e rapporto con le importazioni generali in tonnellate*

Valori totali per anno – tonnellate	1932	1933	1934	1935	1936
Produzione nazionale	406.013	441.368	347.440	487.348	555.115
Importazioni prodotti finiti	1.100.000	1.339.000	1.576.000	1.747.162	1.705.078
Totale produzione/importazione	1.506.013	1.780.368	1.923.440	2.234.510	2.260.193
Rapporti percentuali della importazione e della produzione nazionale rispetto al totale generale					
Produzioni nazionali	27%	33%	18%	21.8%	24.5%
Importazioni	73%	67%	82%	78.2%	75.5%

Gli impianti di cracking lavoravano sui residui di distillazione, e il primo stock di oli minerali e residui era stato importato dall'Italia nel 1921, quando ancora non esistevano gli impianti di piroschissione. A partire dal 1929, la quantità di importazioni di oli minerali grezzi e di residui, aumentò sensibilmente per mantenere un andamento di costante crescita fino ai primi anni Quaranta<sup>440</sup>. Nel 1929, la quantità di residui e oli medi importata era stata pari a 649.800 tonnellate, cifra che aumentò fino a raggiungere 1.215.900 tonnellate

<sup>438</sup> Cfr. *Documenti cit.*, Vol. 1, Monografia III, *Risveglio dell'attività petrolifera italiana*, p. 72.

<sup>439</sup> *Ibid.*, p. 73.

<sup>440</sup> Vedi Appendice III.

nel 1933. L'inversione delle importazioni di prodotti finiti, stava manifestandosi lentamente per merito del mutato orientamento nell'attività petrolifera italiana, che da puramente commerciale, cominciava a sviluppare l'attività industriale. Questo importantissimo aspetto, con tutti i suoi riflessi finanziari, industriali e sociali, era da attribuirsi alle lavorazioni a ciclo incompleto per mezzo degli stabilimenti di piroscissione sorte in base al regio decreto del 1926, e dal contemporaneo potenziamento dell'attività produttiva industriale delle altre raffinerie esistenti in Italia, che cercavano di soddisfare il nuovo indirizzo statale<sup>441</sup>. Infatti, le importazioni di materie bianche diminuivano consentendo una apprezzabile riduzione delle spese finanziarie, che dal tetto massimo di 907.608.000 milioni di lire del 1926 (relative al totale delle importazioni del 1926 di 834.000 tonnellate), si ridussero a 295.800.000 milioni per le importazioni del 1934, che erano state pari a 1.828.000 tonnellate. Oltre a tutti questi elementi, ci furono altri fattori che influenzarono l'andamento del nuovo indirizzo industriale che l'Italia stava conducendo:

- 1) le variazioni dei prezzi di costo sul mercato mondiale petrolifero;
- 2) quelle dei noli marittimi;
- 3) quelle valutarie dipendenti dal cambio monetario;
- 4) la maggiore o minore disponibilità petrolifera mondiale ed i risultati più o meno favorevoli delle ricerche e messa in sfruttamento di nuovi campi petroliferi, con relativa influenza sull'entità delle riserve pure mondiali di petrolio<sup>442</sup>.

Tutti questi elementi, non avevano agito contemporaneamente sull'andamento generale del petrolio mondiale, ma come si può vedere nell'Appendice III, avevano inciso sull'andamento petrolifero italiano prima e dopo il 1926.

Col regio decreto legge del 1926, l'Italia aveva compiuto un importante passo verso la formazione dell'industria petrolifera, ma erano necessari ulteriori interventi legislativi e industriali per soddisfare le crescenti esigenze del paese. Come era accaduto negli anni Venti in Francia, la cui legislazione era stata accuratamente studiata dall'ingegner Jacobini, era necessario sviluppare in Italia le lavorazioni a ciclo completo degli oli minerali grezzi, cioè si doveva lavorare integralmente la materia prima, dalla distillazione primaria fino alla piroscissione dei residui, onde ottenere le rese massime dal grezzo senza dover ricorrere alle importazioni di prodotti finiti. Rifacendosi agli studi ed ai provvedimenti legislativi francesi del 1928, che erano riusciti ad evitare il monopolio di Stato in materia petrolifera, sostituendolo con un controllo sicuro ed efficace da parte dello Stato, aspetto che Jacobini

---

<sup>441</sup> Cfr. *Documenti cit.*, Vol. 1, Monografia III, *Risveglio dell'attività petrolifera italiana*, p. 73.

<sup>442</sup> *Ibid.*, p. 74.

consigliava vivamente in quanto strenuo oppositore di forme monopolistiche. Così in Italia si riconobbe che:

- 1) il solo regio decreto legge del 1926 non avrebbe potuto garantire lo sviluppo dell'industria petrolifera in Italia;
- 2) la diffusione mondiale degli impianti di cracking limitava la disponibilità dei residui di distillazione, comportando allo stesso tempo un aumento del loro prezzo unitario;
- 3) si dovevano rivedere gli oneri derivanti allo Stato per le agevolazioni consentite dal regio decreto legge, che rendevano antieconomica una industria del genere.

Dopo ulteriori studi sulla materia, furono formulati alcuni criteri fondamentali da porre a base della nuova struttura petrolifera italiana, che Jacobini elencava in sette punti:

- 1) assicurare, nel più breve tempo possibile, l'attuazione in Italia di impianti di raffinerie a ciclo completo, capaci di provvedere se non a tutto, almeno alla massima parte del fabbisogno nazionale di prodotti finiti;
- 2) limitare i conseguenti oneri statali ai minimi possibili compatibilmente con le finalità da raggiungere;
- 3) disporre che i concessionari degli impianti industriali petroliferi fossero obbligati a lavorarvi gli olii grezzi, la cui provenienza fosse comunque di interesse dello Stato italiano, o che fossero di diretta spettanza del nostro paese (Albania, Iraq, Romania, ecc.);
- 4) obbligare a costituire una riserva intangibile di materie prime e prodotti petroliferi, con cui far fronte, per un certo periodo di tempo, alle più urgenti necessità in casi di speciali condizioni nel mercato petrolifero mondiale, o nelle relazioni internazionali per cause politiche;
- 5) completare gli impianti già esistenti in Italia per lavorazioni a ciclo incompleto di sola piroschissione dei residui, integrandoli con quegli altri necessari per attuarvi il ciclo invece completo di lavorazione diretta di olii grezzi;
- 6) disciplinare l'importazione delle materie prime e dei prodotti petroliferi finiti onde contenerle nei limiti di riconosciuta necessità per la vita ed il progressivo sviluppo del paese, in modo però da evitare ogni ingiustificato eccesso sia di consumo che dell'esodo di valuta pregiata per gli acquisti da farsi all'estero;
- 7) coordinare quanto sia nel campo tecnico che in quello doganale ed amministrativo si riferiva alle opere ed attrezzature di ricevimento, deposito e distribuzione di materie prime e prodotti petroliferi in Italia ed emanare i provvedimenti di pubblica sicurezza per il loro normale e regolare esercizio<sup>443</sup>.

In base a queste nuove valutazioni, si doveva introdurre anche in Italia il sistema delle licenze di importazione e di immissione in consumo dei prodotti petroliferi. I loro quantitativi si sarebbero stabiliti annualmente in relazione alle esigenze nazionali, e sarebbero stati ripartiti fra le varie società petrolifere del paese. Secondo Jacobini, istituendo un sistema di licenze di importazione e applicandolo in modo deciso, si sarebbe evitato il sistema di gestione monopolista dell'industria petrolifera, che comportava dei

---

<sup>443</sup> *Ibid.*, p. 75.

rischi, e si sarebbe potuto mettere lo Stato nelle migliori condizioni di controllo di tutto lo svolgimento dell'attività industriale e commerciale del paese, consentendo alle aziende concessionarie, la libertà e l'iniziativa di indirizzo e di sviluppo delle proprie attività.

## *2. Legislazione petrolifera: R.D.L. 2 novembre 1933*

Il regio decreto legge del 1926 aveva stabilito la protezione doganale e le convenzioni fra lo Stato e le aziende petrolifere, al fine di favorire la nascita dei primi impianti di cracking in Italia. Una legislazione organica in materia di petrolio però, non era stata ancora formulata e nel 1933, dopo aver incrementato gli studi e gli approfondimenti sulla materia e grazie all'esperienza maturata, lo Stato giunse alla formulazione di un nuovo decreto che correggesse ed integrasse il precedente del 1926.

Il R.D.L. 2 novembre 1933 n° 1.741, riguardava l'importazione, la lavorazione, il deposito e la distribuzione degli oli minerali e dei carburanti: il decreto venne convertito in legge l'8 febbraio 1934 n° 367, e rappresentava un punto fondamentale nella legislazione petrolifera italiana, tale da reggere il confronto con le legislazioni di altri paesi tra cui la Francia, paese che era stato osservato particolarmente dall'Italia<sup>444</sup>.

Come in Francia, anche in Italia le autorità decisero di rifiutare il sistema di monopolio di Stato in materia petrolifera, per adottare una particolare forma di controllo dello Stato, come indicato nella relazione sul disegno di legge per la conversione del decreto del 1933:

All'idea di un monopolio di Stato che avrebbe imposto l'immobilizzo di ingenti capitali per il riscatto degli impianti e dei depositi già esistenti, si è preferito un sistema di industria controllata mediante un buon meccanismo di concessioni ed agevolazioni doganali per la importazione degli oli greggi e dei raffinati, sistema che risparmia qualsiasi impegno finanziario allo Stato e assicura il massimo rendimento economico alla Nazione. In pratica fino a ieri ciascuno si regolava per gli impianti e per i depositi secondo il proprio tornaconto, non sempre coincidente con le necessità della difesa e dei supremi interessi dello Stato. D'ora in poi invece saranno assicurate, per ogni evenienza, le necessarie riserve, senza costo o rischio di deprezzamento per lo Stato. Il nuovo sistema, favorendo l'importazione di petroli greggi da raffinare in Italia, favorisce anche automaticamente la creazione e lo sviluppo di una industria nazionale di raffinazione del petrolio a ciclo completo<sup>445</sup>.

---

<sup>444</sup> *Ibid.*, p. 76. La legislazione francese del 1928 divenne ispiratrice dei provvedimenti legislativi attuati in Italia nei primi anni Trenta. La Francia nel 1928 emanò una legge allo scopo di: 1) assicurare un elevato approvvigionamento di greggio alle raffinerie francesi per metterle in grado di vendere i prodotti ottenuti agli stessi prezzi dei prodotti provenienti dall'estero; 2) rendere esenti dai diritti d'entrata i greggi destinati alle raffinerie; far pagare sui prodotti delle raffinerie dazi inferiori a quelli pagati per i prodotti importati, in modo che la differenza fra i dazi consentisse ai raffinatori francesi di sostenere la concorrenza delle raffinerie estere, cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., p. 83.

<sup>445</sup> *Relazione sul disegno di legge per la conversione del R.D.L. 2 novembre 1933 (Regime delle Concessioni)*, n° 1.741. Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXVIII, ora in G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., p. 84.

Gli scopi della legge erano molteplici: aumentare la capacità delle raffinerie italiane fino alla copertura del fabbisogno nazionale di prodotti petroliferi; migliorare la situazione finanziaria dello Stato, diminuendo l'utilizzo di valuta pregiata per le importazioni; attirare capitali esteri per investimenti industriali in Italia; sviluppare una industria petrolifera nazionale indipendente dai trust e costituire delle riserve militari e strategiche<sup>446</sup>.

Seguendo il modello francese, nel campo legislativo la nuova legge istituì: a) l'istituto delle licenze di importazione degli oli minerali grezzi e dei loro derivati; b) regolava il principio della concessione di costruzione ed esercizio di impianti per la lavorazione a ciclo completo degli oli minerali grezzi; c) coordinava la materia dei depositi costieri ed interni e quella dei distributori al consumatore, in modo da soddisfare sia le esigenze commerciali, sia quelle doganali; d) norme di polizia e sicurezza in materia petrolifera<sup>447</sup>.

Con tali provvedimenti l'Italia aveva sistemato notevolmente il proprio settore industriale petrolifero rispetto alla precedente legislazione, apportando un salto di qualità sui settori economico, industriale, sociale, legislativo e sul fronte delle materie prime.

Nel settore industriale, dopo gli stabilimenti di cracking termico sorti col decreto del 1926, lo Stato aveva concesso un periodo di 20 anni, affinché le aziende potessero riscattare gradualmente i capitali investiti nella conversione degli impianti da ciclo incompleto a ciclo completo, o che avessero deciso la trasformazione degli stabilimenti esistenti, mentre la durata delle licenze di importazione di prodotti finiti dall'estero fu ridotta a tre anni. Inoltre il titolare della licenza di importazione, doveva osservare diversi obblighi, tra cui il più importante era la costituzione di una riserva minima stabilita nella licenza, la priorità nella fornitura ai servizi dello Stato ed il mantenimento di una percentuale di capacità di riserva, fissata nel 30%, da impiegare in caso di necessità<sup>448</sup>.

Una delle disposizioni più importanti ed innovativa, stabiliva che gli impianti delle raffinerie sarebbero rimasti fuori della linea doganale, cioè i prodotti ricavati dalle raffinerie avrebbero goduto di un trattamento doganale del tutto nuovo: venivano gravati dal dazio i prodotti finiti e non il greggio importato.

---

<sup>446</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., pp. 84-85.

<sup>447</sup> Cfr. *Documenti* cit., Vol. 1, Monografia III, *Risveglio dell'attività petrolifera italiana*, pp. 77-78. Nel luglio 1934 fu emanato il regolamento d'attuazione della legge, necessario per tradurre in atto la legge dell'8 febbraio 1934.

<sup>448</sup> *Ibid.*, p. 76; G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., p. 85. Per quanto riguardava la riserva strategica la *Relazione sul Regime delle Concessioni* recitava: «Giustamente il governo fascista si è preoccupato di formare nel Paese, all'infuori del normale fabbisogno, riserve consigliate da evidenti ragioni di sicurezza nazionale e dalla necessità di far fronte, in qualsiasi evenienza con adeguate scorte precostituite di carburante, alle necessità indispensabili della nazione».

Questo criterio (imposizione sulla materia prima) era e poteva essere pienamente giustificato in rapporto alle condizioni della tecnica del tempo. Occorre infatti notare che, con i mezzi di una volta, un greggio medio dava per esempio il 20% di benzina ed altrettanto di petrolio, per citare i due prodotti maggiormente colpiti dal dazio. Con l'introduzione però del processo del cracking, la resa in benzina fu raddoppiata, con evidente vantaggio delle rispettive industrie. Dati gli immancabili sviluppi della tecnica, è probabile che in un avvenire più o meno lontano, le rese di questi prodotti più ricercati aumenteranno ancora notevolmente, con conseguente maggior lucro per gli industriali e con danno per il fisco. Ecco perché il legislatore giustamente si ispira al criterio di non colpire di dazio la materia greggia, sibbene i prodotti che risultano dalla sua lavorazione<sup>449</sup>.

Analoghi obblighi erano previsti per i raffinatori ed per i titolari di depositi, mentre era stabilito l'obbligo di impiegare mano d'opera italiana al fine di creare un insieme di maestranze, tecnici e dirigenti qualificati.

Il 5 febbraio 1934, tre giorni prima della definitiva conversione in legge del regio decreto legge del 1933, il governo aveva emanato un altro decreto che modificava il regime fiscale degli oli minerali e dei derivati petroliferi<sup>450</sup>.

*Tabella 3. Regime fiscale degli oli minerali: confronto del trattamento daziario prima e dopo il R.D.L. 5 febbraio 1934 – Lire per quintale*

Elementi	Regime vigente prima del 5 febbraio 1934 – £ per quintale			Regime vigente dopo il 5 febbraio 1934 – £ per quintale		
	Dazio specifico	Dazio ad valorem	Tassa di vendita	Dazio specifico	Dazio ad valorem	Tassa di vendita
Greggi da usare come combustibili	Esente	15%	Esente	Esente	15%	Esente
Greggi destinati alla raffinazione	22,0 <sup>1</sup>	15%	Esente	Esente	Esente	Esente
Petrolio	88,1	15%	14,0	12,0	Esente	93,0
Benzina	88,1	15%	80,0	12,0	Esente	161,0
Altri	88,1	15%	22,0	12,0	Esente	102,0
Residui da raffinare	22,0 <sup>2</sup>	15%	Esente	Esente	Esente	Esente
Lubrificanti	44,0	15%	22,0	25,0	Esente	55,0

<sup>1</sup> Più lire 0,60 per unità oltre il 20% di distillati a 300°

<sup>2</sup> Salvo concessioni di esonero a favore degli stabilimenti di cracking.

<sup>449</sup> Cfr. *Relazione sul disegno di legge per la conversione del R.D.L. 2 novembre 1933 (Regime delle Concessioni)*, n° 1.741. Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXVIII, ora in G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., pp. 85-86.

<sup>450</sup> *Ibid.*, pp. 87-88; M. RISPOLI, *L'evoluzione dell'industria della raffinazione del petrolio in Italia nel periodo della grande crisi*, ora in «*Industria e banca nella grande crisi 1929-1934*», Milano 1978, pp. 121-122.

Il decreto eliminava il dazio sulla materia prima destinata alla lavorazione, ma aumentava la tassa sui prodotti finiti. Il legislatore intendeva diminuire il prezzo per il consumatore e fissare un limite minimo di protezione: agendo in questo modo diminuiva il vantaggio delle società proprietarie degli impianti di cracking, che col sistema fiscale previsto dal decreto del 1926 avevano realizzato notevoli profitti.

La protezione accordata dal decreto era simile a quella introdotta in Francia fra gli anni 1925-1928, e rispecchiava le considerazioni sul monopolio effettuate da Jacobini, che aveva studiato attentamente i vari aspetti della riforma doganale francese. Una adeguata riforma doganale, che avesse l'obiettivo di proteggere l'industria petrolifera, doveva ridurre al massimo le disposizioni e le ripartizioni fiscali. Secondo Jacobini erano necessari quattro requisiti, in sintesi<sup>451</sup>:

- 1) lo stato doveva consentire la costruzione di moderne raffinerie tramite una protezione doganale moderata ma fissa per un periodo di almeno dieci anni;
- 2) le materie prime da raffinare in Italia, dovevano essere esenti dal dazio; il dazio si sarebbe applicato solamente ai prodotti finiti, e doveva essere leggermente inferiore al dazio dei corrispondenti prodotti finiti importati;
- 3) definire esattamente la specificazione e le caratteristiche delle materie prime e dei residui da importare esenti dal dazio doganale;
- 4) studiare ed applicare un regime doganale semplice per semplificare le disposizioni troppo complesse, onde evitare contestazioni e ritardi nelle pratiche commerciali.

Jacobini sottolineava, che il coordinamento di tutti questi criteri, rappresentava un lavoro difficile e che quindi l'argomento della riforma doganale, e tutto il complesso di fattori inerenti il settore petrolifero, non potevano «essere oggetto di orecchianti ma di persone profondamente esperte in ciascuno dei settori scientifico, tecnico, industriale e commerciale che vi sono interessati»<sup>452</sup>.

Per quanto riguardava le importazioni di materie prime petrolifere, si verificava una fondamentale inversione di tendenza: l'Italia, a partire soprattutto dal 1929, cominciò ad importare prevalentemente le materie scure rispetto alle materie bianche. Nel 1929 le materie scure rappresentavano il 50% del totale delle importazioni, cioè 649.800 tonnellate

---

<sup>451</sup> AS ENI, *Fondo Oreste Jacobini, Q.II.2, fascicolo 3B, busta 12, Necessità di una coscienza petrolifera nazionale*, pp. 68-69, (d'ora in poi AS ENI, *FOJ, Necessità*).

<sup>452</sup> *Ibid.*, p. 69.

su 1.281.600 tonnellate; nel 1933 la percentuale delle materie scure raggiungeva il 71% del totale delle importazioni, cioè 1.215.900 tonnellate su 1.710.000 tonnellate<sup>453</sup>.

La percentuale delle materie scure sul totale delle importazioni, sarebbe aumentata negli anni successivi, con l'intensificazione dell'attività delle raffinerie italiane. L'importazione di materie scure ebbe subito l'importante conseguenza di un costante e progressivo miglioramento degli oneri tributari dello Stato.

Con i nuovi provvedimenti del 1933, l'Italia aveva creato le basi per lo sviluppo di una solida e proficua industria petrolifera nazionale. Dopo le norme in campo industriale ed economico, l'Italia poteva dedicarsi con maggiore intensità allo sfruttamento dei propri campi petroliferi in Albania (che potevano fornire quasi 200.000 tonnellate di greggio annuali secondo le stime), dei campi petroliferi in Romania (la *Prahova* poteva fornire circa 600.000 tonnellate annue di greggio) e dei greggi irakeni<sup>454</sup>.

### *3. Convenzioni con lo Stato e produzione degli impianti di cracking termico. La convenzione con la società Benit*

Il 13 dicembre 1920 venne fondata a Napoli la *Sipom, Società impianti provviste oli minerali*. La *Sipom*, per iniziativa dei suoi azionisti, il principe Marcello Borghese, l'ingegner Federico Plate, i fratelli Wenner, l'avvocato Salvia Gallozzi e il ragioniere Vincenzo Signore, aveva costituito il 18 gennaio 1927 la *Società anonima benzina italiana, Benit* con capitale iniziale di 200.000 lire, allo scopo di stabilire una convenzione con lo Stato per la raffinazione dei residui. Nel 1928 la *Sipom* fu rilevata dalla società belga *Petrofina (Compagnie Financière Belge des Pétroles)*, e la *Benit* divenne una filiale del gruppo belga<sup>455</sup>.

La convenzione fra la *Benit* e lo Stato italiano fu firmata il 12 ottobre 1927 e comprendeva diverse clausole: la durata della convenzione, fissata in trenta anni; la quantità minima di benzina da produrre, nei primi cinque anni pari a 10.000 tonnellate annue per aumentare a 18.000 tonnellate annue nei cinque anni successivi; l'aumento del capitale a 15 milioni, avvenuto nel 1929 ad opera della *Petrofina*<sup>456</sup>. Rispetto alle altre aziende convenzionate,

---

<sup>453</sup> Vedi Appendice III.

<sup>454</sup> Cfr. *Documenti cit.*, Vol. 1, Monografia III, *Risveglio dell'attività petrolifera italiana*, p. 77.

<sup>455</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie cit.*, pp. 71-72; C. ALIMENTI, *La questione cit.*, p. 58; M. MONTI, *L'Italia cit.*, p. 100.

<sup>456</sup> Nell'accordo era previsto che lo statuto della società venisse inserito nella convenzione e ciò comportava il riconoscimento di una prelazione del 10% sugli utili netti a favore dei promotori per i primi cinque anni. Questa clausola prevedeva che la quota del 10% andasse a carico dei soli azionisti in quanto non poteva

nella convenzione con la *Benit* venne deciso anche il procedimento industriale da utilizzare: la lavorazione a coke o *non residuum*. Tuttavia la *Benit* impiegò un procedimento diverso, il *flashing*, e lo Stato non intervenne per far rispettare la clausola sul processo di lavorazione stipulata con l'azienda. Non furono definiti accordi per quanto riguardava la determinazione del costo delle materie prime, dei costi di produzione e dei prezzi di vendita, e nemmeno fu considerata la possibilità della risoluzione anticipata della convenzione.

La *Benit* cominciò l'attività industriale nel 1929 a Napoli, quando entrarono in funzione i primi impianti: erano due impianti cracking Dubbs, il primo installato nel 1929 e il secondo nel 1930, che potevano trattare 200 tonnellate di residui al giorno<sup>457</sup>. La capacità lavorativa annuale dello stabilimento era di circa 130.000 tonnellate di residui, dalle quali si ricavava una produzione di circa 38.000 tonnellate di benzina<sup>458</sup>. Gli altri impianti necessari all'industria per il carico, lo scarico e lo stoccaggio della materia prima erano stati forniti dalla *Sipom*, che si occupava anche della vendita dei prodotti.

L'attività della *Sipom* si svolgeva parallelamente all'attività della *Benit*, consentendole di eludere il controllo dello Stato mentre godeva di elevati profitti ottenuti dalle provvigioni e dai fitti che essa faceva pagare alla *Benit*. Con questo sistema, che causò molte proteste da parte degli ambienti ministeriali, la maggioranza degli utili veniva trasferita all'estero, cioè alla società *Petrofina*. Lo Stato italiano aveva riscosso in tre anni circa 5,6 milioni di lire pari al 17,3% degli utili, una cifra notevolmente inferiore al gettito fiscale che avrebbe riscosso invece senza la convenzione.

Nel 1929, una volta entrato in funzione il primo impianto di cracking, la *Agip* e la *Benit* stipularono un contratto in base al quale l'*Agip*: a) si impegnava a ritirare tutta la produzione di benzina della *Benit* dalla firma del contratto fino al 31 gennaio 1930, con un massimo di 22.000 tonnellate; b) la merce sarebbe stata consegnata nei depositi costieri di Napoli; c) il prezzo di vendita della benzina sarebbe stato calcolato sul prezzo del contratto russo per la benzina pesante, aumentato del nolo, calo ed assicurazione marittima e diminuito di 150 lire a tonnellata; d) la benzina sarebbe stata consegnata nazionalizzata e

---

considerarsi spesa della gestione industriale mentre il promotore reale era lo Stato che aveva permesso il sorgere dell'azienda con le agevolazioni tributarie.

<sup>457</sup> Gli impianti di cracking termico Dubbs erano stati forniti dalla società americana di Chicago *Universal Oil Products*, detentrica del brevetto Dubbs.

<sup>458</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., p. 72; C. ALIMENTI, *La questione* cit., p. 73.

alla *Benit* sarebbe stato rimborsato il valore dei diritti doganali; e) il pagamento sarebbe avvenuto senza interessi a 90 giorni<sup>459</sup>.

#### 4. La convenzione con la società *Inpet*

La *Società per l'industria italiana del petrolio, Inpet*, venne fondata l'1 agosto 1928, con l'obiettivo di produrre benzina ed altri prodotti petroliferi, in base al regio decreto legge del 1926. I soci promotori, e costituenti il consiglio di amministrazione della società, erano il Gr. Uff. Attilio Pozzo e il Cav. Uff. Enrico Brusa, rispettivamente presidente ed amministratore delegato, esponenti della azienda *Nafta* filiale del gruppo *Royal Dutch-Shell*. Le azioni della società appartenevano al gruppo *Bataafsche Petroleum Maatschappij* con sede all'Aja, una società facente parte della *Royal Dutch-Shell*. La *Inpet* contrattò la licenza dei brevetti Dubbs con la società *Bataafsche Petroleum Maatschappij*, che li ottenne dalla azienda americana *Universal oil products* di Chicago, detentrici dei brevetti<sup>460</sup>.

Il capitale iniziale della *Inpet* era di 5 milioni di lire, poi aumentati nel giugno 1929 a 25 milioni, ripartiti fra tre società: la società *Dortsche Maatschappij* che controllava 400 azioni per un valore di 2 milioni di lire; la società *Petroleum Assurantic Maatschappij* che deteneva 1.600 azioni pari a 8 milioni di lire; la società *Bataafsche Petroleum Maatschappij* con 3.000 azioni del valore di 15 milioni di lire e che rappresentavano la *Royal Dutch-Shell*. Il capitale della *Inpet* fu in seguito ulteriormente aumentato fino a 45 milioni di lire, in contrasto con la clausola della convenzione che poneva un limite all'aumento di capitale. Con l'aumento unilaterale del capitale sociale, aumentava la prelazione dell'interesse sul capitale, e diminuiva in senso relativo la quota di partecipazione dello Stato.

La convenzione con lo Stato venne firmata il 12 agosto 1928, e in parte ricalcava la convenzione stipulata con la *Benit*: rimaneva inalterata la durata della convenzione, fissata in trent'anni, la produzione di benzina doveva raggiungere 10.000 tonnellate annue nei primi cinque anni per poi aumentare a 15.000 tonnellate annue; era consentito l'aumento del capitale sociale entro certi limiti; non erano previste clausole relative alla prelazione per i soci e non era stabilito il processo di lavorazione da adottare. Rispetto alla convenzione con la *Benit* erano presenti altre norme: la società *Inpet* poteva recedere dalla

---

<sup>459</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 23 novembre 1929, pp. 80-81; D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., p. 79.

<sup>460</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., p. 73.

convenzione e disporre dei propri impianti, se ci fossero stati cambiamenti nel regime fiscale; nel caso di contestazione sulla valutazione dei prezzi della materia prima, la società poteva riferirsi ai prezzi quotati nel Golfo del Messico; inoltre era stata convenuta la clausola della società favorita, che prevedeva l'estensione alla *Inpet* di qualsiasi concessione che lo Stato potesse fare ad una società convenzionata<sup>461</sup>.

Gli impianti furono costruiti presso La Spezia, dove nel 1929 entrò in funzione la prima unità di cracking Dubbs. Una volta terminati gli impianti Dubbs, la capacità di lavorazione annua sarebbe stata pari a circa 135.000 tonnellate di residui, lavorati a coke, che fornivano una resa in benzina pari a circa 60.000 tonnellate<sup>462</sup>. La gestione della *Inpet* causò delle critiche che si concentrarono su alcuni aspetti controproducenti per lo Stato: l'aumento del capitale non convenuto; l'ammortamento delle spese di costituzione di primo impianto che erano state addebitate allo Stato; i ritardi nei pagamenti degli utili riconosciuti allo Stato; l'inserimento nelle spese di gestione degli emolumenti ai consiglieri e sindaci; il livello dei prezzi di acquisto della materia prima e il prezzo di cessione dei prodotti, dato il rapporto esistente con la società *Nafta*, fornitrice e cliente della *Inpet*<sup>463</sup>.

##### 5. La convenzione con la società *Dicsa*

La società *Distillazione italiana combustibili società anonima, Dicsa*, venne costituita il 3 febbraio 1926 dal Gruppo Volpi, società del ministro delle Finanze dell'epoca, con un capitale iniziale di un milione di lire. Gli impianti erano situati a Porto Marghera (Venezia) e trattavano combustibili italiani, ligniti e schisti bituminosi.

Nell'aprile 1927 i dirigenti della *Dicsa* contattarono la *Agip* e la *Romsa*, con le quali intendevano avviare una collaborazione, in vista della imminente installazione di un impianto di cracking a Porto Marghera. La *Dicsa* proponeva la partecipazione dell'*Agip* al capitale azionario dell'azienda, mentre richiedeva l'assistenza tecnica della *Romsa* per la scelta del procedimento di cracking da adottare, per la costruzione dell'impianto e per la lavorazione industriale<sup>464</sup>. Il Comitato di Presidenza *Agip* autorizzò Rosboch, consigliere della *Romsa*, ad avviare le trattative con la *Dicsa* ad alcune condizioni: l'*Agip* doveva avere 1/5 del capitale azionario della *Dicsa*; l'*Agip* e la *Romsa* avrebbero nominato i rispettivi rappresentanti nel consiglio di amministrazione della *Dicsa*; la *Romsa* sarebbe

---

<sup>461</sup> *Ibid.*, p. 74.

<sup>462</sup> *Ivi*; C. ALIMENTI, *La questione cit.*, p. 73; M. MONTI, *L'Italia cit.*, p. 100.

<sup>463</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie cit.*, pp. 74-75.

<sup>464</sup> AS ENI, *Libro I, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 29 aprile 1927, pp. 58-59.

stata retribuita per l'assistenza tecnica; gli acquisti ed i trasporti della materia prima sarebbero avvenuti insieme con la *Romsa*; la *Dicsa* avrebbe ceduto l'intera produzione di benzina alla *Snom* dopo opportuni accordi.

Nel luglio 1927, l'*Agip* autorizzava la *Romsa* a partecipare al capitale della *Dicsa* con 60.000 lire, in vista dell'imminente costruzione dell'impianto di cracking nel porto industriale di Venezia<sup>465</sup>. Nell'agosto 1928, la *Dicsa* aumentò il suo capitale sociale a 5 milioni di lire, e nel febbraio 1929, stipulò la convenzione con lo Stato, simile a quella stipulata dalla *Inpet*, ma senza la predeterminazione delle quote di ammortamento. Nel frattempo la quota azionaria della *Romsa* era salita a 300.000 lire, ma con l'aumento di capitale della *Dicsa* da 5 a 10 milioni di lire, avvenuto il 12 settembre 1929, la *Agip* autorizzava la *Romsa* ad aumentare la propria quota da 300.000 a 600.000 lire<sup>466</sup>.

Grazie all'aumento di capitale, la *Dicsa* cominciò la costruzione di un impianto di cracking Bormann con i relativi impianti di ridistillazione e raffinazione. Tuttavia l'impianto Bormann diede pessimi risultati e fu sostituito da un nuovo impianto di cracking Dubbs, della capacità di lavorazione di circa 50.000 tonnellate di residui l'anno<sup>467</sup>.

L'*Agip* e la *Dicsa* stipularono un accordo che il presidente Giarratana, il 25 febbraio 1930, esponeva al Consiglio dell'*Agip*<sup>468</sup>. L'*Agip* acquistava l'intera produzione di benzina della *Dicsa* per il 1930, valutata in circa 6/8.000 tonnellate, a prezzo da stabilirsi, in quanto ancora non erano conosciute le caratteristiche della benzina che la *Dicsa* stava per produrre. Considerando che si sarebbe trattato di benzina pronta per il commercio, l'*Agip* avrebbe ottenuto uno sconto sul prezzo di 70/80 lire per tonnellata. Per la fissazione del prezzo erano da considerarsi alcuni fattori: al prezzo Fob del contratto *Agip-Petrolea* per benzina di pari peso specifico, si doveva aggiungere il costo del nolo marittimo Mar Nero-Italia, più la quota di assicurazione marittima, il dazio di importazione e la tassa di vendita. La *Dicsa* si impegnava ad effettuare la consegna della benzina in base alle necessità dell'*Agip*, in carri serbatoi oppure direttamente nei depositi dell'*Agip*, nel caso si fosse costruito un collegamento diretto fra gli stabilimenti *Dicsa-Agip*. Le modalità di pagamento della merce, stabilite di comune accordo, non potevano essere peggiori di

<sup>465</sup> *Ibid.*, IIª parte della seduta del 26 luglio 1927, p. 139; AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 26 luglio 1927, p. 71.

<sup>466</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 28 ottobre 1929, p. 135.

<sup>467</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., pp. 75-76. Per la costruzione dei primi impianti la *Dicsa* aveva provveduto ad un ulteriore aumento di capitale fino a 15 milioni di lire, oltre il limite consentito nella convenzione. Il capitale era diviso in azioni da 100 lire ed era ripartito: S.A. INEA (Gruppo Volpi), 9.040.000 £; *Credito Industriale*, 2.875.000 £; *Romsa*, 700.000 £; *Francesco Carnelutti*, 600.000 £; *Soc. Mobiliare Italiana*, 175.000 £; *Giorgio Coen Cagli*, 60.000 £; *Giovanni Stucky*, 50.000 £; *Umberto Revedin*, 50.000 £.

<sup>468</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 25 febbraio 1930, pp. 97-98; D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., pp. 79-80.

quelle pattuite con il sindacato russo. Per i sottoprodotti della lavorazione cracking, cioè gasolio, nafta e asfalto, si sarebbero stabiliti accordi speciali in base alle caratteristiche dei prodotti stessi<sup>469</sup>. Alla società *Inea*, (*Imprese navali e affini società anonima*) facente parte del Gruppo Volpi ed azionista di maggioranza della *Dicsa*, l'*Agip* accordava la preferenza (a parità di condizioni) per il fabbisogno dei noli, esclusi quelli fatti tramite la propria flotta<sup>470</sup>. L'accordo tra la *Agip* e la *Dicsa* aveva validità di un anno, e si sarebbe rinnovato tacitamente, di anno in anno, se nessuna delle parti avesse comunicato la disdetta due mesi prima della scadenza del contratto<sup>471</sup>.

L'accordo con la *Dicsa* era stato sospeso in quanto, come esposto nella relazione del presidente Giarratana, nella seduta del Consiglio del 16 gennaio 1931, alcune condizioni contrattuali non erano state rispettate. Oltre al ritiro della benzina l'*Agip* avrebbe dovuto acquistare il deposito costiero della *Inea*, ma la *Inea* richiedeva l'esclusiva dei trasporti marittimi della *Agip* e della *Romsa* nonché la cessione della flotta *Agip*<sup>472</sup>. Il Consiglio *Agip* aveva rifiutato la proposta ed inoltre gli impianti della *Dicsa* non avevano dato risultati pratici, di conseguenza si era giunti ad una sospensione delle trattative. Nel periodo di sospensione la *Dicsa* aveva avviato una attività di concorrenza contro la *Agip* nelle zone del Veneto e della Lombardia, con la vendita di benzina e nafta direttamente importate. L'ostruzionismo della *Dicsa* causava dei seri problemi economici, perché il gruppo veneziano si presentava direttamente ai clienti *Agip* come un valido sostituto. L'*Agip* era costretta a riprendere le trattative per eliminare un concorrente che aveva una forte influenza nel nord Italia, come testimoniato dal fatto che, avendo sospeso la *Dicsa* le spedizioni di benzina e nafta nel dicembre 1930, le vendite dell'*Agip* aumentarono del 50% in Veneto e del 30% in Lombardia<sup>473</sup>. Le basi per la ripresa delle trattative, continuava Giarratana, erano peggiorate perché la *Romsa* nel frattempo aveva stipulato un accordo con

---

<sup>469</sup> Per quanto riguardava i sottoprodotti del cracking il dottor Calzavara, rappresentante delle società *Inea*, *Dicsa* e *Ciosa*, si impegnavano a non commerciare oli combustibili né direttamente né indirettamente, AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 25 febbraio 1930, p. 98.

<sup>470</sup> *Ivi*. In base agli accordi presi e seguendo le proprie esigenze, l'*Agip* avrebbe deciso se acquistare o prendere in locazione l'intero stabilimento costiero della *Inea*. Se l'*Agip* avesse deciso di acquistare lo stabilimento il prezzo sarebbe stato definito partendo dall'importo speso dalla *Inea* per la costruzione, lasciando alla *Inea* un equo margine di guadagno.

<sup>471</sup> Le tre società, *Dicsa*, *Inea* e *Ciosa*, proposero nuovamente all'*Agip* un accordo in base al quale l'*Inea* avrebbe ceduto il suo stabilimento costiero all'*Agip*, le tre società si sarebbero impegnate a non commerciare prodotti petroliferi e l'*Agip* avrebbe acquistato tutta la produzione cracking della *Dicsa*. Ma il Gruppo Volpi richiedeva come contropartita la cessione della flotta *Agip*, in proprietà o in gestione. L'*Agip* declinò la proposta in quanto una cessione della flotta era impensabile, AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 3 luglio 1930, pp. 129-130.

<sup>472</sup> *Ibid.*, seduta del 16 gennaio 1931, pp. 166-172.

<sup>473</sup> *Ibid.*, p. 170.

la società di navigazione *Spem* che le garantiva l'esclusività dei trasporti della *Romsa*, una attività che invece il Gruppo Volpi intendeva sottrarre alla *Agip*<sup>474</sup>.

Dopo vari negoziati, l'*Agip* e la *Dicsa* arrivarono ad un accordo il 13 gennaio 1931, in base al quale le due aziende avrebbero sottoscritto tre contratti diversi, uno per la benzina, uno per il deposito costiero della *Inea* e uno per i trasporti<sup>475</sup>. Il contratto per il ritiro di tutta la benzina cracking prodotta dalla *Dicsa* era simile a quello stipulato con la *Benit*, e l'*Agip* avrebbe pagato 14 lire al quintale in meno rispetto alla benzina acquistata dalla *Petrolea*<sup>476</sup>. Per il deposito costiero dell'*Inea*, pari a 12.000 metri cubi l'*Agip* avrebbe pagato un affitto di 75.000 £ al mese, ma avrebbe raddoppiato la capacità dei suoi depositi<sup>477</sup>. L'*Agip* aveva stipulato il contratto per i trasporti con la società *Inea*, alla quale aveva concesso di effettuare i trasporti delle merce eccedente la capacità di trasporto della propria flotta. L'*Agip* aveva ricevuto offerte migliori per quanto riguardava i noli, ma riteneva di aver fatto un buon affare considerato il mercato dei noli e soprattutto, notava Giarratana, aveva con questo accordo eliminato un pericoloso concorrente che aveva destato preoccupazione per la sua attività<sup>478</sup>.

L'acquisizione del serbatoio costiero della *Inea* era stata accolta con grande favore dall'*Agip* perché consentiva ai suoi depositi di Venezia-Marghera di incrementare la capacità di stoccaggio dei prodotti petroliferi. Il deposito *Agip* di Marghera aumentava la sua capacità di 12.000 metri cubi, passando da 13.000 a 25.000 metri cubi, soddisfacendo almeno in parte le richieste di ampliamento del deposito di Marghera contenute nella relazione del dottor Zurlini<sup>479</sup>. Il presidente sottolineava il fatto che, prima dell'acquisto del

---

<sup>474</sup> *Ibid.*, p. 168; C. ALIMENTI, *La questione cit.*, p. 61. La *Spem*, società petrolifera esercizi marittimi era controllata dalla *Romsa*.

<sup>475</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 9 gennaio 1931, pp. 168-169.

<sup>476</sup> *Ibid.*, p. 169.

<sup>477</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 16 gennaio 1931, p. 169. Il deposito *Agip* di Marghera era pari a 13.000 metri cubi.

<sup>478</sup> *Ibid.*, p. 168. L'*Agip* ottenne una offerta migliore di trasporto su una petroliera di 10.000 tonnellate ma rifiutò per firmare l'accordo con la *Inea*. Tuttavia il Consiglio riteneva di poter ottenere un compenso soprattutto grazie al fatto di aver raddoppiato le proprie capacità di stoccaggio a Marghera. In questo modo le petroliere avrebbero potuto sostare una volta sola anziché fare due scali in due mari diversi, con maggiori oneri finanziari. L'*Agip* avrebbe inoltre guadagnato circa 600.000 lire nette rilevando i contratti della *Dicsa* per la nafta. Infatti i contratti per la nafta erano stati mantenuti dall'*Agip* perché il prezzo medio di vendita del gruppo *Dicsa* era di 200 £ la tonnellata, prezzo che avrebbe garantito alla *Agip* un margine di almeno 20 £ a tonnellata. La società *Sitrape* aveva offerto migliori condizioni alla *Agip* sui noli, e l'*Agip* pur avendo firmato con la *Inea*, assicurò alla *Sitrape* il trasporto delle merci necessarie che non rientravano nel contratto con la *Inea*, *ibid.*, p. 170.

<sup>479</sup> *Ibid.*, pp. 170-171. Dalla relazione del dottor Zurlini del 4 maggio 1929 era emerso che per una migliore gestione delle attività del deposito di Marghera, l'*Agip* avrebbe dovuto ampliare la capacità di immagazzinamento petrolifero dei suoi serbatoi. Zurlini evidenziava che senza ampliamenti del deposito di Marghera l'*Agip* avrebbe dovuto operare dei ripieghi antieconomici: «1) sosta forzata in porto di piroscafi che non possono scaricare completamente per deficienza di spazio nei serbatoi (per ogni giorno di sosta si spendono in media 9.000 lire di controstellie); 2) rifornimenti antieconomici fatti utilizzando un piroscavo per

serbatoio dalla *Inea*, i depositi di Marghera avevano permesso spedizioni di materiali petroliferi per un totale di 142.000 tonnellate nel 1930, superando di 40.000 tonnellate l'attività dei depositi di Vado Ligure, che avevano invece una capacità di 36.000 metri cubi<sup>480</sup>. Giarratana elogiava l'operato dell'*Agip*, che per mezzo dei contratti stipulati con la *Dicsa* aveva raggiunto diversi obiettivi, ma soprattutto aveva scongiurato una eventuale alleanza *Dicsa-Petrolea* che avrebbe avuto dei risvolti negativi sul *downstream* nazionale<sup>481</sup>.

Nel 1931, presso gli stabilimenti della *Dicsa*, fu costruito un altro impianto di cracking Dubbs che aumentò la capacità lavorativa dei residui di 90.000 tonnellate, portando il totale del trattamento dei residui a 160.000 tonnellate che fornivano circa 50.000 tonnellate di benzina all'anno. La *Dicsa* si rivolse all'*Agip* affinché acquistasse tutti i maggiori quantitativi di materiali finiti che essa avrebbe prodotto, ottenendo l'assenso dell'*Agip* purché i prodotti della *Dicsa* non superassero il fabbisogno previsto per il 1932<sup>482</sup>.

La *Dicsa* acquistava la materia prima dalla *Inea* e vendeva i prodotti alla *S.A. Italiana Petrolea*, società distributrice all'ingrosso, mentre i trasporti marittimi erano affidati alla *Compagnia Italiana Marittima, Cimar*<sup>483</sup>. L'intreccio fra società a catena, suscitò delle critiche da parte degli ambienti ministeriali che contestavano la poca chiarezza dei bilanci delle aziende. Le infrazioni delle società appartenenti alla *Dicsa* erano molteplici: erano stati eseguiti dei lavori di ampliamento e modifica degli impianti senza autorizzazione; non era rispettata la riserva minima delle scorte; le quote di ammortamento erano troppo elevate; l'energia elettrica, fornita dal Gruppo Volpi, aveva costi troppo elevati<sup>484</sup>. Nonostante le aspre critiche, la *Dicsa* continuò ad esercitare la sua attività, suscitando una certa indulgenza da parte degli ambienti ministeriali, perché il capitale sociale era totalmente in mano italiana.

Gli accordi fra la *Dicsa* e la *Agip*, in scadenza a marzo 1932, erano stati rinnovati nel gennaio 1932 alle medesime condizioni dei precedenti contratti, con l'unica differenza che

---

il rifornimento di due porti, con massima spesa per tonnellata scaricata per almeno 10 lire; 3) trasbordo di merce da Fiume a Venezia fatto con criteri antieconomici che fanno gravare sul prodotto trasportato un maggior costo di almeno 20 lire per tonnellata; 4) interruzioni delle spedizioni per deficienza merce con conseguenze commerciali facilmente immaginabili».

<sup>480</sup> *Ibid.*, p. 170.

<sup>481</sup> *Ibid.*, pp. 171-172.

<sup>482</sup> AS ENI, *Libro I, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 10 settembre 1931, p. 195.

<sup>483</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., p. 76. La *Società Anonima Petrolea*, era stata fondata a Milano il 23 settembre 1927 dal *Nepthesyndacat* russo per commerciare i propri prodotti. La società non aveva una sua rete di distribuzione e forniva all'ingrosso prodotti densi, residui e lubrificanti, soprattutto alla *Agip*, alla *Romsa* e alla *Regia Marina*. Nel 1935 la *S.A. Petrolea* fu acquistata dalla *Fiat*, cfr. C. ALIMENTI, *La questione* cit., p. 58 e p. 62; M. MONTI, *L'Italia* cit., p. 98.

<sup>484</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., pp. 76-77; M. RISPOLI, *L'evoluzione* cit., pp. 119-120.

l'Agip proponeva il rinnovo annuale, rispetto ai tre anni richiesti da Calzavara, rappresentante della società *Dicsa*<sup>485</sup>. Le società giunsero ad accordarsi per il rinnovo dei tre contratti su nuove basi che l'Agip considerava migliori delle precedenti condizioni. Per la fornitura di benzina, l'Agip stipulava un contratto triennale in base al quale otteneva uno sconto percentuale sul prezzo mondiale base, sconto che sarebbe aumentato a mano a mano che l'Agip aumentava il proprio fabbisogno annuale di benzina<sup>486</sup>. Anche il contratto sul noleggio delle navi-cisterna era stato rinnovato, e l'Agip consentiva all'*Inea* di trasportare un quantitativo annuo di materiali petroliferi non inferiore alle 120.000 tonnellate. Per quanto riguardava l'affitto del deposito dell'*Inea* presso Marghera, l'Agip decise di acquistare gli impianti della società, considerato che l'affitto annuo era pari a 1.044.000 di lire. L'Agip aveva conferito all'amministratore delegato Amoretti i poteri per acquistare dalla *Inea* il deposito costiero della superficie di 20.592 metri quadrati, il serbatoio galleggiante della stazza netta di 1.069 tonnellate e infine 20.000 metri quadrati di terreno nel porto industriale di Venezia, dove avrebbe costruito i depositi di oli minerali<sup>487</sup>. Il prezzo complessivo del comparto *Inea* era pari a 5,5 milioni di lire e l'Agip diventava proprietaria di una vasta zona industriale che poteva accorparsi ai propri depositi di Marghera<sup>488</sup>.

Come abbiamo visto, il regio decreto legge del 1933 era stato emanato con l'intenzione di favorire l'importazione di oli minerali da raffinare direttamente in Italia e permettere lo sviluppo dell'industria di raffinazione. Inoltre, il regio decreto legge del 5 febbraio 1934 n° 88, modificava le protezioni doganali per le industrie di raffinazione italiane, colpendo con il dazio il prodotto finito e non l'importazione di greggio. Questa misura colpiva direttamente le industrie petrolifere dotate di impianti di cracking, che perdevano la protezione doganale accordata loro dalla legge del 1926.

Dopo il decreto del 1934 la società *Dicsa* aveva arrestato la produzione, ma l'Agip riteneva che l'impianto *Dicsa* di Marghera avrebbe consentito un certo margine industriale, se opportunamente integrato con un impianto pipe-still tale da raggiungere la lavorazione

---

<sup>485</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 10 dicembre 1931, pp. 32-33. Il dottor Calzavara aveva richiesto per il contratto di noleggio il rinnovo al prezzo di 8 scellini su base aurea e non cartacea, opzione che l'Agip rifiutò; AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 23 gennaio 1932, pp. 37-38.

<sup>486</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 30 marzo 1932, p. 54.

<sup>487</sup> *Ibid.*, pp. 55-56.

<sup>488</sup> *Ibid.*, seduta del 14 dicembre 1932, pp. 81-82. I lavori di ampliamento del deposito di Marghera dell'Agip prevedevano la costruzione di tre serbatoi della capacità di 9.000 metri cubi, l'ampliamento del parco binari, la costruzione di una pesa a ponte, impianti antincendio, recinzioni ed un nuovo locomotore.

annuale di 200.000 tonnellate di greggio<sup>489</sup>. L'Agip considerava necessario avere a disposizione degli impianti propri a ciclo completo, per poter mantenere la sua posizione sul mercato nazionale, e perciò aveva intenzione di costruire a Bari una raffineria a ciclo completo per la lavorazione dei petroli albanesi<sup>490</sup>. Ma l'Agip avrebbe potuto rilevare l'impianto di Marghera della *Dicsa* già disponibile, il quale con opportune integrazioni, si sarebbe potuto trasformare in un impianto a ciclo completo con capacità di trattamento fino a 250.000 tonnellate all'anno. Secondo i tecnici della *Romsa* gli stabilimenti della società *Dicsa* avevano un valore di circa 16 milioni di lire, e le trasformazioni degli impianti, avrebbero comportato la spesa di altri 15 milioni circa. Complessivamente l'Agip poteva assicurarsi uno stabilimento a ciclo completo per circa 30 milioni di lire, situato in una zona conveniente dal punto di vista commerciale, peraltro in vicinanza dei suoi stessi impianti di Marghera<sup>491</sup>. La costruzione di un nuovo stabilimento a ciclo completo in un'altra località avrebbe comportato la spesa di almeno 50 milioni di lire; inoltre la *Dicsa* aveva dimostrato la volontà di vendere i propri stabilimenti al gruppo *Vacuum Oil Company*, che durante le trattative aveva mostrato l'intenzione di costruire un impianto per l'ottenimento di oli lubrificanti. Per tutti questi motivi, il Comitato di Presidenza dell'Agip, deliberava la convenienza di acquistare lo stabilimento di porto Marghera della *Dicsa*<sup>492</sup>. Dopo lunghi negoziati fra la *Dicsa* e l'Agip e con l'approvazione del governo, l'Agip rilevava gli impianti di porto Marghera, valutati 17 milioni, a cui si aggiungevano 2,6 milioni circa di merci e materiali vari.

Il Comitato di Presidenza Agip proponeva al Consiglio di stanziare la cifra di 20 milioni, al fine di integrare gli impianti con una pipe-still e altre opere necessarie<sup>493</sup>. La somma si

---

<sup>489</sup> *Ibid.*, seduta del 10 marzo 1934, p. 125; AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 26 febbraio 1934, pp. 135-136.

<sup>490</sup> L'Agip dovette rimandare la costruzione dello stabilimento a Bari in seguito alla decisione di rilevare la *Dicsa*, AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 6 giugno 1934, p. 142.

<sup>491</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 26 febbraio 1934, pp. 136-137. L'Agip aveva un deposito costiero di circa 25.000 metri cubi adiacente gli impianti della *Dicsa*.

<sup>492</sup> *Ibid.*, pp. 137-138. Le disponibilità finanziarie dell'Agip non consentivano un esborso di 30 milioni di lire e quindi il Comitato concordava nel procedere al richiamo del saldo del capitale di circa 35 milioni. L'onorevole Bevione e l'onorevole Bottai, in quanto presidenti degli enti azionisti dell'Agip erano pronti a versare dai rispettivi istituti, l'INA e il Ministero delle Corporazioni, la loro quota pari a circa 14 milioni di lire. Il resto della quota era messo a disposizione dal Ministero del Tesoro, circa 21 milioni e l'Agip proponeva di cedere in conto capitale il pacchetto azionario della *Romsa*, del valore di circa 12,5 milioni. La differenza si poteva coprire trasferendo all'Agip le somme che il Tesoro avrebbe recuperato dalla *Dicsa* per le pendenze in corso mentre il saldo definitivo rimaneva a carico dello Stato che lo avrebbe coperto appena possibile; AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 10 marzo 1934, pp. 125-126.

<sup>493</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 6 giugno 1934, pp. 142-144; AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 6 giugno 1934, pp. 133-134.

rendeva necessaria per portare la lavorazione annuale degli stabilimenti a 300.000 tonnellate, che avrebbero fornito una quantità di benzina intorno alle 125.000 tonnellate. Infatti, dagli studi del vicepresidente *Agip* Jacobini, aiutato dai tecnici dell'*Agip* e della *Romsa*, si era constatato che con l'eliminazione della protezione doganale del febbraio 1934, il margine industriale fornito dallo stabilimento era molto limitato e si sarebbe annullato nel caso di lavorazione di greggi poveri di prodotti leggeri. Per cercare di risolvere il problema, i tecnici *Agip* continuavano gli studi per individuare il processo di lavorazione più conveniente<sup>494</sup>. Per il momento gli impianti dovevano riprendere la lavorazione dei residui tramite cracking ad aprile 1935, mentre il servizio tecnico dell'*Agip* e della *Romsa* stava studiando un piano di ampliamento ed integrazione dell'intero stabilimento<sup>495</sup>.

Tabella 4. Produzione delle raffinerie dotate di impianti di cracking in tonnellate per il 1931<sup>496</sup>

Anno 1931		
Aziende	Residui	Benzina
DICSA – Venezia	40.154 t	10.538 t
BENIT – Napoli	100.523 t	29.959 t
INPET – La Spezia	121.470 t	53.861 t
Totale	262.507 t	132.567 t

Tabella 5. Produzione delle raffinerie dotate di impianti di cracking in tonnellate per il 1932

Anno 1932		
Aziende	Residui	Benzina
DICSA	65.500 t	19.322 t
BENIT	109.673 t	30.843 t
INPET	125.842 t	56.091 t
Totale	301.015 t	156.873 t

<sup>494</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 6 giugno 1934, pp. 134-135.

<sup>495</sup> *Ibid.*, seduta del 10 gennaio 1935, p. 157; AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 10 gennaio 1935, p. 148.

<sup>496</sup> Per le tre tabelle cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., p. 81.

Tabella 6. Produzione delle raffinerie dotate di impianti di cracking in tonnellate per il 1933

Anno 1933		
Aziende	Residui	Benzina
DICSA	87.316 t	26.426 t
BENIT	115.256 t	31.321 t
INPET	135.452 t	55.841 t
Totale	338.024 t	163.022 t

Il regio decreto legge del 1926 aveva concesso alle aziende convenzionate diversi vantaggi, che furono oggetto di una inchiesta ministeriale che intendeva verificare gli elevati utili delle società. La commissione che studiò la gestione delle tre aziende convenzionate, la *Inpet*, la *Benit* e la *Dicsa*, emise una relazione il 31 maggio 1933, in cui espose i danni causati all'erario.

Per una completa valutazione del danno sofferto dall'Erario, è opportuno non limitarsi a calcolare quello derivante dallo speciale esonero concesso alla società di cracking con le note convenzioni, ma quello dipendente dai mancati introiti doganali corrispondenti ai prodotti finiti non più importati. Dal danno così determinato va dedotto l'ammontare dei ricuperi provenienti all'Erario dalle sue quote di compartecipazione agli utili delle società. Si è così potuto stabilire che il danno dell'Erario nel triennio 1930-32 (che deve considerarsi di avviamento) è stato complessivamente di lire 207,5 milioni di cui nel solo anno 1932 di lire 87 milioni<sup>497</sup>.

La relazione evidenziava che, nel triennio 1930-32, si era verificato un peggioramento nello scambio di prodotti petroliferi di circa 40 milioni di lire.

Negli anni successivi questo effetto negativo diminuì, grazie alla maggiore partecipazione statale nella industria petrolifera, che consentì una riduzione degli utili pagati agli altri azionisti, la maggior parte dei quali era straniera. La differenza che si registrò fra il preventivo e il consuntivo della intera operazione legata alle convenzioni cracking, era da imputarsi sia alla diminuita differenza fra i prezzi della materia prima e dei prodotti sia al fatto che la società *Benit* era ormai interamente sotto controllo straniero.

La critica degli ambienti ministeriali si concentrava non tanto sull'iniziativa delle convenzioni per permettere lo sviluppo dell'industria petrolifera, quanto sulla modalità con cui vennero stipulate. Il giudizio dell'inchiesta ministeriale era netto, e coglieva l'aspetto negativo che lo Stato aveva sottovalutato o tollerato:

<sup>497</sup> *Ibid.*, p. 77; M. RISPOLI, *L'evoluzione cit.*, p. 120.

Si sono messe in particolare evidenze le clausole, anche di essenziale importanza, contenute nelle tre convenzioni, che si prestano ad essere interpretate in diversi modi con possibilità di grave danno per l'Erario. Tale indeterminatezza deriva in parte dalla imperfetta conoscenza che, all'atto delle concessioni, l'Amministrazione aveva delle reali condizioni d'esercizio di questa nuova industria ed in parte dal non aver previsto, né con opportune norme impedito, gli espedienti a cui i concessionari sarebbero ricorsi, mettendo in pratica l'esperienza acquisita dagli industriali, durante e dopo il periodo bellico, nei loro abituali rapporti col Fisco, cogli azionisti e con i gruppi che li controllano, specialmente nei sistemi di società a catena. Con le convenzioni attuali l'Amministrazione si trova in condizioni di netta inferiorità rispetto ai concessionari, ed è veramente difficile e delicata la posizione delle Commissioni incaricate della verifica dei bilanci<sup>498</sup>.

L'inchiesta ministeriale aveva messo in evidenza gli errori del legislatore, ma nonostante questi aspetti negativi, anche in Italia si iniziò lo sviluppo dell'industria petrolifera. Alle soglie della prima guerra mondiale, l'Italia non aveva una industria di raffinazione, considerato il suo scarso impiego di prodotti petroliferi, ma verso la metà degli anni Venti, gli oneri finanziari delle materie bianche importate, fecero nascere e sviluppare una coscienza petrolifera nazionale. Con le prime disposizioni si creò dal nulla un primo nucleo di industrie di raffinazione, che nel 1933 trattavano il 23% del fabbisogno nazionale di materiali petroliferi, che aveva raggiunto il valore di 1.934.000 tonnellate. Le tre società con gli impianti di cracking, insieme con altre società di minor capacità lavorative, stavano producendo nel 1933 quasi 442.000 tonnellate di prodotti petroliferi. In breve tempo la industria italiana di raffinazione si era trasformata, passando da una condizione modesta per l'economia del paese, fino ad assumere un carattere sensibile nella vita nazionale<sup>499</sup>. La successiva fase di sviluppo dell'industria petrolifera italiana, consisteva nella trasformazione degli impianti di cracking termico in impianti a ciclo completo, e nella costruzione di nuovi stabilimenti di idrogenazione dei combustibili solidi.

## 6. Attività industriale della Romsa

La raffineria di Fiume, la *Romsa*, fu costruita nel 1882 nell'impero austro-ungarico dalla società francese *Deutsch de La Muerthe*. Lo stabilimento venne ultimato nel 1883 e comprendeva 12 caldaie per la distillazione frazionata del greggio, 24 alambicchi per la distillazione del residuo fino a coke ed altri impianti minori ed ausiliari.

---

<sup>498</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., p. 78. Sulla vicenda delle convenzioni sugli impianti di cracking vedi anche M. MONTI, *L'Italia* cit., pp. 138-141, dove l'autore polemizzava contro l'inettitudine di certi burocrati che, non conoscendo la materia petrolifera, avevano consentito l'intervento statale per favorire l'industria petrolifera finendo però col favorire certe manovre poco chiare e dannose per lo Stato.

<sup>499</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., pp. 79-80. Per le produzioni dei vari prodotti nel triennio 1931-33 vedi la Appendice VI; M. RISPOLI, *L'evoluzione* cit., pp. 117-118.

Lo scopo primario della *Romsa* era la produzione di petrolio lampante, ma già nel 1885 erano stati aggiunti gli impianti per l'estrazione delle paraffine e dal 1887 altri nuovi impianti permettevano la lavorazione dei lubrificanti<sup>500</sup>. I primi impianti della *Romsa* consentivano il frazionamento del greggio mediante la distillazione. Il processo adottato consisteva nel separare i componenti di una miscela secondo i loro punti di ebollizione in due fasi: prima la vaporizzazione dei componenti della miscela liquida e poi la loro condensazione. Il greggio e le frazioni petrolifere venivano sottoposti a distillazioni discontinue in batterie di caldaie dove la composizione del liquido e del vapore cambiava continuamente col procedere della distillazione<sup>501</sup>. Con l'arrivo dei forni tubolari, chiamati pipe-still, utilizzati sia negli impianti di cracking che nella distillazione, il frazionamento industriale del greggio avveniva per vaporizzazione continua.

Gli impianti della *Romsa* non subirono modifiche fino alla fine della prima guerra mondiale, mantenendo una capacità di lavorazione del greggio di circa 30.000 tonnellate annue. Dopo l'annessione della città di Fiume all'Italia, la raffineria venne acquisita dal Ministero delle Finanze nel 1923, e l'anno successivo riprese l'attività di raffinazione, lavorando appena 5.000 tonnellate di greggio<sup>502</sup>. Gli impianti della *Romsa* erano stati migliorati dall'*Agip*, consentendo un aumento della capacità produttiva dello stabilimento che stava per essere potenziato con un impianto di cracking, il primo da costruire in Italia, che avrebbe permesso il raddoppio della produzione degli stabilimenti<sup>503</sup>.

Durante la presidenza dell'*Agip* di Giarratana, la *Romsa* fu inglobata nell'*Agip* e dotata del preventivato impianto di cracking termico nel 1929, dopo molte discussioni dei vertici *Agip* sulla necessità per la *Romsa* di un simile stabilimento e nonostante alcuni pareri contrari, basati soprattutto sulla posizione geografica ritenuta troppo esposta in caso di guerra<sup>504</sup>. L'amministratore delegato Amoretti, il 23 novembre 1929 comunicava al Consiglio di Amministrazione dell'*Agip* che l'impianto di cracking termico era stato

---

<sup>500</sup> *Ibid.*, p. 48; C. ALIMENTI, *La questione* cit., p. 72.

<sup>501</sup> Cfr. A. GIRELLI (a cura), *Petrolio* cit., pp. 96-99.

<sup>502</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., p. 49; M. RISPOLI, *L'evoluzione* cit., p. 117.

<sup>503</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale degli Azionisti dell'8 marzo 1928, p. 7; *ibid.*, Assemblea Generale Ordinaria e Straordinaria del 14 marzo 1929, p. 6.

<sup>504</sup> AS ENI, *Libro I, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 3 novembre 1926, pp. 31-33. Dopo discussioni sulla suddivisione del lavoro fra la *Snom* e la *Romsa*, Rosboch sosteneva la necessità per la *Romsa*, che produceva circa 10.000 tonnellate di oli leggeri, di un deposito a Vado Ligure per contrastare la concorrenza. Rosboch proponeva la costruzione di un impianto di cracking a Fiume, dalla spesa di circa 4 milioni di lire; *ibid.*, seduta del 26 luglio 1927, pp. 63-65; *ibid.*, seduta del 28 ottobre 1927, pp. 77-78; AS ENI, *Libro Verbali I, CDA AGIP, 19 maggio 1926 – 20 novembre 1928*, IIª parte della seduta del 26 luglio 1927, pp. 134-135; IIª parte della seduta del 28 ottobre 1927, pp. 144-146.

installato<sup>505</sup>. L'impianto installato era una unità di cracking tipo Holmes-Manley che avrebbe permesso il ricavo di prodotti pregiati quali la benzina e il petrolio, mentre continuava con ottimi risultati la produzione degli oli lubrificanti<sup>506</sup>. Nel 1931 presso lo stabilimento della *Romsa* era stato installato un impianto pipe-still, che aveva consentito un aumento della lavorazione giornaliera della raffineria da 20 a 25 vagoni, circa 250 tonnellate al giorno. Nel complesso, la capacità lavorativa della *Romsa* era stata portata, fra il 1931-32, ad 80.000 tonnellate di greggi e residui, grazie agli impianti di pipe-still e alle due grandi colonne di deflemmazione. I nuovi impianti permisero una riduzione delle spese sui combustibili nonché una elevata resa in benzina, che rispetto al 1923 era raddoppiata<sup>507</sup>.

Con l'ampliamento degli impianti, lo stabilimento della *Romsa* avrebbe potuto lavorare fino a 120.000 tonnellate di greggi e residui nel 1934, inoltre a partire dal 1934-35 la *Romsa* lavorava con greggi americani e non più russi<sup>508</sup>. Nel 1933 la *Romsa* aveva trattato 73.040 tonnellate di greggi e residui, di cui 29.199 tonnellate erano benzina, con una leggera diminuzione rispetto alla produzione del 1932 (30.353 tonnellate). Nel 1934 la produzione di benzina della *Romsa* era stata pari a 10.435 tonnellate con una forte differenza rispetto al 1933, dovuta alle nuove disposizioni fiscali inerenti gli impianti di cracking che eliminavano la protezione doganale accordata loro fino al 1933<sup>509</sup>.

Il presidente dell'*Agip* Martelli illustrava al Comitato Esecutivo *Agip* la portata dei provvedimenti del regio decreto legge del febbraio 1934, che riduceva notevolmente la protezione per le industrie di raffinazione e per le industrie di cracking. La *Romsa* doveva individuare tutte le soluzioni tecniche-industriali ed amministrative per cercare di limitare al massimo le perdite che avrebbe avuto in base al provvedimento.

## 7. Licenze di importazione

Una delle disposizioni contenute nella legge del 1933, prevedeva il controllo dello Stato sulle importazioni, che venivano regolate con delle licenze emesse dal Ministero delle Corporazioni. In base alla legge, presso il Ministero, era stata istituita una apposita

---

<sup>505</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 23 novembre 1929, p. 81.

<sup>506</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 18 marzo 1930, p. 6.

<sup>507</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., pp. 99-100.

<sup>508</sup> Cfr. C. ALIMENTI, *La questione* cit., pp. 74-75.

<sup>509</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 26 febbraio 1934, pp. 133-134; AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 10 marzo 1934, p. 124.

Commissione interministeriale, presieduta dal ministro delle Corporazioni e composta di sei membri designati dai ministri delle Corporazioni, delle Finanze, dell'Interno, dei Lavori Pubblici, delle Comunicazioni e dal Comitato per la Mobilitazione Civile<sup>510</sup>. Il sistema delle licenze entrò in vigore il 1° gennaio 1935, mentre la disposizione relativa alle concessioni industriali entrò in vigore il 16 agosto 1934, ma gli uffici ministeriali consentirono la continuazione dei lavori industriali secondo il vecchio regime fino all'accoglimento delle nuove domande di concessione<sup>511</sup>.

La quantità annuale di prodotti petroliferi da importare era decisa dal Ministero delle Corporazioni, e le raffinerie potevano avere un permesso di importazione ventennale, periodo che il ministero subito ridusse ad un anno per osservare l'atteggiamento delle singole aziende. Per quantitativi superiori alle 300 tonnellate mensili, erano state istituite le Licenze Generali, valide per l'importazione di greggi e residui, che dovevano consentire l'avvio delle lavorazioni a ciclo completo, dalla prima distillazione degli oli minerali greggi fino alla successiva fase di cracking<sup>512</sup>. La società petrolifera che aveva ottenuto la licenza generale doveva rispettare alcuni obblighi: costituire delle riserve; comunicare mensilmente al Ministero delle Corporazioni la situazione degli stocks; concedere la priorità nella fornitura ai servizi statali e pubblici se richiesta.

Con il sistema delle licenze di importazione e produzione, lo Stato aveva istituito un controllo sulle importazioni petrolifere e sulla distribuzione commerciale dei prodotti petroliferi. Per meglio coordinare le importazioni con la situazione finanziaria dello Stato, nel maggio 1935, Mussolini aveva nominato Felice Guarneri sovrintendente allo scambio delle valute con larghissimi poteri<sup>513</sup>.

---

<sup>510</sup> Cfr. C. ALIMENTI, *La questione* cit., p. 46.

<sup>511</sup> *Ibid.*, p. 49; G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., p. 89; F. GUARNERI, *Battaglie economiche* cit., I, pp. 322-323; M. RISPOLI, *L'evoluzione* cit., p. 124.

<sup>512</sup> Cfr. C. ALIMENTI, *La questione* cit., p. 47. La licenza di importazione era richiesta per quantitativi superiori alla tonnellata per volta e per 15 tonnellate al mese mentre per le importazioni fino a 300 tonnellate mensili e per il consumo diretto dell'importatore il ministero rilasciava una licenza speciale che valeva per ogni singola importazione. Il 20 novembre 1934 il Consiglio dei Ministri aveva stabilito per gli oli lubrificanti che la licenza di importazione era necessaria per quantità superiori ai 200 Kg e per 1.500 Kg al mese; *Documenti* cit., Vol. 1, Monografia VII, *Disciplina delle attività petrolifere italiane nell'immediato anteguerra mondiale - Licenze di importazione e di produzione - Quote di mercato*, pp. 136-137; G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., p. 89.

<sup>513</sup> R. DE FELICE, *Mussolini il duce I. Gli anni del consenso 1929-1936*, Torino 1996, p. 695. Nel 1935 Felice Guarneri era Direttore generale dell'Associazione fra le società italiane per azioni e Direttore economico della Confederazione generale dell'industria italiana. Il ministro delle Finanze Paolo Thaon di Revel gli comunicò che Mussolini intendeva affidargli l'incarico di dittatore delle valute, F. GUARNERI, *Battaglie economiche* cit., I, pp. 1-2. Prima della nomina di Guarneri alla sovrintendenza agli scambi ed alle valute, il ministro delle Finanze Paolo Thaon di Revel aveva emanato un D.M. il 16 febbraio 1935 con il quale disponeva forti limitazioni alle importazioni, le quali venivano sottoposte al regime della licenza ministeriale. Alcuni regimi particolari, istituiti precedentemente per talune merci già sottoposte a licenza, rimanevano in vigore mentre in base al provvedimento il regime delle importazioni instaurato dal 19 febbraio 1935 prevedeva notevoli interventi del Ministero delle Finanze secondo il principio degli scambi bilanciati.

Guarneri era uno dei tecnici finanziari italiani più preparati, con una grande esperienza all'interno di organizzazioni economiche italiane private<sup>514</sup>. Nel giugno 1921 era diventato direttore generale dell'*Associazione fra le società italiane per azioni*, mentre era anche direttore economico della *Confederazione dell'Industria*, di cui gestiva la direzione dei servizi economici. A Guarneri era stata affidata l'amministrazione degli uffici economici comuni alle due associazioni, ed in qualità di direttore dei servizi economici, Guarneri operò in tutte le questioni economiche e finanziarie italiane dal 1921 al 1935: era stato membro delle delegazioni italiane per le trattative commerciali con l'estero come rappresentante dell'industria; prese parte all'elaborazione dei trattati di commercio con la Svizzera (1922), con la Cecoslovacchia (1923), con la Germania (1925). Partecipò, come membro delle delegazioni italiane, ai lavori della Società delle Nazioni per la sistemazione economica e monetaria europea, in seguito ai dissesti del primo dopoguerra, mentre nel 1931 rimase in Russia a capo di una missione di industriali e tecnici italiani, dove ebbe modo di visitare alcuni fra i principali centri industriali sovietici. Nel 1931 cominciò l'attività di Guarneri nel settore pubblico, quando collaborò all'organizzazione dell'*Istituto Mobiliare Italiano (IMI)*, finché nel 1934 per incarico dell'*Istituto per la Ricostruzione Industriale (IRI)*, presiedette la commissione per la riorganizzazione dei cantieri navali, quasi tutti nazionalizzati in seguito allo smobilizzo delle grandi banche<sup>515</sup>.

Nel 1935, con R.D.L. 20 maggio 1935 n° 654, il governo dispose la costituzione di un organo per disciplinare lo scambio delle valute, alle dipendenze del Capo del Governo. L'obiettivo del provvedimento era la riorganizzazione dei servizi preposti alla disciplina delle importazioni, esportazioni e dei mezzi di pagamento all'estero<sup>516</sup>. Guarneri, nominato sovrintendente, doveva curare l'aspetto delle assegnazioni di valuta per le importazioni e perciò aveva istituito il contingentamento delle divise<sup>517</sup>.

---

Per quanto riguardava le importazioni di oli minerali e carburanti, il Ministero delle Finanze rilasciava la licenza in base al parere conforme dell'apposito Ministero delle Corporazioni, *ibid.*, pp. 348 sgg.

<sup>514</sup> *Ibid.*, pp. 7 sgg.

<sup>515</sup> *Ibid.*, p. 12, sull'*IMI* pp. 290-292, sull'*IRI* pp. 305 sgg.; R. DE FELICE, *Mussolini il duce I. Gli anni del consenso 1929-1936*, Torino 1996, pp. 171 sgg.

<sup>516</sup> Cfr. F. GUARNERI, *Battaglie economiche* cit., I, pp. 348-356.

<sup>517</sup> Con il R.D. 29 dicembre 1935 n° 2.186, l'organo presieduto da Guarneri, fu trasformato in Sottosegretariato di Stato per gli scambi e le valute e gli furono conferite «tutte indistintamente le attribuzioni spettanti al Ministero delle Corporazioni ed alla Sovrintendenza allo scambio delle valute in materia di rapporti economici coll'estero; di disciplina delle importazioni e delle esportazioni; approvvigionamenti dall'estero da farsi nell'interesse dell'amministrazione dello Stato». L'Istituto nazionale per l'esportazione e l'Istituto nazionale per i cambi con l'estero, furono posti alle dipendenze del Sottosegretariato per gli Scambi e per le Valute. Al Sottosegretariato furono trasferiti anche i servizi ed il personale del Ministero delle Corporazioni preposti ai rapporti economici con l'estero (direzione generale del commercio). Nel 1937, il Sottosegretariato venne elevato al rango di Ministero degli Scambi e delle Valute, con R.D. 20 novembre 1937 n° 1.928, cfr. F. GUARNERI, *Battaglie economiche* cit., I, p. 23.

In base alle nuove disposizioni economiche, il Ministero degli Scambi e Valute ed il Ministero delle Corporazioni, collaboravano ogni anno per l'importazione dei prodotti petroliferi. Nell'ottobre 1935, ai due ministeri fu affiancato l'Ufficio Combustibili Liquidi, istituito con il R.D.L. 24 ottobre 1935 n° 1.880. La disciplina delle importazioni petrolifere, secondo la legge del 1933, prevedeva la cessione, da parte del Ministero degli Scambi e Valute, della somma in valuta estera necessaria alle importazioni. Queste erano definite dal Ministero delle Corporazioni, che tramite l'ufficio combustibili liquidi ripartiva la valuta fra le singole aziende<sup>518</sup>. Le assegnazioni delle licenze di importazione e di produzione, variavano di anno in anno nel loro ammontare complessivo in relazione al fabbisogno nazionale. La variazione riguardava tutti i singoli prodotti petroliferi (benzina, petrolio, gasolio ecc.), di modo che il sistema consentiva allo Stato di commisurare l'entità e l'importanza dei singoli approvvigionamenti ed acquisti con le effettive necessità civili, industriali ed economiche del Paese. Lo stesso sistema permetteva di individuare delle quote di mercato, che precisavano annualmente il limite di partecipazione all'immissione in consumo dei singoli prodotti petroliferi stabiliti dalle licenze, conferendo a ciascun ente o società una quota percentuale a cui provvedere<sup>519</sup>.

L'ufficio combustibili liquidi aveva la competenza sulle licenze di importazione e produzione, sulla loro applicazione e sullo sviluppo del sistema, e si avvaleva della collaborazione di due comitati, rispettivamente il Comitato per i carburanti (combustibili liquidi in generale) e il Comitato per gli oli lubrificanti. Ciascun comitato era formato, oltre che da un funzionario dei vari ministeri interessati in materia, anche da membri rappresentanti i vari enti, società e ditte private che svolgevano attività petrolifera in Italia. L'ufficio combustibili liquidi si avvaleva della collaborazione di uno dei maggiori enti o società quale organo esecutivo delle sue disposizioni in materia petrolifera.

Nel 1935 le licenze emanate dallo Stato, consentirono l'importazione di 2.120.462 tonnellate di prodotti petroliferi, di cui 1.747.162 tonnellate di prodotti importati e 373.300 tonnellate di prodotti forniti dalle raffinerie nazionali. Ricordiamo che l'importazione totale di materie petrolifere del 1935 era di 2.086.600 tonnellate, che comprendevano oli minerali grezzi, residui, carburanti e lubrificanti<sup>520</sup>. La differenza risiede nelle diverse tipologie di materiali importati che non sono state conteggiate; inoltre per gli anni 1938 e

---

<sup>518</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., pp. 89-90.

<sup>519</sup> Cfr. *Documenti* cit., Vol. 1, Monografia VII, *Disciplina delle attività petrolifere italiane nell'immediato antecedente mondiale – Licenze di importazione e di produzione - Quote di mercato*, pp. 141-142.

<sup>520</sup> Vedi Appendice III. Dalla appendice VIII si vede che nel 1935 le importazioni italiane di materiali finiti e le produzioni delle raffinerie italiane erano pari a 2.234.510 tonnellate e comprendevano: benzina, petrolio raffinato, acqua ragia minerale, gasolio, olio combustibile, lubrificanti, paraffina, oli per trasformatori, vasellina, petrolatum stock, bitume di petrolio, coke di petrolio.

1939 i quantitativi di lubrificanti, olio combustibile e gasolio erano stati calcolati in 550.000 tonnellate da aggiungersi al totale generale delle importazioni per quei due anni. Ma, oltre al fatto che non tutte le ditte esercenti attività petrolifere in Italia facevano richiesta di licenza di importazione, era senz'altro accaduto che qualche richiesta di enti o società fosse leggermente superiore rispetto alle necessità effettive, anche se non di molto, oppure inferiore.

Tabella 7. Licenze generali di importazioni dall'estero e di produzione nazionale di prodotti finiti petroliferi, in tonnellate (Jacobini)<sup>521</sup>

	Indicazioni	Anni – tonnellate					
		1935	1936	1937	1938	1939	1940-41
I – Quantitativi totali dei singoli prodotti petroliferi assegnati con Licenze Generali							
1	Totale assegnazioni annue	2.120.462	2.123.078	1.892.270	2.006.385	2.479.235	2.387.380
II – Ripartizione delle licenze assegnate fra importazione e produzione nazionale							
2	Importazione prodotti finiti	1.747.162	1.705.078	1.284.945	880.600	949.210	971.690
3	Produzione delle raffinerie nazionali	373.300	418.000	607.325	1.125.885	1.530.025	1.415.600
4	Totale	2.120.462	2.123.078	1.892.270	2.006.385	2.479.235	2.387.380
III – Ripartizione percentuale delle licenze assegnate fra importazioni e produzioni							
5	Importazione prodotti finiti	81	80	68	48	38	40
6	Produzione delle raffinerie nazionali	19	20	32	52	62	60
	Totale	100	100	100	100	100	100

I prodotti petroliferi assegnati con le licenze erano: benzina avio, speciali ed auto; petrolio raffinato; acquaragia minerale; gasolio; olio combustibile; oli lubrificanti altri; oli bianchi

<sup>521</sup> Cfr. Documenti cit., Vol. 1, Monografia VII, *Disciplina delle attività petrolifere italiane nell'immediato anteguerra mondiale – Licenze di importazione e di produzione - Quote di mercato*, p. 139.

per trasformatori; paraffina; vasellina; petrolatum stock; bitume di petrolio; coke di petrolio. Agli anni 1938 e 1939 devono aggiungersi per assegnazioni di bordo 550.000 tonnellate di olio combustibile, gasolio e lubrificanti.

Dalla tabella sulle licenze di importazione e produzione, pubblicata dalla «Rivista italiana del petrolio» nel maggio 1947, appare che il 1937 segnava l'inizio dell'inversione delle importazioni di prodotti finiti, il momento in cui l'industria di raffinazione italiana dimostrava di poter lavorare a ciclo completo i greggi, e fornire la maggior parte dei prodotti finiti al Paese<sup>522</sup>.

Le quote di importazione corrispondevano quasi interamente al fabbisogno che, anno per anno, veniva accertato e stabilito dai ministeri per soddisfare il mercato. L'ufficio combustibili liquidi si occupava della ripartizione fra i vari enti, società e ditte private che esercitavano in Italia sia il *downstream* che l'*upstream*. Gli enti, le società e le ditte private costituivano, nel loro complesso, una organizzazione di distribuzione al consumatore dei prodotti finiti in base alla quota ad essi assegnata, sia nelle licenze di importazione, sia nella lavorazione in Italia di petrolio grezzo da cui ricavare i prodotti finiti, dopo adeguata lavorazione per integrare le importazioni. In questo modo i quantitativi di prodotti finiti e di petrolio greggio da importare, assieme ai relativi costi finanziari e valutari, erano controllati direttamente dallo Stato tramite i suoi comitati sui combustibili liquidi. Lo Stato inoltre interveniva nella determinazione dei prezzi di acquisto all'estero e di vendita sul mercato.

L'organizzazione di disciplina dell'attività petrolifera così strutturata, era abbastanza pletorica rispetto all'entità relativamente modesta del fabbisogno nazionale civile e industriale (2.500.000 tonnellate) a cui provvedere. Ne conseguiva che anche l'entità di alcune licenze, rilasciate alle numerose aziende autorizzate alla distribuzione al consumatore, era modesta. La presenza di vari enti, comitati ed uffici complicava le operazioni degli organi di controllo dell'attività petrolifera, comportando delle interferenze che impedivano una regolare ed efficiente attività petrolifera<sup>523</sup>. Secondo Jacobini, questo aspetto negativo si sarebbe potuto eliminare basandosi sugli istituti analoghi in funzione in Inghilterra, Francia e Germania.

Trascorso un anno dalla istituzione del sistema delle licenze di importazione, gli onorevoli Amicucci e Corni, avevano preparato una relazione per la Giunta generale del bilancio per

---

<sup>522</sup> *Ibid.*, pp. 139-140.

<sup>523</sup> *Ibid.*, p. 142.

il 1935-1936 in cui analizzavano i risultati raggiunti dalla legge del 1933. Riportiamo la parte più significativa della relazione<sup>524</sup>.

Le richieste di licenza di importazione, in sede di prima applicazione della legge, hanno superato di gran lunga il fabbisogno del consumo nazionale di ciascun prodotto petrolifero. Di fronte a tale eccesso di richiesta rispetto al consumo interno, l'Amministrazione, sentita l'apposita Commissione interministeriale prevista dall'art. 15 del ricordato Regio Decreto Legge, è venuta nella determinazione di accordare licenze di importazione per quantitativi globali non molto superiori al fabbisogno del mercato, tenendo conto da una parte del naturale prevedibile incremento del consumo e dall'altra dell'opportunità di favorire la formazione di congrue riserve, utili sia per fronteggiare improvvise esigenze, sia per evitare accordi intesi al rialzo dei prezzi, seguendo in ciò l'esempio della Francia, che, com'è noto, ha una legislazione petrolifera analoga alla nostra. La ripartizione fra le ditte richiedenti è stata fatta seguendo, nei limiti del possibile, il criterio di fare riferimento all'attività spiegata in passato dalle singole ditte ed alla attrezzatura dalle medesime posseduta per corrispondere ai molteplici obblighi imposti dalla nuova legge.

È da porre in particolare rilievo che tutte le licenze generali d'importazione di prodotti finiti sono state accordate per la durata di un solo anno, mentre la legge prevede che si possano accordare per un periodo fino a tre anni. E ciò perché l'Amministrazione non soltanto ha inteso di ridurre al minimo il periodo sperimentale di applicazione della nuova legge ma ha anche voluto tener conto della opportunità di sostituire gradatamente le licenze d'importazione di prodotti finiti con le licenze di importazione di prodotti greggi. Uno degli scopi fondamentali della nuova legge è, infatti, quello di conseguire una graduale e razionale sostituzione della importazione di prodotti petroliferi finiti con la distillazione dei greggi in paese. Bisogna però aver cura – per lo stesso sviluppo della nostra industria petrolifera – di raggiungere questo obiettivo col minor aggravio fiscale possibile e cercando di contemperare al massimo le esigenze tecnico-economiche con quelle della difesa della nazione.

Uniformandosi alle conclusioni della Commissione interministeriale sopra ricordata e muovendo dall'esperienza conseguita negli anni di applicazione della precedente legislazione, l'Amministrazione è venuta nella determinazione di accogliere, tra le domande di concessione di raffinerie pervenute, anzitutto quelle tendenti a trasformare in grandi raffinerie a ciclo completo gli attuali impianti di cracking di La Spezia, Venezia e Napoli, compensandoli così anche in parte dei danni ad essi derivati dall'abrogazione delle misure, che ne avevano favorito il sorgere.

Attualmente sono in corso di esame ulteriori domande tendenti alla installazione di una raffineria a Bari, soprattutto per la lavorazione degli oli albanesi, in Sicilia per l'utilizzazione contemporanea degli oli distillati dagli asfalti di Ragusa e a Trieste per la riesportazione di prodotti petroliferi nel retroterra austro-ungherese. Se tali raffinerie verranno ad essere completate fra qualche anno, la loro piena attività, unitamente a quella delle altre già esistenti di Fiume, di Fornovo Taro, di Fiorenzuola d'Arda, e di Roma della Società Abcd, farà sì che già alla fine dell'esercizio 1935-1936, per i principali prodotti petroliferi occorrenti al nostro paese, l'industria nazionale potrà limitarsi all'importazione del greggio. In altri termini, mentre oggi la nostra industria petrolifera è in grado di fornire soltanto alcuni prodotti utilizzando solo alcune materie prime, una volta realizzato il ciclo completo, essa potrà fornire tutta la gamma dei derivati del petrolio, utilizzando le più svariate materie prime, con evidenti risultati di indipendenza e di adattabilità a ogni esigenza. A questo intento sono rivolti gli stessi obblighi imposti ai raffinatori dal già ricordato R.D.L. 2 novembre 1933, n. 1741, e cioè: l'obbligo di costituire congrue scorte di materie prime e di prodotti finiti, di guisa che in qualsiasi evenienza, i traffici e la difesa del paese non abbiano a subire arresti, l'obbligo di attrezzare gli impianti in modo da poter lavorare i greggi, che eventualmente vengano imposti dal governo, e ciò al fine di valorizzare le risorse interne e le fonti petrolifere accaparrate all'estero (Romania, Irak ed Albania). Si calcola che queste fonti statali possano, alla fine dell'esercizio 1935-36, sostituire in parte le altre straniere attuali con vantaggio della bilancia commerciale e con nostra maggiore libertà di manovra. Terzo obbligo, quello che gli impianti siano in grado di fornire prodotti interessanti per le forze armate e la difesa nazionale.

---

<sup>524</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., pp. 90-92; C. ALIMENTI, *La questione* cit., pp. 49-51.

Le importazioni del 1935 erano state superiori al fabbisogno nazionale, come rilevato dai relatori, ma parte dell'aumento era dovuto alla situazione politica creatasi con i preparativi per la guerra in Etiopia, per cui l'Italia aveva incrementato le importazioni di prodotti petroliferi nel corso del 1935<sup>525</sup>. Le previsioni dei due relatori erano ottimistiche per quanto riguardava la possibilità delle raffinerie italiane di poter sostituire, in tempi relativamente brevi, le importazioni dei prodotti finiti.

La relazione degli onorevoli Redenti e Corni sul bilancio 1936-37 del Ministero delle Comunicazioni, si discostava rispetto alle considerazioni dell'anno precedente nella valutazione delle previsioni per quanto riguardava i nuovi investimenti e sulle capacità delle industrie di raffinazione di coprire il fabbisogno nazionale di prodotti<sup>526</sup>.

Le direttive della nostra politica petrolifera tracciate dal R.D.L. 2 novembre 1933, che si ispira, come è noto, al principio dell'economia controllata, non hanno subito sostanziali modificazioni. Questi principi non sono stati modificati, ma piuttosto integrati dal R.D.L. 24 ottobre 1935 n° 1.880, che ha costituito presso il Ministero delle Corporazioni l'Ufficio speciale dei combustibili liquidi, e dai successivi provvedimenti adottati nel primo periodo di funzionamento dell'ufficio stesso.

Questi provvedimenti, infatti, ispirati dalle particolari necessità del momento, tendono a garantire, con qualsiasi mezzo, l'approvvigionamento dei prodotti ed a limitare razionalmente i relativi consumi per mantenere in piena efficienza i traffici indispensabili ed assicurare le occorrenze della difesa militare. Ne è pertanto conseguita una qualche limitazione alla attuazione pratica del R.D.L. 2 novembre 1933, consigliata appunto da considerazioni di manovra. Fra tali limitazioni si deve porre quella relativa alla durata delle licenze generali di importazione, che la legge fissa nei limiti massimi di venti anni per le materie prime e di tre per i prodotti finiti. In pratica le prime licenze accordate furono della durata di un anno (il 1935), ed il loro rinnovo è stato pure limitato ad un anno. Questo limite, se pone le ditte importatrici, soprattutto le grandi, in qualche difficoltà per la determinazione dei loro programmi di attività sociale, lascia allo Stato la facoltà di regolare la posizione dei vari gruppi, con particolare riguardo a quelli stranieri, secondo gli ulteriori sviluppi dei suoi vitali interessi e delle sue relazioni internazionali. Altra limitazione di fatto ha avuto la pratica attuazione della legge per quanto concerne il programma di industrializzazione petrolifera del nostro paese, che non ha proceduto col ritmo che il legislatore si riprometteva. Ciò è dovuto ad un complesso di fattori, fra cui sono da ricordare: la perplessità dimostrata dal capitale, soprattutto straniero, di assumere ora investimenti del genere; le difficoltà all'importazione dei materiali occorrenti alla costruzione di tali stabilimenti; la continua contrazione del consumo, dovuta a note ragioni.

Pertanto dei tre impianti di cracking precedentemente esistenti (Venezia, Napoli, La Spezia) solo i primi due si vanno trasformando in raffinerie a ciclo completo, in forza delle concessioni rispettivamente accordate all'AGIP ed alla Società Vacuum Oil di Genova. Un'altra raffineria in corso di allestimento è quella di Trieste, in base alla concessione accordata alla S.A. Aquila.

---

<sup>525</sup> Cfr. C. ALIMENTI, *La questione* cit., p. 54. Per il 1935 erano state concesse licenze di importazione e produzione di soli prodotti finiti pari a: 563.000 t all'Agip e filiali, per 531.000 t alla Siap e filiali, per 430.600 t alla Nafta e filiali, per 58.000 t alla Vacuum e filiali, per 109.800 t alla Petrolea, per 55.000 t alla Apir (Azienda petroli italo-rumena), per 157.000 t alla S.A. Importazione olii, per 35.600 t alla Cipsa (S.A. Consorzio italiano petrolifero), per 20.000 t alla Unione importatori lubrificanti, per 75.000 t alla Ditta Tagliabue, per 12.520 t alla Società Texas, per 12.200 t alla Abcd (Stabilimento di Roma), più altre ditte. Il totale dei prodotti da immettere nel mercato italiano era pari a 2.125.362 tonnellate.

<sup>526</sup> *Ibid.*, pp. 52-54; G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., pp. 92-94; M. RISPOLI, *L'evoluzione* cit., pp. 124-126.

La produzione complessiva di detti stabilimenti, quando saranno in piena efficienza, e delle altre piccole raffinerie, esistenti anteriormente all'entrata in vigore del R.D.L. 2 novembre 1933, non soddisferà che parzialmente le esigenze del consumo tanto più se questo, superate le difficoltà contingenti del momento, riprenderà il ritmo di incremento che aveva negli anni scorsi. È da tener presente però che con R.D.L. 9 dicembre 1935, sono stati messi a disposizione dell'Azienda Italiana Petroli Albania i mezzi occorrenti per la costruzione a Bari di una raffineria destinata al trattamento degli oli minerali albanesi. E poiché fra qualche anno lo stato italiano avrà come si prevede, a sua disposizione altri notevoli quantitativi di olio greggio provenienti dalla stessa Albania ed anche dalla sua partecipazione allo sfruttamento delle concessioni dell'Irak, l'ulteriore incremento da dare all'industria della raffineria sarà attuato tenendo conto della necessità di assicurare la migliore utilizzazione possibile alle materie prime statali.

La raffineria di Bari venne costruita dall'*Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili, Anic* e non dall'*Aipa*, come ritenevano i due relatori del documento. Il lamentato sviluppo della industria petrolifera dipendeva da vari fattori, tra cui il limitato consumo interno, la ricerca di succedanei nazionali e lo scarso sviluppo automobilistico. Vedremo in seguito il consumo dei prodotti petroliferi e il fabbisogno nazionale in modo più approfondito.

## 7. Conclusioni

L'Italia nel 1926 con la formazione dell'*Agip* dava vita a una sua prima politica petrolifera e decideva di creare la propria industria petrolifera consentendo la costruzione dei primi impianti di cracking termico. L'importazione di prodotti finiti, che aggravava il carico finanziario dello Stato e il ritardo dello sviluppo dell'industria petrolifera, costituì uno stimolo a considerare attentamente la questione petrolifera, con la conseguenza di studiare ed adottare appropriati provvedimenti legislativi finalizzati ad assicurare al paese una sua disponibilità di petrolio greggio ed a creare una solida e razionale industria petrolifera. Il R.D.L. 25 novembre 1926 n° 2.159 stabiliva delle agevolazioni per le società che intendevano costruire gli impianti di cracking termico. Il processo di cracking termico era stato studiato e realizzato in America, separatamente, da W.M. Burton e da C.P. Dubbs, e furono proprio questi impianti ad essere utilizzati in Italia. Gli impianti di cracking termico stavano conoscendo negli anni Venti una grande diffusione: solo negli Stati Uniti, nel 1930, col processo di cracking termico, veniva trattato il 56% del petrolio greggio lavorato, mentre in Unione Sovietica gli impianti di cracking termico furono installati verso la fine degli anni Venti<sup>527</sup>.

---

<sup>527</sup> Cfr. A. GIRELLI (a cura), *Petrolio* cit., p. 191; A. SUTTON, *Western technology* cit., pp. 35-44. Le costruzioni delle raffinerie e degli impianti di cracking termico furono avviate e terminate tra il 1923 e il 1930. Tra il 1927-1930 nel complesso di Batum, con tecnologia occidentale, furono costruite tre raffinerie dalla capacità di circa 1.600.000 tonnellate annue di petrolio greggio ciascuna.

Il provvedimento del 1926 fu molto contestato, e sebbene non fosse risolutivo per l'industria petrolifera italiana, costituiva un primo passo nella giusta direzione. Infatti, anche se i risultati degli stabilimenti di cracking termico erano ancora modesti, soddisfacendo appena il 15% della produzione nazionale, il loro esercizio contribuì a rafforzare l'idea della convenienza dell'importazione del petrolio greggio da lavorare in Italia, piuttosto che l'importazione di prodotti finiti, con conseguenti vantaggi finanziari e sociali. Un primo sintomo del nuovo corso intrapreso dall'industria petrolifera italiana era rappresentato dall'aumento delle importazioni delle materie scure, nella fattispecie residui e oli medi, che nel 1933 raggiunsero 1.215.900 tonnellate, il 71% delle importazioni totali. L'immediato vantaggio economico era rappresentato dalla contemporanea riduzione delle spese statali, che dal tetto massimo di oltre 900 milioni di lire del 1926 per acquisti di prodotti bianchi, cominciarono a diminuire per attestarsi a circa 300 milioni di lire nel 1934.

Per migliorare l'industria petrolifera italiana erano necessari ulteriori interventi legislativi e industriali per soddisfare le crescenti esigenze del paese. Il passo successivo consisteva nello sviluppo delle raffinerie a ciclo completo, oltre alla definizione organica della legislazione petrolifera italiana. Oreste Jacobini affrontò queste tematiche rifacendosi alla legislazione francese del 1928, consapevole della necessità di una corretta valutazione delle varie discipline collegate alla struttura petrolifera italiana. Considerando i vari fattori che intervengono nella definizione di una precisa attività industriale, commerciale, amministrativa, doganale, economica e politica dell'industria petrolifera, il provvedimento legislativo del 2 novembre 1933 raccordava tutte le diverse necessità in modo da consentire all'industria italiana un deciso salto di qualità. Il decreto, convertito in legge nel 1934, correggeva ed integrava il precedente decreto del 1926, permetteva l'avvio delle raffinerie a ciclo completo ponendo le basi di una salda e soddisfacente industria petrolifera nazionale. Jacobini sottolineava gli aspetti positivi della legge, che metteva l'Italia al medesimo livello delle altre nazioni. La riteneva la legge fondamentale in materia petrolifera. La legge istituiva inoltre il regime di licenze di importazione e di immissione in consumo, come in Francia, ritenuto un sistema funzionale alle esigenze di controllo dello Stato su tutto il settore petrolifero, scongiurando il monopolio dello Stato che avrebbe creato condizioni negative. Secondo Jacobini, la misura puramente fiscale del monopolio, avrebbe totalmente trascurato tutti gli aspetti produttivi e scientifici dell'industria petrolifera causando un rallentamento dei progressi quasi quotidiani delle tecnologie impiegate. Inoltre il monopolio avrebbe certamente messo lo Stato in contrasto con i trust

internazionali da cui derivava l'approvvigionamento delle materie prime e in ultima istanza la politica petrolifera del paese<sup>528</sup>.

Seguendo le direttive del 1933-34, le compagnie petrolifere operanti in Italia, cominciarono una fase di conversione dei propri impianti e contemporaneamente alcune società avviarono la costruzione di nuove raffinerie a ciclo completo. L'*Agip* potenziò la *Romsa* e, dopo l'acquisto della raffineria *Dicsa* dal gruppo Volpi, ristrutturò il polo industriale di Marghera con nuovi lavori che aumentarono notevolmente le capacità dello stabilimento. Nel 1936, l'*Agip* e l'*Aipa*, assieme alla società privata *Montecatini*, dopo opportune consultazioni, avviarono la costruzione delle moderne raffinerie a ciclo completo dell'*Anic*. Nel 1938 l'*Anic* disponeva di due stabilimenti, uno eretto a Bari per il trattamento dei petroli albanesi e l'altro eretto a Livorno per il trattamento dei petroli di altra provenienza. Entrambe le raffinerie erano dotate di impianti moderni, potendo impiegare diversi sistemi di trattamento, tra cui l'idrogenazione dei greggi pesanti o degli schisti e catrami, per ottenimento di buoni prodotti finiti.

Nonostante il ritardo della nascita della industria petrolifera italiana, l'aspetto puramente tecnico-industriale della politica petrolifera vide l'Italia raggiungere rapidamente le altre nazioni, pur con le dovute distinzioni di capacità lavorativa degli impianti che derivavano dal fabbisogno interno del paese. A partire dal 1935 i flussi dei rifornimenti dell'*Agip* videro un forte incremento dei greggi rumeni, grazie all'attività della *Prahova*, che dopo l'intensa riorganizzazione ad opera dell'*Agip*, stava lavorando con costanza e buoni risultati. I rifornimenti petroliferi si rivelarono il vero problema per l'Italia e per l'*Agip*, un fattore che dimostrò tutta la vulnerabilità dell'Italia durante la guerra.

---

<sup>528</sup> AS ENI, *FOJ, Necessità* cit., pp. 33 sgg., e pp. 38 sgg. Jacobini: «Sono cioè in sostanza i grandi trust che detengono le risorse mondiali petrolifere, quelli che comandano in materia, e che influiscono su di essa in modo molto più decisivo sentito che non il regime con cui in un dato paese si disciplina la questione petrolifera nazionale. E tenuto conto di tale preminenza dei trusts il regime del monopolio appare il meno indicato ad essere adottato perché mette lo Stato in diretta conflagrazione di interesse con quei trusts dai quali poi, volenti o nolenti, dipende il più o meno favorevole sviluppo della questione petrolifera in un dato paese». Le riflessioni di Jacobini erano esatte, come dimostrò il caso del Messico: dopo la nazionalizzazione del 1938, la situazione fra il Governo messicano e i due trust *Standard Oil of New Jersey* e *Royal Dutch-Shell* rimase fortemente conflittuale per la compensazione richiesta dalle due aziende. Il contenzioso si risolse nel 1943, tramite il Governo statunitense che intendeva sfruttare le riserve petrolifere messicane durante la guerra. Il Messico però dovette utilizzare la propria produzione per il mercato interno e non per le esportazioni, manifestando carenze tecniche e di tecnologia petrolifera. L'esempio messicano poteva rappresentare un precedente, come temevano in Gran Bretagna, soprattutto riguardo due paesi, l'Iran e il Venezuela, fondamentali per le forniture alla Royal Navy, vedi D. YERGIN, *The prize* cit., pp. 271-179.

## ATTIVITÀ DELL'AGIP ALL'ESTERO 1929-1935

*1. Rapporti tra l'Agip e il Nepthesyndacat sovietico*

Verso la fine del 1927, i rapporti fra la Russia e l'Italia si erano indeboliti per una serie di fattori. La politica estera dell'Italia di avvicinamento alla Romania era giudicata negativamente dalla Russia, e dopo la ratifica italiana del trattato sulla Bessarabia, le reazioni russe erano state durissime, giudicando l'azione italiana una politica di accerchiamento antisovietica di chiara matrice inglese<sup>529</sup>. Proprio per evitare eventuali ritorsioni commerciali russe in ambito petrolifero, l'Italia aveva cercato una collaborazione con la compagnia *Apoc*. L'appoggio inglese era stato suggerito dal vicepresidente *Agip* Caetani a Raffaele Guariglia, direttore generale per l'Europa e il Levante: entrambi ritenevano possibile avviare accordi petroliferi con la Gran Bretagna in sostituzione di quelli con la Russia sovietica, verso la quale i vertici dell'*Agip* dimostravano una certa cautela. Infatti in base all'accordo triennale (1927-1929) stipulato dalla società *Snom* con il *Nepthesyndacat* sovietico, ai russi non era consentita la vendita diretta in Italia dei propri prodotti petroliferi. Tuttavia il *Nepthesyndacat* istituiva nel settembre 1927 la società *Petrolea*, col chiaro proposito di esercitare il *downstream* diretto in Italia, frustrando i piani dell'*Agip*, che non intendeva permettere l'ingresso in Italia di un altro concorrente, soprattutto nel momento in cui stava rafforzando la propria posizione nei confronti delle due concorrenti dirette sul mercato italiano, la *Nafta* e la *Siap*<sup>530</sup>.

I rapporti politici fra la Russia e l'Italia si erano deteriorati nel periodo compreso fra la ratifica italiana del trattato sulla Bessarabia e il dicembre 1928, tuttavia i rapporti commerciali erano continuati. Tra il 1927 e il 1928, le esportazioni italiane in Russia erano aumentate del 50% rispetto all'esercizio finanziario del 1925-26, passando da circa 33 milioni di lire a 65 milioni di lire<sup>531</sup>. Le importazioni di prodotti petroliferi dalla Russia

<sup>529</sup> Cfr. R. QUARTARARO, *ITALIA – URSS* cit., pp. 83-87. Nel 1927 i rapporti politici fra la Russia Sovietica e la Gran Bretagna erano peggiorati fino al limite della rottura. Secondo la Russia, la ratifica italiana del trattato sulla Bessarabia, rappresentava la continuazione della politica inglese di accerchiamento dell'Unione Sovietica.

<sup>530</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 234-236.

<sup>531</sup> Cfr. R. QUARTARARO, *ITALIA – URSS* cit., pp. 94-97. Dopo il riconoscimento dell'URSS, si intensificarono anche le forniture militari: l'Italia aveva esportato carri d'assalto, macchine *Ford*, trattori e gas asfissianti, nonché aerei e informazioni tecniche, considerati i buoni rapporti fra le due aviazioni. Ma

erano continuate tramite la *Snom* in base all'accordo triennale, nonostante le difficoltà sorte nel corso del 1928, che come abbiamo visto, avevano portato alle dimissioni del presidente dell'*Agip* Conti ed alla sua sostituzione con Giarratana.

La nuova gestione Giarratana ereditava la difficile situazione dell'*Agip*, costretta a difendersi dall'aggressività russa appoggiata dal *Raci*, da influenti politici italiani e dal fallimento delle trattative con la *Apoc*. Nell'ottobre 1928, dopo mesi di ostruzionismo da parte dell'*Agip*, il Ministero dell'Economia Nazionale consentiva alla società *Petrolea*, con apposito decreto, la costruzione del deposito di oli minerali a Savona<sup>532</sup>. Il desiderio russo di creare una propria rete di distribuzione in Italia, era stato comunicato direttamente a Giarratana dal rappresentante del sindacato russo Ackermann.

L'*Agip* acquistava dalla Russia la quasi totalità dei prodotti petroliferi che distribuiva in Italia, ragion per cui Giarratana era determinato ad evitare il *downstream* russo proponendo al *Nepthesyndacat* un contratto con l'*Agip* tale da rendere sconveniente l'iniziativa sovietica<sup>533</sup>. L'iniziativa del presidente Giarratana era pienamente condivisa dal ministro dell'Economia Nazionale Martelli, che riassumeva la difficile situazione dell'*Agip* in un rapporto riservato a Mussolini del 26 luglio 1929:

Il conflitto fra gli interessi russi e quelli italiani, fra le finalità della *Petrolea* e quelle dell'*AGIP* è manifesto. L'azienda parastatale svolge la propria azione moderatrice, giovandosi del contrasto evidente fra le compagnie importatrici che fanno capo agli interessi americani ed inglesi, ed il *Nepthesyndacat*. Da questo, anzi, ritira gli oli minerali che commercia nel Regno ed in Albania. Quando i russi avessero il libero ingresso in Italia, verrebbe a mancare all'*AGIP* l'unica fonte di petrolio rimasta ancora libera. Per tali gravi considerazioni si dispone opportunamente di accogliere le domande dei Russi limitatamente ai soli serbatoi di Savona, soprassedendo ad ogni altra concessione di depositi costieri<sup>534</sup>.

Il pericolo della concorrenza russa, era aggravato dalla volontà della *Fiat* di avviare una propria rete commerciale di distribuzione di benzina russa, una possibilità che Giarratana aveva avuto modo di valutare dal colloquio avuto col direttore amministrativo della *Fiat* Vuletta. Giarratana aveva ricavato l'impressione che la *Fiat* intendesse avviare un

---

l'aspetto meno noto e forse più importante era la collaborazione della Regia Marina alla costruzione della Flotta Rossa, con visite di commissioni tecniche sovietiche presso i cantieri italiani navali di sommergibili. Inoltre, l'addetto militare navale a Mosca, aveva comunicato all'ammiraglio russo Tusciakoff, capo del reparto operazioni, che l'Italia avrebbe costruito prontamente qualsiasi tipo di nave per la Russia, nel quadro di una collaborazione sempre più stretta fra le due marine, *ibid.*, pp. 97-101.

<sup>532</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., p. 238 e nota 153.

<sup>533</sup> AS ENI, *Libro I, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 15 luglio 1929, pp. 129-130.

<sup>534</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., p. 239.

monopolio di tutti i prodotti relativi al settore automobilistico, e temeva che la *Fiat* stipulasse un contratto con il sindacato russo<sup>535</sup>.

Secondo Giarratana, l'alternativa per l'*Agip* consisteva nella proposta ai russi di un contratto di lunga durata, che avrebbe stabilito dei rilevanti quantitativi di prodotti petroliferi da ritirare, e che avrebbe permesso di concordare con il *Nepthesyndacat* la gestione dei depositi che i russi avevano intenzione di costruire<sup>536</sup>. Mentre l'*Agip* cercava di impedire i programmi di espansione russa in Italia, nel gennaio 1929 aveva rinnovato il precedente contratto *Snom-Nepthesyndacat* per altri due anni, consentendo l'importazione di prodotti petroliferi per 815.000 tonnellate tra il 1929-1930, di cui circa 600.000 tonnellate di nafta per la Marina<sup>537</sup>. Il 20 novembre 1929, l'*Agip* formulava lo schema di contratto da presentare al sindacato russo: un contratto quinquennale, dal 1930-1934, che inglobava l'ultimo contratto biennale appena stipulato dalla *Snom* e che stabiliva una serie di quantitativi ripartiti per singolo prodotto da importare<sup>538</sup>.

Tabella 8. Importazioni Agip dal *Nepthesyndacat* (tonnellate)

Anni	Mazout	Benzina	Gasolio	Petrolio
1930	280.000	75.000	15.000	12.000
1931		75.000	15.000	12.000
1932	225.000	75.000	15.000	12.000
1933		75.000	15.000	12.000
1934		75.000	15.000	12.000

<sup>535</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 15 luglio 1929, pp. 49-50.

<sup>536</sup> Il *Nepthesyndacat* era deciso ad avviare una rete di distribuzione interamente russa in Italia, e per il 1931 i russi erano stati autorizzati ad impiegare in Italia, per le relative infrastrutture, la cifra di 25 milioni di lire. In base all'accordo con l'*Agip*, quest'ultima avrebbe avuto la gestione in affitto dei vari depositi interni e costieri costruiti. Il 26 giugno 1929 i russi declinarono le proposte dell'*Agip* insistendo nel loro piano di avviamento del *downstream* diretto, *ibid.*, p. 50.

<sup>537</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 239-240. Nel 1926-27 l'Italia aveva importato dalla Russia 537.504 tonnellate di prodotti petroliferi, nel 1927-28 aveva importato 555.776 tonnellate mentre nel 1928-29 la cifra era aumentata a 643.795 tonnellate. Le cifre si riferiscono ai fabbisogni della marina mercantile e militare.

<sup>538</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 20 novembre 1929, pp. 137-141; AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 23 novembre 1929, pp. 77-80. In base all'accordo, l'*Agip* avrebbe ritirato dal *Nepthesyndacat*: 280.000 tonnellate di mazout nel biennio 1930-31 e 225.000 tonnellate il triennio 1932-34, con una opzione per altre 75.000 tonnellate, la maggior parte proveniente da Baku; 75.000 tonnellate di benzina all'anno per il quinquennio 1930-34, di cui l'85% tipo leggero e il restante 15% tipo pesante; 12.000 tonnellate di petrolio per il quinquennio 1930-34; 15.000 tonnellate di gasolio nel quinquennio 1930-34. L'intero ammontare delle importazioni era pari a 1.015.000 tonnellate di prodotti petroliferi.

Giarratana sperava di contenere il piano di espansione russo sul mercato italiano, proponendo un accordo che copriva i 3/4 del fabbisogno dell'Agip, ma allo stesso tempo richiedeva come contropartita un impegno scritto da parte del *Nepthesyndacat* in cui esso garantiva di non concorrere con l'Agip, tramite la *Petrolea*, nel caso intendesse praticare il *downstream* in Italia come annunciato. Il contratto fu stipulato nel gennaio 1930, ma il *Nepthesyndacat* aveva respinto la richiesta dell'Agip di avere una garanzia scritta, limitandosi ad un impegno verbale. L'Agip non insistette sull'impegno scritto, considerando il valore relativo che avrebbe avuto, e soprattutto sapendo che le condizioni contrattuali ottenute col *Nepthesyndacat* erano estremamente vantaggiose e difficilmente sostituibili<sup>539</sup>.

Le relazioni politico-commerciali tra l'Italia e l'Unione Sovietica ripresero un andamento positivo a partire dalla fine del 1929 per intensificarsi nel corso del 1930. Nel dicembre 1929, fu la *Fiat* a stipulare con la rappresentanza commerciale sovietica in Italia, un contratto per la fornitura di cuscinetti a sfera, per l'importo di 630.000 dollari a cui seguirono altri contratti nel corso del 1931<sup>540</sup>. Nell'aprile 1930 il ministro Bottai incontrò l'ambasciatore sovietico a Roma Dimitri Kursky, al quale comunicò l'intenzione italiana di voler esaminare le eventuali proposte russe per degli accordi, mentre il ministro degli Esteri Grandi, aveva consentito la ripresa delle trattative con la Russia per la stipulazione degli accordi complementari, risalenti alla trattato italo-sovietico del 1924<sup>541</sup>. Ad agosto Bottai, assieme al ministro delle Finanze Mosconi, rilanciavano i rapporti fra l'Italia e la Russia, firmando con Isidor Liubimov, commissario aggiunto per il commercio estero sovietico, un accordo per favorire le esportazioni di prodotti industriali italiani. L'accordo prevedeva ordinazioni all'industria italiana per circa 200 milioni di lire per il periodo 1° luglio 1930 – 30 giugno 1931.

Fra il 1930-31 le relazioni italo-russe avevano avuto un rilevante incremento che aveva interessato anche i rapporti *Agip-Nepthesyndacat*. Dopo un accordo sul prezzo del petrolio tra la società *Petrolea* e l'Agip, deciso nel maggio 1930 – col quale i vertici dell'azienda avevano cercato di tutelarsi contro la temuta distribuzione sovietica in Italia – nel quadro del clima di collaborazione tra i due paesi il segretario particolare di Mussolini, Alessandro

---

<sup>539</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 16 gennaio 1930, p. 89; AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 6 febbraio 1930, pp. 148-149.

<sup>540</sup> Cfr. V. CASTRONOVO, *Fiat cit.*, pp. 211-214. La *Fiat* giunse ad un accordo con i russi per la costruzione di un enorme stabilimento vicino Mosca da adibire alla produzione di cuscinetti a sfera e rulli. La *Riv*, la ditta della *Fiat* che costruiva a Torino i cuscinetti a sfera e che aveva stipulato un grosso contratto con i russi, si era aggiudicata l'appalto per la costruzione della fabbrica russa: nel 1932 Agnelli visitò lo stabilimento ancora in costruzione.

<sup>541</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip cit.*, pp. 240-241; R. QUARTARARO, *ITALIA – URSS cit.*, pp. 103-104.

Chiavolini, su ordine del «duce», il 22 ottobre 1930 aveva chiesto all'Agip di non ostacolare la domanda russa di impiantare nuovi depositi costieri presso Venezia<sup>542</sup>. La decisione di Mussolini era contraria alle richieste dell'Agip che proprio dopo l'accordo di maggio, precisamente a luglio, aveva deciso di informare il ministro delle Corporazioni sui pericoli che essa rischiava da eventuali nuove concessioni alla *Petrolea* per la costruzione di distributori automatici e di depositi costieri<sup>543</sup>. Alla richiesta di Chiavolini rispose Giarratana che, dovendo accettare suo malgrado l'ordine, ribadiva la necessità per l'Agip che i russi non le facessero concorrenza in quanto fornitori<sup>544</sup>.

Mentre l'Agip cercava di resistere alle pressioni del sindacato russo per la nafta, la politica petrolifera di dumping avviata dalla Unione Sovietica in tutta l'Europa, insieme con le vendite di petrolio delle compagnie indipendenti dal cartello «As Is», avevano causato una diminuzione del prezzo del petrolio greggio<sup>545</sup>. Nei primi dieci mesi del 1930, l'Agip aveva incrementato le vendite del 17% rispetto allo stesso periodo del 1929, ricavando un utile lordo di 28 milioni di lire, nonostante le perdite relative al monopolio albanese<sup>546</sup>. Ma a partire dall'autunno 1930, le riduzioni del prezzo della benzina stavano causando delle perdite di bilancio che lasciavano presagire scenari preoccupanti, considerato l'andamento antieconomico dei prezzi<sup>547</sup>. Il 10 ottobre l'Agip aveva praticato una riduzione del prezzo della benzina di 7 lire, dovuta sia alla riduzione generale del petrolio grezzo, sia alla migliorata struttura di distribuzione dell'Agip che aveva consentito delle economie, ma il secondo intervento sul prezzo della benzina ad opera del governo poneva seri problemi.

---

<sup>542</sup> Per l'accordo *Agip-Petrolea* AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta dell'8 maggio 1930, pp. 120-121. Per l'intervento di Chiavolini cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 242-243. Per i rapporti italo-sovietici vedi R. QUARTARARO, *ITALIA – URSS* cit., pp. 105-110.

<sup>543</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 3 luglio 1930, pp. 128-129.

<sup>544</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., p. 243.

<sup>545</sup> Vedi note 170, 171 e 172; AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 31 marzo 1931, p. 5.

<sup>546</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 3 dicembre 1930, pp. 151-152. Nella seduta del Consiglio di Amministrazione del 16 gennaio 1931 il presidente Giarratana aveva illustrato le maggiori vendite dell'Agip raffrontandole con le medesime del 1929: nel 1930 la benzina auto aveva manifestato un incremento del 16,8% rispetto al 1929, passando da 885.016 quintali a 1.033.855 quintali; la vendita della benzina avio era incrementata del 31,3%, passando da 42.743 quintali del 1929 a 56.130 quintali del 1930; la vendita dell'illuminante era aumentata del 20,0%, passando da 114.727 quintali del 1929 a 137.638 quintali del 1930; la vendita del petrolio agricolo era aumentata del 52,4%, passando da 367.900 quintali del 1929 a 560.676 quintali del 1930, mentre la vendita della petrolina era incrementata 39,6%, passando dai 93.630 quintali del 1929 a 130.953 quintali del 1930, AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 16 gennaio 1931, pp. 164-166.

<sup>547</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 2 settembre 1930, p. 149. Il prezzo del petrolio all'origine aveva avuto una diminuzione e l'Agip aveva potuto ridurre di 5 lire al quintale, da 68 a 63 lire, il prezzo del petrolio agricolo mentre la *Siap* e la *Nafta* non erano ancora intervenute sulla riduzione dei prezzi.

Il 1° novembre il governo impose la riduzione del prezzo della benzina di ulteriori 14 lire e l'Agip dovette adeguarsi, pur evidenziando l'immediata ripercussione negativa dal punto di vista economico che aveva portato alla perdita di 14 milioni di lire<sup>548</sup>.

Nonostante gli interventi della dirigenza Agip nella riorganizzazione del personale dell'azienda, e le migliorate condizioni tariffarie dei trasporti, la situazione finanziaria rimaneva negativa. Inoltre l'Agip aveva constatato che, a fronte dell'aumento delle proprie vendite del 16%, stava la riduzione delle vendite della Siap del 2-3%, che subito era intervenuta con dei provvedimenti consistenti in una diminuzione dei prezzi che causavano delle sensibili conseguenze per l'Agip, costretta suo malgrado a dover ricorrere alle stesse pratiche di concorrenza. Inoltre gli importatori diretti avevano raggiunto la copertura del 12% del consumo nazionale, approfittando delle basse quotazioni del greggio rumeno, mentre i loro clienti si attrezzavano con depositi e cisterne per poter vendere a loro volta<sup>549</sup>. La forte diminuzione dei prezzi stava diventando preoccupante per l'Agip, che per il momento doveva fronteggiare la situazione con delle riduzioni delle spese, ma contemporaneamente doveva eliminare la fastidiosa concorrenza della società Dicsa<sup>550</sup>.

Della situazione economica cercava di approfittare il *Nepthesyndacat*, sfruttando la propria posizione di fornitore privilegiato dell'Agip. Il *Nepthesyndacat*, tramite il suo rappresentante Ackermann, aveva proposto a Giarratana e Amoretti di aumentare i ritiri di benzina in cambio di un appoggio russo dell'attività che l'Agip avrebbe attuato contro le due concorrenti, la Siap e la Nafta. L'amministratore delegato Amoretti, in un secondo incontro col *Nepthesyndacat*, aveva richiesto ai russi se intendevano riconoscere all'Agip l'esclusiva della vendita della benzina in Italia, considerando che essi stavano attivandosi alacremente per la vendita diretta sul mercato italiano e sapendo che in estate sarebbe entrato in funzione il deposito costiero di Savona della *Petrolea*<sup>551</sup>. Ma le proposte dei russi erano molto vaghe, e non erano state formulate nemmeno le facilitazioni che essi intendevano accordare all'Agip, ragion per cui Amoretti riteneva difficile raggiungere un accordo *Agip-Nepthesyndacat*. Amoretti rilevava che, per l'Agip, sarebbe stato assolutamente controproducente avviare una lotta contro la Siap e la Nafta, perché entrambe avrebbero agito di conseguenza, ma soprattutto non esisteva nessuna chiara

---

<sup>548</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 3 dicembre 1930, p. 152; AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 31 marzo 1931, p. 6.

<sup>549</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 3 dicembre 1930, p. 153; AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Ordinaria e Straordinaria del 30 marzo 1932, pp. 7-8.

<sup>550</sup> Vedi nota 473.

<sup>551</sup> AS ENI, *Libro I, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 9 gennaio 1931, pp. 169-170.

indicazione del fatto che il *Nepthesyndacat* avrebbe seriamente appoggiato la *Agip*. In realtà tutte le indicazioni andavano nella direzione opposta: nessuna esclusiva di vendita della benzina alla *Agip*, ma anzi deciso avviamento del *downstream* russo in concorrenza con l'*Agip*; in tal caso la *Siap* e la *Nafta* avrebbero avviato subito una politica di dumping che avrebbe rovinato l'*Agip* e non il *Nepthesyndacat*<sup>552</sup>. La dirigenza *Agip* aveva deciso di continuare le trattative con i russi e reputava necessario raggiungere un accordo, ma l'atteggiamento aggressivo del *Nepthesyndacat* rendeva molto difficile individuare le basi per una comune collaborazione.

Nel maggio 1931 la diminuzione di 14 lire del prezzo al quintale della benzina, fissata dal governo, aveva creato una situazione economica insostenibile per l'*Agip*, tale che il presidente Giarratana decise di contattare direttamente Mussolini, tramite il segretario Chiavolini onde illustrargli, dati alla mano, lo stato di grave perdita del bilancio dell'*Agip*. Considerate le misure di forte sconto del prezzo della benzina, che la *Siap* e la *Nafta* intendevano attuare per ritorsione verso la decisione russa di vendere direttamente in Italia 20.000 tonnellate di benzina, l'*Agip* avrebbe avuto dei fortissimi contraccolpi economici. La condizione dell'*Agip* era intollerabile e Giarratana intendeva richiedere l'autorizzazione di Mussolini per recarsi a Mosca, allo scopo di ottenere una vera e propria alleanza con il *Nepthesyndacat*<sup>553</sup>. Dopo aver esposto a Mussolini, il 12 maggio 1931, le critiche condizioni economiche dell'*Agip*, Giarratana, ottenuta l'approvazione di Mussolini, si sarebbe recato a Mosca, dove sperava di poter ottenere dai dirigenti del *Nepthesyndacat* delle riduzioni del prezzo del contratto.

Il presidente Giarratana era consapevole che la posizione di debolezza dell'*Agip* non consentiva ampi margini di manovra, e che i russi non avrebbero accettato la proposta *Agip* di riduzione del prezzo di cinque dollari per tonnellata di benzina su un contratto già stipulato. Inoltre Giarratana non poteva e non era autorizzato ad accettare la richiesta russa di acquisto di ulteriori quantitativi di benzina, come da mesi proponeva il *Nepthesyndacat*, visto che l'*Agip* non aveva avuto nessuna salvaguardia della propria posizione di cliente dei russi<sup>554</sup>. La difficile posizione dell'*Agip* poteva sostenersi solo con l'appoggio del governo, che stava perseguendo una politica di riduzione del prezzo della benzina, ed avrebbe potuto ostacolare i piani di investimento del *Nepthesyndacat*, negando i permessi per ulteriori costruzioni di infrastrutture. Il Consiglio di Amministrazione *Agip* cercava di

---

<sup>552</sup> *Ibid.*, pp. 170-171; AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 16 gennaio 1931, pp. 174-177.

<sup>553</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 18 maggio 1931, pp. 194-195.

<sup>554</sup> *Ibid.*, pp. 196-197.

predisporre un piano di azione per il presidente Giarratana, in quanto la sola richiesta di riduzione del prezzo della benzina, poteva non essere accolta dai russi. Il Consiglio, sapendo che l'Agip non aveva la possibilità di «prendere un atteggiamento troppo rigido rispetto ai russi», in quanto non ancora attrezzata per agire indipendentemente da essi, proponeva di avvalersi nelle discussioni con i russi della ventilata ipotesi governativa di controllare il mercato dei carburanti<sup>555</sup>.

Tra maggio e giugno Giarratana si recò a Mosca, per trasformare l'accordo *Agip-Nepthesyndacat* in alleanza, ma come aveva intuito, l'intransigenza delle posizioni russe non aveva consentito di fare progressi significativi<sup>556</sup>. Il Commissario del Popolo per il commercio, dimostrò immediatamente la propria fermezza nel respingere le richieste di revisione presentate da Giarratana, sostenendo che il sindacato russo per la nafta aveva concesso condizioni contrattuali così vantaggiose solamente all'Agip. Le trattative portarono ad un accordo in base al quale l'Agip otteneva una quantità supplementare di benzina pari a 18.000 tonnellate, al prezzo ridotto di cinque dollari per tonnellata, e l'impegno da parte russa di praticare ulteriori riduzioni di prezzo sui prodotti che l'Agip avrebbe acquistato in base al contratto (1930-34), qualora il *Nepthesyndacat* avesse praticato ad altri gestori condizioni più vantaggiose. Ma nel nuovo schema di accordo l'Agip aveva anche dovuto accettare, seppure formalmente, di collaborare con il *Nepthesyndacat* al fine di favorire la sua attività nel mercato italiano<sup>557</sup>.

Questa clausola era oggetto di discussione dei vertici Agip che ritenevano necessario modificare i primi due articoli dell'accordo, che consentivano una espansione dell'attività di *downstream* russa in Italia piuttosto pericolosa, e che peraltro riguardava la sfera politica. Anche sull'articolo quattro, relativo agli indennizzi che la *Petrolea* avrebbe praticato verso l'Agip nel caso di concorrenza diretta, i membri del Comitato richiedevano maggior chiarezza<sup>558</sup>.

Il Consiglio concludeva la seduta con l'approvazione dell'accordo stipulato il 29 maggio 1931 dal presidente Giarratana a Mosca, purché si modificassero i primi due articoli in una forma che tutelasse maggiormente gli interessi dell'Agip. Il Consiglio proponeva la sostituzione dell'articolo 1 con la formula:

---

<sup>555</sup> *Ibid.*, p. 197.

<sup>556</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 23 giugno 1931, pp. 182-183; AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 30 giugno 1931, pp. 6-8.

<sup>557</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 23 giugno 1931, pp. 184-185.

<sup>558</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 30 giugno 1931, p. 7; M. PIZZIGALLO, *L'Agip cit.*, pp. 244-246.

L'Agip e la Petrolea allo scopo di rendere sempre più efficiente l'azione calmieratrice dell'Agip sul mercato italiano e nell'intento di rendere più cordiale la collaborazione fra l'Agip e la Petrolea, hanno convenuto quanto segue: 1°. L'Agip non si opporrà all'ingresso diretto della Petrolea sul mercato italiano, in quanto la Petrolea assume l'impegno di praticare, per le vendite della benzina, i prezzi di comune accordo stabiliti con l'Agip<sup>559</sup>.

La portata del nuovo accordo stipulato dall'Agip era significativa riguardo la forte dipendenza delle importazioni italiane dal *Nepthesyndacat*. Nonostante i vertici dell'Agip fossero consapevoli della necessaria ricerca di ulteriori fonti di approvvigionamento, e del necessario potenziamento delle produzioni rumene, il greggio sovietico rimaneva ancora un elemento insostituibile<sup>560</sup>.

L'accordo tra la Agip e il *Nepthesyndacat* era stato reso pubblico dalla stampa sovietica ai primi di giugno 1931, mentre Giarratana stava rientrando in Italia dalla Russia. L'accordo *Agip-Petrolea* doveva rimanere segreto per qualche settimana, onde consentire a Giarratana una adeguata preparazione sul fronte interno. La pubblicazione del comunicato della presidenza del *Soyusnefteksport*, aveva causato in Italia una durissima reazione dei dirigenti della *Siap* e della *Nafta*, che annunciarono immediate ritorsioni economiche per la violazione delle condizioni di mercato. Come era accaduto in precedenza, per la presidenza Agip si profilava un periodo durissimo di scontri, non solo contro le potenti società concorrenti, ma anche contro certi ambienti del Ministero delle Corporazioni contrari alla gestione Giarratana<sup>561</sup>. Le due compagnie cominciarono una politica di riduzione dei prezzi per difendere le rispettive posizioni di mercato, accusando l'Agip di aver perturbato i rapporti di forza del mercato italiano favorendo l'ingresso massiccio dei russi. L'Agip, sostenevano i rappresentanti della *Siap* e della *Nafta*, rispettivamente Dino Concina e Attilio Pozzo, era diventata uno degli esponenti degli interessi petroliferi russi e ciò era in contrasto con le dichiarazioni del ministro Bottai rese al Senato contro le strutture monopolistiche. La *Siap* e la *Nafta* declinarono abilmente la loro protesta in senso politico chiamando in causa il Ministero delle Corporazioni, dove sapevano indubbiamente dell'esistenza di elementi contrari alla presidenza Giarratana<sup>562</sup>.

---

<sup>559</sup> AS ENI, *Libro Verbalì 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 30 giugno 1931, p. 7.

<sup>560</sup> AS ENI, *Libro Verbalì 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 9 luglio 1931, pp. 187-188.

<sup>561</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip cit.*, pp. 246-249. Il comunicato del *Soyusnefteksport* recitava: «Alla fine di maggio sono giunti a Mosca i dirigenti dell'AGIP Giarratana e Bazzini. L'esportazione dei nostri prodotti in Italia si svolge già da parecchi anni attraverso l'AGIP con la quale abbiamo concluso stabili contratti per importanti forniture di oli minerali. I negoziati avvenuti a Mosca hanno dato luogo ad un accordo per l'ulteriore sviluppo delle nostre esportazioni di petrolio in Italia nei prossimi anni. L'AGIP ha acquistato per il corrente anno una partita di benzina supplementare (18 mila tonnellate) dei quantitativi previsti dal contratto anteriore tuttora vigente. Il rafforzamento dei nostri rapporti con l'AGIP e la firma dell'accordo creano una solida base all'ulteriore ampliamento delle vendite di petrolio sovietico in Italia».

<sup>562</sup> *Ibid.*, pp. 250-252.

L'Agip di Giarratana era decisa a non indietreggiare di fronte alla sfida lanciata dai trust, e il presidente aveva accettato la guerra economica, fiducioso che l'Agip avrebbe potuto ottenere un posto di rilievo e di forza all'interno del mercato italiano. Ciononostante, Giarratana era consapevole delle resistenze che avrebbe dovuto superare e dei nemici che avrebbe dovuto affrontare, soprattutto in seno al Ministero delle Corporazioni.

A partire da giugno 1931, le società *Siap* e *Nafta*, cominciarono a praticare forti sconti temporanei in Alta Italia, sia sul prezzo della benzina sia sul petrolio illuminante, per stroncare la concorrenza di alcuni rivenditori che, sfruttando le basse quotazioni del mercato rumeno, importavano direttamente i due prodotti in questione<sup>563</sup>. Per la *Siap* e la *Nafta* questo era un grave problema, che si sommava alla concomitante guerra economica contro l'Agip che invece incrementava le proprie vendite, proprio grazie al fatto che i grandi rivenditori, che stavano importando i propri fabbisogni, erano tutti clienti della *Siap* e della *Nafta*. La riduzione dei prezzi, e le offerte speciali di buoni da parte dei due trust, non riuscivano a fermare la perdita nelle vendite, mentre l'Agip dopo gli investimenti del 1929 e del 1930, aveva migliorato la propria rete di distribuzione ed aveva aumentato la propria quota di controllo sul mercato interno. Il fatto che l'Agip avesse acquistato delle quantità supplementari di benzina dalla Russia, oltre le quantità già stabilite, lasciava intendere ai trust che l'Agip intendeva incrementare ulteriormente le proprie vendite a scapito delle due aziende, le quali avevano dichiarato che, pur di difendere il loro quantitativo di prodotti petroliferi, avrebbero sacrificato qualsiasi somma. Inoltre, in un incontro avvenuto il 19 giugno 1931 presso la sede Agip di Milano, i trust ribadivano la loro intenzione di muoversi liberamente nei confronti della clientela. L'Agip non si lasciò intimidire dalle dichiarazioni dei trust ed accettava la guerra dei prezzi, preferendo uno sconto piuttosto che accettare deliberatamente una posizione di dipendenza dalla *Siap* e dalla *Nafta*, nella ferma convinzione di dover raggiungere una rispettabile posizione sul mercato interno, pari ad almeno un terzo del consumo italiano, come Giarratana aveva riferito a Mussolini a metà luglio 1931<sup>564</sup>.

---

<sup>563</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 23 settembre 1931, pp. 15-16.

<sup>564</sup> *Ibid.*, p. 18; M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 252-254. Giarratana inviò a Mussolini una lettera il 5 luglio 1931 in cui gli spiegava che si era preoccupato di contattare il ministro delle Corporazioni mentre non si era preoccupato delle paure dei trust. Anzi, in riferimento alla offensiva sui prezzi delle due concorrenti, Giarratana scriveva: «Evidentemente l'AGIP è stata considerata dai concorrenti una grande azienda ed il suo presidente un uomo da tenersi in considerazione finché andavano a trotto d'asino. Il giorno in cui ho dichiarato che, avendo investito dieci milioni di lire in nuovi mezzi nel 1929 e diciassette milioni nel 1930, volevo arrivare almeno ad un terzo del consumo italiano, allora si è scatenata contro l'AGIP la lotta che ci tien desti anche la notte».

La necessità dell'Agip di aumentare la propria quota di consumo interno, derivava anche dal fatto che le industrie di raffinazione in Italia avevano incrementato le proprie produzioni di prodotti finiti, grazie soprattutto agli impianti di cracking, e l'Agip aveva stipulato alcune convenzioni in base alle quali avrebbe ritirato una certa quantità di benzina. Senza considerare l'apporto delle produzioni rumene Agip, il totale della benzina di cui avrebbe disposto l'Agip nel 1932 era valutabile in circa 170.000 tonnellate, così distribuite: 40.000 t circa fornite dalla *Romsa*, 25.000 t dalla *Dicsa*, 30.000 t dalla *Sipom-Benit* e 75.000 t dal *Nepthesyndacat*<sup>565</sup>. Per il Comitato di Presidenza, l'aumento delle potenzialità Agip era un passo naturale, sia per la natura dell'ente, sia per l'intera infrastruttura di distribuzione, che nel 1932 avrebbe consentito di vendere almeno 174.000 tonnellate, con un aumento di circa 40.000 tonnellate rispetto al 1931 (135.000 tonnellate previste) e di 70.000 tonnellate rispetto al 1930 (105.000 tonnellate)<sup>566</sup>.

A partire dalla terza decade di giugno, i trust avevano concesso degli aumenti di sconto di 14 £ al quintale della benzina nell'Alta Italia, da 10 a 12 £ nelle zone del Centro Italia per finire con 6 £ di sconto nel resto dell'Italia. L'Agip a sua volta riduceva i prezzi della benzina, ottenendo un forte incremento delle vendite.

La loro perdita nelle vendite [Siap e Nafta] andò accentuandosi mentre il nostro incremento raggiungeva più alte percentuali, dovuto in particolare al fatto che gli importatori diretti, ormai in condizioni di non poter più convenientemente acquistare direttamente all'estero, divennero quasi tutti nostri clienti, per solidarietà con l'Agip, che non aveva mai infierito contro di essi, pur seguendo i trusts nella concessione degli sconti<sup>567</sup>.

Per quanto riguardava la benzina, l'Agip aveva registrato per il mese di giugno 1931 un incremento del 17% delle vendite ai privati, mentre nel luglio 1931, primo mese di battaglia economica con i due trust, le vendite ai privati aumentarono del 35%, passando da 106.276 quintali a 138.665 quintali di benzina, ma ad agosto 1931 le vendite ai privati raggiunsero un aumento del 46% rispetto all'agosto 1930. La dirigenza dell'Agip poteva ritenersi soddisfatta, considerando che pur non controllando il mercato, i due «trusts hanno avuto ancora la peggio»<sup>568</sup>.

Per l'Agip, la quantità di benzina acquistata dal presidente Giarratana con l'accordo di Mosca si era rivelata fondamentale, in quanto le 18.000 tonnellate di benzina russa

---

<sup>565</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 23 settembre 1931, p. 18.

<sup>566</sup> *Ibid.*, p. 19.

<sup>567</sup> *Ivi.*

<sup>568</sup> *Ibid.*, pp. 21-22.

consentivano di compensare le perdite della guerra dei prezzi<sup>569</sup>. Il vantaggio economico dell'accordo con il *Nephtesyndacat* era stato spiegato da Giarratana all'ambasciatore italiano a Mosca Attolico, che gli aveva richiesto spiegazioni sulla mancata ratifica dell'*Agip* del contratto firmato a maggio, su domanda del ministro degli Esteri Litvinov. Giarratana aveva risposto ad Attolico senza mezzi termini che il Ministero delle Corporazioni stava facendo ostruzionismo.

Devo aggiungere che i Russi hanno lealmente applicato il patto verbale di non vendere in Italia prima della ratifica, ed anche oggi, mentre potrebbero esercitare ritorsioni di fronte alle nostre riserve, sono prudenti. Invece si scanagliano la *Nafta* e la *Siap* e devo dire che l'aver preso le 18 mila tonnellate a prezzo ridotto è stata una provvidenza. Cioè ho guadagnato 90 mila dollari sulla fornitura russa e l'accordo con i Russi mi è servito a guadagnare in più 130 mila dollari su altre forniture legate al contratto coi Russi. Il Ministero queste cose le sa, ma non le capisce. Il Ministero ha le sue fisime da difendere ed arriviamo all'assurdo che l'accordo mio sarà esaurito senza essere stato approvato. Questa faccenda mi è costata qualche amarezza ed ho dovuto dichiarare che il sottoscritto non sarebbe stato un minuto di più all'AGIP se credevano di risolvere altrimenti la questione. Ma risolvere altrimenti la questione vuol dire assumersi una responsabilità, e quando si tratta di assumere una responsabilità al Ministero delle Corporazioni si fa il vuoto<sup>570</sup>.

Dalla lettera era evidente che i rapporti fra Giarratana e il Ministero delle Corporazioni stavano incrinandosi a svantaggio del primo, nonostante l'inflessa attività di Giarratana di difesa e di potenziamento dell'*Agip* contro avversari di forza nettamente superiore. Soprattutto i mesi di luglio e di agosto, avevano rappresentato il momento di maggior scontro fra l'*Agip* e le aziende concorrenti, mentre verso settembre alcuni segni di stanchezza cominciavano ad apparire fra la *Siap* e la *Nafta*<sup>571</sup>.

La condizione antieconomica del mercato italiano se non era vantaggiosa per l'*Agip* lo era ancor meno per le due concorrenti, che indirettamente avevano fatto qualche passo per raggiungere una intesa. Le preoccupazioni della *Siap* e della *Nafta* erano note all'*Agip* che, sebbene disposta ad avviare trattative per una sistemazione del mercato, purché la richiesta di accordo venisse dalla *Siap* e dalla *Nafta*, era comunque decisa a mantenere le quote di vendita ottenute dopo l'estenuante guerra economica. I vertici dell'*Agip* erano tutti concordi nel ritenere, nell'interesse di tutti, che la situazione economica si dovesse normalizzare con un decisione politica, che consentisse di risolvere i difficili rapporti fra l'*Agip* e le società concorrenti. Il presidente Giarratana riferiva al Comitato Esecutivo che, non solo aveva già inviato due rapporti al ministro Bottai su tutta la situazione, ma aveva

---

<sup>569</sup> *Ibid.*, p. 20.

<sup>570</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip cit.*, pp. 254-255.

<sup>571</sup> AS ENI, *Libro I, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 10 settembre 1931, pp. 191-192. Il consigliere Petretti informava il Comitato Esecutivo che aveva avuto dei contatti con qualche esponente della concorrenza che benché accusasse l'*Agip* dell'intera confusione economica, era comunque favorevole ad una cessazione delle ostilità.

avuto anche un incontro col ministro, dal quale aveva riportato l'impressione che il governo non avrebbe agito in nessun modo contro le aziende concorrenti<sup>572</sup>. Giarratana si rivolse direttamente a Mussolini, con una lettera datata 22 settembre, in cui sollecitava una decisione politica: «se i trusts non hanno la sensazione che l'AGIP sia forte e, soprattutto, che il Governo è deciso a farla vivere e prosperare, noi non faremo più un passo avanti»<sup>573</sup>. Ma Giarratana si accorse immediatamente che il governo non aveva intenzione di tutelare l'Agip, mentre certi membri del Ministero delle Corporazioni e delle Finanze avevano interessi in alcune compagnie straniere legate alle convenzioni del cracking, ed erano ostili quindi al rafforzamento dell'Agip oltre che avversari del presidente, elementi ben noti a Giarratana e di cui si lamentò pubblicamente<sup>574</sup>.

Il 24 settembre 1931 il governo intervenne sul mercato degli oli minerali con un decreto che, anziché proteggere l'operato dell'Agip ne ostacolava l'attività. Il regio decreto legge aumentava le tasse, ed istituiva uno speciale dazio ad valorem sulla benzina, che passava da 1,72 lire al litro a 2,12 lire al litro, con un aumento del 46%. Il presidente Giarratana immediatamente criticò aspramente il provvedimento, che penalizzava maggiormente l'Agip, grande importatrice di benzina. Alla Camera si rivolse soprattutto contro il ministro delle Finanze Mosconi:

Questo aumento tocca non solamente gli importatori, ma una infinità di interessi, in quanto è indiscutibile che, legata al prezzi della benzina, si svolge una quantità di attività, le quali naturalmente sono state danneggiate dalla situazione che si è creata. D'altra parte, se il prezzo della benzina era diminuito, dal maggio in poi, fino a ridursi al prezzo più basso di tutti i Paesi d'Europa, bisogna ricordare che tutto questo era dovuto ad una certa, devo dire intelligenza e coraggiosa azione dei venditori di benzina, i quali erano andati incontro alla crisi per provocare il consumo: esempio questo che non molti industriali hanno seguito. Coraggiosa, dico, in quanto questa azione ha voluto dire e vuol dire, e noi tutti lo sappiamo per esperienza, un sacrificio. È per questo che è stato forse un poco più grave, nei riflessi morali, il provvedimento del Ministero delle Finanze in quanto, ripeto, si è avvantaggiato casualmente di una situazione di fatto, che faceva onore a questi industriali<sup>575</sup>.

Dopo questo duro intervento, la posizione di Giarratana era ormai compromessa, nonostante il presidente cercasse di difendere solamente gli interessi dell'azienda di Stato, mentre veniva ostacolata proprio da coloro che avrebbero dovuto difenderla. In effetti la situazione dell'Agip era ben lungi dall'esercitare forme monopolistiche, situazione che Bottai nel discorso alla Camera del 21 maggio 1931 intendeva evitare per mantenere

---

<sup>572</sup> *Ibid.*, p. 192; AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 23 settembre 1931, p. 24.

<sup>573</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., p. 256.

<sup>574</sup> *Ivi*, e pp. 98-99, in cui Giarratana riferiva a Mussolini in una lettera del 25 settembre 1930 sulle convenzioni del cracking.

<sup>575</sup> *Ibid.*, pp. 256-258. Il R.D.L. n° 1.187 era stato emanato il 24 settembre 1931.

l'equilibrio fra le «forze contrastanti». Il presidente Giarratana, in un articolo apparso sulla *Stampa* il 22 ottobre 1931, evidenziava lucidamente la condizione dell'*Agip* rispetto al mercato italiano:

L'AGIP e la ROMSA non sono per niente affatto in regime di monopolio, ma hanno di fronte le forze imponenti e formidabili dei trusts, contro i quali è sempre sembrato inutile combattere in quanto hanno piegato persino degli Stati. Coloro che battono in breccia le aziende statali ricordano spesso che le aziende statali godono di larghi privilegi. Le vendite dell'AGIP e della ROMSA non sono favorite neppure dal privilegio di servire gli enti pubblici o i concessionari di pubblici servizi, perché la proporzione delle vendite sta in queste cifre: 8,3% agli Enti statali; 4,5% alle Colonie; 87,5% alla clientela privata<sup>576</sup>.

Dopo lo scambio di note fra Attolico e Giarratana, avvenuto ad agosto, sui rapporti con il sindacato russo per la nafta, il 23 settembre 1931 il presidente *Agip* informava il Comitato Esecutivo che ancora non era stata raggiunta una intesa precisa sulla pratica applicazione dell'articolo quattro dell'accordo di Mosca<sup>577</sup>. Ma la possibilità di concludere l'accordo col *Nepthesyndacat* si allontanava, per il fatto che la *Petrolea* aveva venduto delle quantità di benzina a prezzi irrisori, causando una nuova alterazione del mercato. Infatti alcuni grossisti, a Milano, avevano acquistato la benzina a 200 lire al quintale, e tenuto conto delle spese varie – tassa di vendita e trasporto ammontavano a 183 lire per quintale – era evidente che la società russa stava praticando il prezzo Cif-Genova di 17 lire al quintale, mentre all'*Agip* vendeva per 30 lire al quintale<sup>578</sup>. La *Petrolea* attuava la stessa condotta di riduzione dei prezzi di vendita verso gli enti pubblici, ad esempio le Ferrovie dello Stato, per cui l'*Agip* era costretta a rinunciare alla fornitura verso l'ente. Per l'*Agip* non restava altra scelta che ridurre i propri prezzi, cercando allo stesso tempo di trovare una soluzione che impedisse ai russi di continuare una concorrenza impossibile da sostenere per l'ente di Stato.

Ormai la *Petrolea* stava avviando la vendita diretta in diverse regioni d'Italia, appoggiandosi alla clientela fornita di attrezzature proprie, dal momento che ancora essa non possedeva una rete di *downstream* autonoma. Queste forniture rappresentavano un danno per l'*Agip* perché durante la guerra economica aveva rifornito proprio quei clienti

---

<sup>576</sup> *Ibid.*, p. 258. Le vendite di cui parlava Giarratana erano relative al 1930, AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 31 marzo 1931, pp. 6-7. Le vendite del 1931 mantenevano le stesse percentuali per la clientela privata mentre aumentavano complessivamente del 23% rispetto al 1930, *ibid.*, Assemblea Generale Ordinaria e Straordinaria del 30 marzo 1932, p. 9.

<sup>577</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 23 settembre 1931, pp. 6-7; AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 23 settembre 1931, p. 25.

<sup>578</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 22 ottobre 1931, pp. 12-13.

già attrezzati in quanto importatori diretti. La *Petrolea* riforniva di benzina tutte le città del centro-nord con dei prezzi inferiori a quelli praticati dall'*Agip*: a Torino 195,00 lire al quintale contro 206,15 lire dell'*Agip*, a Milano 200,00 lire contro 208,00 lire al quintale, a Siena 218,00 lire contro 251,35 lire al quintale<sup>579</sup>. Non solo la *Petrolea* vendeva la benzina a prezzi inferiori rispetto all'*Agip*, ma quest'ultima acquistava dai russi la benzina a prezzi Cif superiori, ed inoltre subiva gli inganni di alcuni clienti che utilizzavano fusti e cisterne di proprietà *Agip* per rifornirsi dalla *Petrolea*<sup>580</sup>.

I rapporti col *Nepthesyndacat* erano sempre più difficili e l'*Agip* non riusciva ad individuare una forma di collaborazione soddisfacente. Nel colloquio con i rappresentanti del *Nepthesyndacat* di novembre, Giarratana, che intendeva contrattare un sistema vantaggioso per entrambe le società, si era trovato di fronte alla richiesta russa di vendere direttamente per il 1932 trentamila tonnellate di benzina<sup>581</sup>. I russi inoltre subordinavano ogni proposta di revisione del contratto *Agip-Nepthesyndacat* ad ulteriori acquisti di benzina da parte dell'*Agip*. Il Consiglio dell'*Agip*, considerate le condizioni russe, non poteva procedere all'acquisto di benzina, per il fatto che nel 1932 sarebbe aumentata la disponibilità di benzina grazie agli stabilimenti di cracking. All'interno del Consiglio *Agip*, mentre il vicepresidente Petretti proponeva semplicemente di rescindere il contratto col *Nepthesyndacat*, si decise di continuare le trattative per la ricerca di una soluzione, ma dopo un mese, nel gennaio 1932, le discussioni *Agip-Nepthesyndacat* si arenavano sugli obblighi che la *Petrolea* avrebbe dovuto assumere nei confronti dei prezzi da praticare sul mercato italiano e sull'esercizio diretto del *downstream* russo in Italia<sup>582</sup>. L'*Agip* in base all'accordo con il *Nepthesyndacat* doveva ritirare 75.000 tonnellate di benzina nel 1932 e cercava di evitare che la *Petrolea* le facesse concorrenza. Lo schema di accordo, secondo le proposte *Agip* e controproposte *Petrolea*, presentava alcune differenze:

Tabella 9. Schema di contratto *Agip-Nepthesyndacat* (tonnellate)

	Quantità fissa - benzina	Aumento del contingente - benzina	Vendita diretta benzina	Garanzia sulla vendita diretta
	Proposta <i>Agip</i>			
1932	75.000 t	20.000 t	20.000 t	20.000 t

<sup>579</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 12 novembre 1931, pp. 17-19.

<sup>580</sup> *Ibid.*, p. 20.

<sup>581</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 10 dicembre 1931, pp. 31-32.

<sup>582</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 22 gennaio 1932, pp. 31-33.

1933	75.000 t	10.000 t	30.000 t	20.000 t
1934	75.000 t	-	40.000 t	20.000 t
	Proposta Nepthesyndacat			
1932	75.000 t	20.000 t	25.000 t	20.000 t
1933	75.000 t	20.000 t	35.000 t	20.000 t
1934	75.000 t	20.000 t	45.000 t	20.000 t

Le 75.000 tonnellate di benzina rappresentavano il quantitativo annuale che l'Agip acquistava dal *Nepthesyndacat* in base al contratto del 1930. Come abbiamo visto, i russi avevano chiesto ed ottenuto di aumentare il valore fisso con alcune partite extra di benzina, che suo malgrado l'Agip aveva acquistato e da cui poi derivò la guerra dei prezzi con le concorrenti. L'obiettivo della proposta Agip era piuttosto evidente e consisteva nel cercare di ridurre i quantitativi di benzina che la *Petrolea* poteva vendere, sia tramite l'Agip e sia soprattutto in modo diretto in Italia. Al contrario il *Nepthesyndacat* cercava di incrementare lentamente le esportazioni di prodotti petroliferi, soprattutto benzina, e non intendeva rinunciare al mercato italiano, sebbene non fosse così sviluppato dal punto di vista del consumo petrolifero<sup>583</sup>. L'Agip rifiutava lo schema russo che avrebbe consentito alla *Petrolea* la vendita di ben 65.000 tonnellate di benzina, oltre le 75.000 tonnellate dell'Agip, ed inoltre presupponeva il ritiro delle supplementari 20.000 tonnellate da parte dell'Agip, oltre il quantitativo fisso. L'intero Consiglio Agip era contrario allo schema proposto, e per evitare l'espansione del *Nepthesyndacat* tramite la *Petrolea* sul mercato italiano, aveva contattato i due trust concorrenti. Lo scopo delle trattative con la *Siap* e la *Nafta*, stante la forza dei russi e la difficoltà di impedire loro il *downstream*, consisteva nel raggiungere un accordo che riconoscesse infine la presenza della *Petrolea* come quarto gestore sul mercato italiano. La *Siap* e la *Nafta*, secondo l'opinione dell'Agip, avrebbero dovuto accollarsi una quota della vendita della benzina che l'Agip fino a quel momento garantiva ai russi<sup>584</sup>.

Le trattative con il *Nepthesyndacat* furono condotte a partire dal febbraio 1932 dal nuovo presidente dell'Agip, il geologo Alessandro Martelli, che da ministro dell'Economia Nazionale aveva assicurato un appoggio fattivo al presidente Giarratana. La posizione del presidente Giarratana si era aggravata verso la fine del 1931 per questioni puramente

---

<sup>583</sup> *Ibid.*, p. 32.

<sup>584</sup> *Ibid.*, pp. 31-33.

politiche, considerata la sua tenace opposizione verso i ministeri che ostacolavano il rafforzamento dell'Agip anziché favorirlo<sup>585</sup>.

La nuova presidenza dell'Agip riuscì, dopo lunghe trattative, a raggiungere un accordo con il *Nepthesyndacat* il 29 aprile 1932. Il presidente Martelli, dopo un riepilogo delle varie discussioni avute in precedenza con i russi, informava il Comitato Esecutivo che l'Agip avrebbe ritirato le 20.000 tonnellate di benzina come richiesto dal *Nepthesyndacat*, acquisto sopportabile perché i russi avevano consentito di non variare i prezzi, evitando all'Agip la concorrenza<sup>586</sup>. Riguardo invece alle 20.000 tonnellate di benzina che l'Agip avrebbe dovuto garantire alla *Petrolea* di vendere direttamente, l'Agip aveva cercato di giungere ad un accordo con la *Siap* e la *Nafta*. In base alla proposta dell'Agip i due trust avrebbero partecipato con una quota di circa 5.000 tonnellate ciascuna, ma come sottolineava Martelli al Comitato Esecutivo, le due aziende non avevano ancora rispettato l'impegno. L'accordo raggiunto col *Nepthesyndacat* permetteva all'Agip di arginare il temuto *downstream* russo, almeno per un certo periodo, ma il vicepresidente Petretti, pur favorevole in principio alla ratifica della convenzione, manifestava una solida diffidenza, e per premunire l'Agip da futuri problemi, richiedeva che il governo subordinasse le concessioni di nuovi depositi e distributori domandati dalla *Petrolea*, al rispetto dei patti appena sottoscritti e ratificati dall'Agip e dal *Nepthesyndacat*<sup>587</sup>.

L'accordo di aprile rappresentava un ulteriore passo verso la definitiva soluzione dei rapporti tra la Agip e il *Nepthesyndacat*, che sembrava finalmente profilarsi con l'attesa visita del vicepresidente del *Nepthesyndacat* prevista per dicembre a Roma. L'Agip sperava di poter regolare tutte le questioni sospese con i russi, ed il 17 dicembre 1932 veniva firmato un accordo con la *Petrolea* che affrontava tutte le precedenti problematiche<sup>588</sup>. In base al nuovo accordo per l'Agip cessava l'obbligo di ritiro delle 20.000 tonnellate di benzina per l'anno 1932, mentre nel 1933 avrebbe acquistato 25.000 tonnellate di petrolio al prezzo di 8 dollari per tonnellata inglese Fob-Batum; la *Petrolea* cedeva all'Agip la quantità di 12.000 tonnellate di petrolio *water-white* al prezzo di 13

---

<sup>585</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 259-261. Giarratana inviò una lettera a Mussolini il 29 gennaio 1932, in cui stigmatizzava il tentativo di riforma che avrebbero voluto alcuni esponenti ministeriali; D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., pp. 76-82. Per la sostituzione di Giarratana con Martelli vedi AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 16 febbraio 1932, pp. 36-40.

<sup>586</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 30 maggio 1932, pp. 52-55; AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 9 marzo 1932, p. 48; *ibid.*, seduta del 23 giugno 1932, p. 59. L'Agip aveva ottenuto uno sconto con l'acquisto delle 20.000 tonnellate di benzina del 10% sul prezzo contrattuale mentre sulle 75.000 tonnellate aveva ottenuto uno sconto dell'8%.

<sup>587</sup> *Ibid.*, pp. 54-55.

<sup>588</sup> *Ibid.*, seduta del 14 dicembre 1932, pp. 80-81; AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 28 dicembre 1932, pp. 107-111.

dollari per tonnellata inglese Fob-Batum. Le due società avevano regolarizzato la situazione dei pagamenti per il 1932-33, ma soprattutto l'Agip otteneva dall'accordo la condizione che la *Petrolea* avrebbe praticato gli stessi prezzi della Agip per le vendite del 1933-34<sup>589</sup>.

Nel 1930 i rapporti politico-commerciali fra l'Italia e la Russia ebbero un incremento soprattutto nel settore delle forniture militari, e dopo una lieve flessione nel 1931, ripresero con maggiore intensità dalla seconda metà del 1932<sup>590</sup>. Fra il 1931-32 aumentarono le forniture militari italiane all'Urss, principalmente aerei della *SIAI Marchetti* e della *Isotta Fraschini* nonché aeroplani per la Marina, idrovolanti *S62-bis* per i quali, dopo opportune visite militari sovietiche in Italia, venne prevista la costruzione in Russia su licenza. Ancor più importanti furono le trattative fra la Regia Marina e la Marina sovietica, che non si limitò alla sola fornitura di navi da guerra e siluri, ma si trattò di una vera e propria collaborazione a vasto raggio<sup>591</sup>. L'Italia forniva navi costruite a Genova che venivano

---

<sup>589</sup> *Ibid.*, pp. 109-110.

<sup>590</sup> Cfr. R. QUARTARARO, *ITALIA – URSS* cit., pp. 111 sgg. L'Urss acquistò la licenza degli idrovolanti *S62 bis* in quanto rispondeva perfettamente alle esigenze russe dell'epoca. A partire dal 1932 furono costruiti in Russia 22 e poi 29 idrovolanti *S62-bis* che modificati dall'industria sovietica erano stati denominati *MBR-4*, cioè aerei da ricognizione marittima. Essi furono schierati nel Mar Nero e nel Baltico e molti piloti furono addestrati in Italia. L'Italia fornì anche mitragliatrici, batterie contraeree nonché dirigibili rigidi e semirigidi a cui supervisionava il generale e famoso progettista Umberto Nobile, *ibid.*, pp. 128-129.

<sup>591</sup> La collaborazione italo-sovietica in ambito militare continuò nel corso degli anni Trenta e nel settore navale era stata avviata una alleanza che si protrasse fino alla entrata in guerra dell'Unione sovietica nel 1941. Nel corso degli anni 1934-1937, l'Italia costruì dal nulla per la Marina sovietica ben 400.000 tonnellate di moderne e temibili navi da guerra. L'Italia diede ai russi i progetti della classe dei cacciatorpediniere «Oriani», e la Russia costruì 54 caccia, di cui 30 prima della guerra; diede i piani degli incrociatori classe «Montecuccoli» e la Marina sovietica creò la classe incrociatori «Kirov». Anche i piani degli incrociatori pesanti classe «Zara», vennero ceduti e la Russia costruì la classe incrociatori pesanti «Ciapaiev» da 15.000 tonnellate. A Livorno, presso la *Odero Terni Orlando* fu costruito il più veloce supercaccia del mondo, il *Taskent*, da 45 nodi, insieme ad altri tre simili che sarebbero stati costruiti sotto sorveglianza italiana nei cantieri di Leningrado e Nikolajev: erano il *Leningrad*, il *Moskvà* e il *Minsk*. L'accordo esistente fra l'Italia e la Russia doveva essere di vaste proporzioni, perché l'Italia aveva fornito anche i piani di una moderna classe di sommergibili ed aveva inviato due missioni di ingegneri navali che avevano presieduto alla costruzione, al varo e al collaudo delle unità navali. L'Italia fornì inoltre turbine, artiglierie, apparati di guida e puntamento per le artiglierie. Nell'agosto 1938, dai cantieri di Orgionikidze di Leningrado, cominciava la costruzione della nave da battaglia *Savietzsky Sajus*, da 60.000 tonnellate con 9 pezzi da 406 mm in tre torri trinate; nel 1939 cominciarono le costruzioni di altre tre unità della stessa classe, la *Savietzkaja Ukraina* e la *Savietzkaja Rassja*, a Nikolajev e Arcangelo, ma la quarta nave non fu costruita. Le navi da battaglia russe erano le copie delle moderne navi italiane classe «Littorio», anche se maggiorate. Considerata l'estensione dei rapporti l'iniziativa partì da Mussolini e il fatto che egli permettesse la costruzione della flotta dell'Unione Sovietica pone un problema storicamente piuttosto grave e mai trattato fino ad ora, vedi F. BANDINI, *L'uomo nero e la flotta Rossa (fascismo e URSS)*, Il Sabato, 15 dicembre 1990, n° 50, pp. 50-52; G. GIORGERINI, *Storia della Marina. Profili. Volume 9*, Milano 1978, pp. 523-526 per le caratteristiche del supercaccia *Taskent*; le altre navi quattro navi della stessa classe erano: il *Kiev*, *Yerivan*, *Ochakov* e *Perekop* mai costruite. Nell'articolo di Bandini le navi erano denominate *Leningrad*, *Minsk* e *Moskvà*; ID, *Storia della Marina. Profili. Volume 10*, Milano 1978, p. 736 che illustra la classe «Ciapaiev» degli incrociatori sovietici di matrice italiana.

Nel febbraio 1924 fu convocata a Roma la conferenza navale con lo specifico scopo di estendere gli accordi di Washington, almeno per le navi da battaglia, alle nazioni che non parteciparono agli accordi del 1921-22. Per le navi da battaglia fu proposto un tonnellaggio che prevedeva 110.000 tonnellate di costruzioni per l'Unione Sovietica, che tuttavia presentava in quella sede le sue intenzioni sul potere marittimo a lunga

prelevate da marittimi sovietici, mentre il silurificio *Whitehead* forniva gli armamenti necessari<sup>592</sup>. L'aspetto rilevante era il continuo scambio di commissioni italo-russe formate da ufficiali di marina, che controllavano tutti gli aspetti inerenti le offerte dei vari tipi di navi, di siluri e gli altri armamenti. Nel 1932 fu stipulata una convenzione per la consulenza tecnica, allo scopo di costruire nei cantieri russi, navi militari su progetti italiani. L'accordo era stato firmato fra la Direzione dei *Cantieri Riuniti dell'Adriatico* e la Rappresentanza Commerciale dell'Urss col favore del Ministero della Marina<sup>593</sup>. L'ottima condizione dei rapporti italo-sovietici aumentò nel corso del 1933, fino a raggiungere il culmine con la firma il 2 settembre 1933 a Palazzo Venezia, tra Mussolini e l'ambasciatore sovietico Potemkin del Trattato di amicizia, non aggressione e mutua assistenza<sup>594</sup>. Dall'accordo, di indirizzo soprattutto economico, i rapporti fra i due paesi si intensificarono notevolmente, come dimostravano soprattutto le strettissime collaborazioni di assistenza tecnica militare navale, con le quali l'Italia partecipò alla costruzione della moderna marina militare sovietica<sup>595</sup>. Tuttavia nel settore propriamente petrolifero, l'*Agip* alla fine del 1934, concludeva il rapporto di collaborazione col *Nepthesyndacat* e l'approvvigionamento petrolifero assicurato dalla Russia doveva essere soddisfatto con altri fornitori<sup>596</sup>. Inoltre nel 1933, nonostante l'accordo del dicembre 1932, la *Petrolea*

---

scadenza. L'Urss chiedeva un tonnellaggio di 400.000 tonnellate, giustificato dall'ammiraglio Berens col fatto che esistevano ben tre mari da controllare per la Russia. Il tonnellaggio fu ridotto a 280.000 tonnellate, ma la Russia ottenne la chiusura degli Stretti del Bosforo e dei Dardanelli alle navi militari di tutte le Potenze, cfr. G. GIORGERINI, *Storia della Marina* cit., 3, p. 897. Ma l'Unione Sovietica non aveva abbandonato l'obiettivo del potere marittimo e dopo la fase di collaborazione militare con la Germania di Weimar, avviò proficui contatti con la Marina italiana. Nel corso degli anni Trenta la costruzione della Flotta Rossa procedeva senza problemi con la supervisione e assistenza tecnico-cantieristica italiana, finché nel 1936 la Gran Bretagna e la Russia stipularono un accordo navale conseguente a quello anglo-tedesco del 1935. I sovietici chiesero e ottennero che le limitazioni dovessero essere uguali a quelle già concordate dagli inglesi con la Germania, mentre per l'Estremo Oriente, la Russia richiedeva nessuna limitazione, nel caso che il Giappone avesse superato i limiti precedentemente fissati. Nel Mar Nero, la Russia chiedeva la più ampia libertà, la facoltà di attraversare gli Stretti e la proibizione invece per le altre marine. Nel 1938 Molotov si espresse al Soviet Supremo in modo molto eloquente: «Il nostro regime sovietico è potente e vuole esserlo anche di più, vuole mettersi fuori dalla portata del nemico. Da ciò, noi traiamo la conclusione che abbiamo bisogno di un'Armata Rossa potente e abbiamo bisogno di una potente marina da guerra. Il potente stato sovietico deve avere una flotta che sappia correre i mari e gli oceani, una flotta che risponda ai suoi interessi e sia degna del nostro grande compito», cfr. G. GIORGERINI, *Storia della Marina* cit., 3, pp. 924-928.

<sup>592</sup> A. CASALI – M. CATTARUZZA, *Sotto i mari del mondo. La Whitehead 1875-1990*, Roma-Bari 1990, pp. 181-183.

<sup>593</sup> Cfr. R. QUARTARARO, *ITALIA – URSS* cit., p. 127.

<sup>594</sup> *Ibid.*, pp. 120-125; per i rapporti italo-sovietici a partire dal 1924 fino al 1940 cfr. V. RIVA, *Oro da Mosca. I finanziamenti sovietici al PCI dalla Rivoluzione d'ottobre al crollo dell'URSS*, Milano 1999, pp. 209-223.

<sup>595</sup> Cfr. R. QUARTARARO, *ITALIA – URSS* cit., pp. 126-127;

<sup>596</sup> Nell'anno 1933 l'*Agip* si approvvigionò, come nel 1932, dalla Russia, dalla Romania e dalla *Romsa* oltre che presso gli impianti di cracking di Napoli e Venezia. Il ritiro dei prodotti dal Mar Nero fu eseguito per oltre il 40% con la flotta *Agip*, che incrementava la sua attività rispetto al 1932 e per il restante 60% con armatori italiani. Anche nel 1934 l'*Agip* aveva seguito il medesimo schema che tuttavia a partire dal 1935 non vide più la Russia come fornitrice di prodotti petroliferi, AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 29 marzo 1934, p. 9; *ibid.*,

aveva violato diverse volte il patto sui prezzi avviando una fastidiosa concorrenza che si sommava a quella più dannosa degli importatori diretti contro cui l'Agip richiedeva un intervento governativo<sup>597</sup>. Le importazioni di prodotti petroliferi dalla Russia sovietica continuarono in base alle esigenze dell'Agip, senza avere un contratto fisso come più volte era stato auspicato da alcuni esponenti della dirigenza<sup>598</sup>.

## 2. L'Agip e le aziende rumene: attività dal 1929 al 1935

Dopo il duro lavoro di riordino delle società *Prahova* e *Petrolul Bucuresti*, per l'Agip cominciò la fase di potenziamento dell'*upstream* rumeno. Superate alcune difficoltà frapposte dal Governo rumeno per le concessioni della *Prahova*, la società lavorava su circa 140 ettari di terreni già riconosciuti dal governo, mentre l'amministratore delegato Amoretti richiamava l'attenzione del Consiglio Agip sull'acquisto potenziale di ulteriori 40 ettari di terreno<sup>599</sup>. Sebbene il Governo rumeno intendesse vendere all'asta i terreni confinanti con le concessioni della *Prahova* a non meno di 40 milioni di lei, per Amoretti l'Agip doveva necessariamente provvedere al loro acquisto, sia perché adiacenti ai terreni già in possesso della *Prahova*, e sia perché esisteva il rischio che venissero acquisiti dalla società *Romana Americana* (gruppo *Standard*)<sup>600</sup>. L'Agip decise di acquistare i terreni in vendita, mentre Amoretti riferiva al Consiglio che per il 1930, la società aveva bisogno di investimenti per circa 160 milioni di lei, e considerata la copertura economica della *Prahova*, l'Agip doveva contribuire con circa cinque milioni di lire. La *Prahova* era stata ristrutturata in modo tale che, a partire dal 1930, avrebbe potuto fornire un congruo dividendo ai soci e ciò grazie alla produzione dell'azienda che cominciava ad aumentare<sup>601</sup>. Nel 1927 la produzione della *Prahova* era stata di sole 13.000 tonnellate di greggio e nel 1928 di appena 14.000 tonnellate. Nel corso del 1929, dopo alcuni interventi

---

Assemblea Generale Ordinaria del 30 marzo 1935, pp. 8-9; AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 10 marzo 1934, p. 121.

<sup>597</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 14 giugno 1933, pp. 98-100; D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., p. 82.

<sup>598</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 9 luglio 1931, pp. 187-188, senatore Bevione al Consiglio e risposta di Giarratana sul rafforzamento della Romania; AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 10 dicembre 1931, p. 32, Amoretti e Petretti favorevoli alla risoluzione del contratto con il *Nepthesyndacat*.

<sup>599</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 15 luglio 1929, p. 53; *ibid.*, seduta del 17 ottobre 1929, pp. 71-72.

<sup>600</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 20 novembre 1929, p. 141; AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 23 novembre 1929, p. 77.

<sup>601</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 17 ottobre 1929, p. 71; M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., p. 38.

dell'Agip, la produzione era aumentata fino ad oltre 50.000 tonnellate, ma Amoretti riteneva possibile raggiungere almeno 75.000 tonnellate nel 1930, dato che ormai le sonde stavano incrementando la produzione<sup>602</sup>. Al 30 settembre 1929, la sonda 1A, aveva già prodotto 1.590 vagoni, circa 16.000 tonnellate e la sonda 2B aveva prodotto, pur non avendo raggiunto gli strati petroliferi, 500 vagoni, circa 5.000 tonnellate di greggio. Alla stessa data, la sonda N. 1 Gorgota, aveva prodotto 1.336 vagoni di petrolio greggio, circa 13.500 tonnellate e perciò le tre sonde avevano totalizzato circa 35.000 tonnellate di greggio. Le altre sonde installate nei perimetri produttivi erano la N. 29 a Ghiciura, nei vecchi cantieri, mentre la N. 3A era in perforazione assieme alle sonde 4B e 6B. Lo sforzo finanziario per potenziare la *Prahova* per il 1930 era aumentato a 225 milioni di lei, cifra che comprendeva l'acquisto dei perimetri di Valea e Apa ottenuti in concessione, ma l'Agip preventivava di ottenere almeno 150 milioni di lei dalla produzione della *Prahova*, che era stimata per il 1930 in circa 120.000 tonnellate – erano state 115.000 tonnellate – più altri 75 milioni di lei da altre attività finanziarie<sup>603</sup>.

La raffineria *Petrolul Bucuresti* non era in ottime condizioni economiche, presentando un utile di poco superiore al milione di lei, ma l'Agip riteneva di poter ricavare, a partire dal 1930 dei risultati soddisfacenti, sia per mezzo delle nuove installazioni che avrebbero permesso maggiori economie, e sia perché in Romania si era ricostituito il cartello di vendita fra le varie società che gestivano le raffinerie<sup>604</sup>. Nel primo quadrimestre del 1930, la *Prahova* aveva prodotto oltre 33.000 tonnellate e con l'entrata in attività delle nuove sonde era presumibile, secondo Amoretti, triplicare la produzione del 1929<sup>605</sup>.

Il presidente Giarratana, assieme al vicepresidente Petretti e all'amministratore delegato Amoretti, si erano recati in Romania per valutare le due aziende controllate dall'Agip, e dall'indagine eseguita, potevano considerare che la *Prahova* e la *Petrolul Bucuresti*, dopo gli opportuni interventi erano due società efficienti. L'unico problema consisteva nella crisi del mercato petrolifero rumeno, dovuta a carenze di organizzazione, che aveva causato un riduzione dei prezzi del greggio del 50%, con conseguenze negative sulla produzione che

---

<sup>602</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 15 luglio 1929, p. 53; *ibid.*, seduta del 17 ottobre 1929, pp. 71-72; AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 18 marzo 1930, p. 8. La produzione del 1928 era stata pari a 14.000 tonnellate e per il 1930 si prevedeva di raggiungere le 150.000 tonnellate di greggio; C. ALIMENTI, *La questione* cit., p. 84. Secondo i dati di Alimenti la *Prahova* estrasse le seguenti quantità di greggio: 13.000 t nel 1927, 15.000 t nel 1928, 49.000 t nel 1929, 106.000 t nel 1930, 204.000 t nel 1931, 264.000 t nel 1932, 380.000 t nel 1933, 600.000 t nel 1934 e 490.000 t nel 1935.

<sup>603</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 15 luglio 1929, p. 53; *ibid.*, seduta del 17 ottobre 1929, pp. 71-72; *ibid.*, seduta del 16 gennaio 1930, pp. 87 sgg.

<sup>604</sup> *Ivi.*

<sup>605</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta dell'8 maggio 1930, pp. 124-125.

infatti i vertici *Agip* decisero di ridurre a 180-200 tonnellate giornaliere della *Prahova* anziché le 300 tonnellate possibili<sup>606</sup>. A novembre la produzione della *Prahova* era pari a 32/33 vagoni di greggio, circa 320 tonnellate al giorno, ma per la fine del 1930 si stimava un aumento fino a circa 50/60 vagoni al giorno (500 tonnellate circa), considerando il fallimento del cartello di conservazione sorto a luglio fra le compagnie rumene<sup>607</sup>. L'intera produzione della *Prahova* doveva essere destinata alla lavorazione nella raffineria *Petrolul Bucuresti*, che grazie alle nuove installazioni era capace di lavorare circa 600 tonnellate giornaliere di greggio. Per il 1931 i lavori nei perimetri della *Prahova* prevedevano l'entrata in funzione di 5 nuove sonde, di cui 2 sonde rotary, e la costruzione di un oleodotto che collegasse direttamente la *Prahova* con la *Petrolul Bucuresti*<sup>608</sup>. Considerata la maggiore capacità di raffinazione della *Petrolul Bucuresti*, l'*Agip* decise di costruire un serbatoio a Costanza onde facilitare l'esportazione.

Nonostante la condizione di crisi del mercato rumeno, le due società dell'*Agip* erano in grado di fornire, alla fine dell'esercizio finanziario del 31 dicembre 1931, un utile lordo previsto per un totale di 75 milioni di lei circa, cifra che, come annunciato da Amoretti al Consiglio, avrebbe permesso di recuperare gli investimenti già effettuati per l'ampliamento dei cantieri<sup>609</sup>. A gennaio 1931, l'ottimistica previsione di Amoretti doveva essere riconsiderata, perché la quotazione del greggio rumeno era diminuita notevolmente. La produzione della *Prahova*, come evidenziava Amoretti nella sua esposizione al Comitato Esecutivo, era aumentata fino ad una di media di 60 vagoni al giorno, circa 600 tonnellate, ma il valore del vagone di greggio era crollato: dal valore di 30.000 lei del 1926, il prezzo del greggio era diminuito fino a 5.000 lei al vagone dei primi mesi del 1931, comportando una situazione economica del tutto sfavorevole per tutto l'anno, visto che i dirigenti *Agip* partivano da una valutazione di almeno 8.000 lei a vagone<sup>610</sup>. Era possibile per l'*Agip* aumentare la produzione dei propri cantieri, e l'offerta di ulteriori perimetri da parte del

---

<sup>606</sup> *Ibid.*, seduta del 3 luglio 1930, pp. 130-131. La crisi del mercato rumeno era dovuta a sovrapproduzione che il *downstream* interno non riusciva a smaltire; AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 31 marzo 1931, p. 8. L'aumento della produzione rumena e la difficoltà di trasporto ed esportazione furono tali da obbligare la chiusura delle sonde mentre i prezzi diminuirono vertiginosamente.

<sup>607</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 14 novembre 1930, p. 165; AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 3 dicembre 1930, pp. 138-139.

<sup>608</sup> L'*Agip* intendeva sfruttare una condotta già esistente di proprietà della società *Colombia* ma nel caso non fosse stato possibile si sarebbe proceduto alla costruzione di un oleodotto.

<sup>609</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 14 novembre 1930, pp. 166-167; AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 3 dicembre 1930, pp. 139-140.

<sup>610</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 9 gennaio 1931, p. 173.

Governo rumeno, poteva consentire alla *Prahova* di entrare in possesso di due aree considerate dai geologi notevolmente importanti, sia per la qualità, sia per la loro vicinanza ai terreni della *Prahova*<sup>611</sup>. Dopo l'acquisto nel 1930 del perimetro di Valea Cu Apa, l'*Agip* offriva 16 milioni di lei al Governo rumeno per il perimetro N. 32, Valea Misleanu Lui di 40 ettari, richiesto anche da altre società tra cui la *Romana Americana*. Il perimetro Valea Misleanu Lui era ritenuto dai geologi di ottime qualità, perché produttivo sia nello strato dacico che nello strato meotico. Soprattutto lo strato dacico possedeva, per le caratteristiche fisiche, una maggiore potenzialità produttiva rispetto allo strato petrolifero meotico, e si riteneva che potesse fornire, con uno sfruttamento di 40 sonde, non meno di 3.000 vagoni di petrolio greggio al mese, circa 30.000 tonnellate<sup>612</sup>. L'offerta dell'*Agip* era inferiore all'offerta della *Romana Americana*, che aveva proposto al Governo rumeno oltre un milione di lei per ettaro, cifra elevata secondo Amoretti, se rapportata alla situazione del greggio rumeno ma giustificata dalle potenzialità del sito. Secondo l'amministratore delegato, l'*Agip* poteva raddoppiare l'offerta e sperare di ottenere il perimetro da parte del ministro dell'Industria romana, che avrebbe potuto allora favorire la *Prahova* piuttosto che la concorrente *Romana Americana*<sup>613</sup>.

L'amministratore delegato Amoretti, insieme con il vicedirettore generale Carafa d'Andria, si recarono in Romania per verificare l'andamento delle società *Agip* ed appurarono che il primo semestre del 1931, era stato particolarmente difficile per la società *Prahova*, mentre al contrario era risultato positivo per la raffineria *Petrolul Bucuresti*<sup>614</sup>. La *Petrolul Bucuresti* aveva chiuso il bilancio del 1930 in pareggio, e nonostante la crisi del greggio rumeno, per i primi tre mesi del 1931 la società presentava un utile lordo di tre milioni di lei. La situazione della *Prahova* invece era più complessa, in quanto la crisi del greggio rumeno, aveva compromesso economicamente il contemporaneo aumento della produzione giornaliera dei campi petroliferi della società. L'esercizio finanziario dei primi tre mesi del 1931, presentava un utile di appena un milione di lei, a causa dell'ulteriore crollo del prezzo del greggio, che era passato da 5.000 lei a meno di 3.000 lei al vagone. Considerato

---

<sup>611</sup> *Ibid.*, seduta del 10 marzo 1931, p. 176.

<sup>612</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 14 marzo 1931, pp. 174-175. Il verbale del Consiglio *Agip* non riporta se il tonnellaggio riferito allo strato dacico sia da considerarsi al giorno oppure al mese. Considerato che Amoretti riferiva che il sottosuolo dacico era molto simile per caratteristiche alla zone similari in cui lavoravano le sonde N. 4 e N. 12 della *Prahova* che fornivano circa 20 vagoni giornalieri di petrolio, è possibile ritenere che i 3.000 vagoni citati come potenziale produzione si riferissero non al giorno ma al mese.

<sup>613</sup> *Ibid.*, p. 186. Il Consiglio di Amministrazione *Agip* decise di aumentare l'offerta per il perimetro di Valea Misleanu Lui come richiesto dall'amministratore delegato Amoretti, proponendo 800.000 lei per ettaro al Governo rumeno.

<sup>614</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 30 giugno 1931, pp. 4-5.

il crollo del valore del greggio, la vendita del greggio non copriva nemmeno le spese di lavorazione e quindi l'Agip aveva deciso di limitare i lavori ai minimi imposti dagli accordi con lo Stato<sup>615</sup>. A peggiorare la situazione inoltre, nel mese di maggio, la sonda N. 14 aveva eruttato dapprima gas poi greggio in maniera tale da distruggere le installazioni di sondaggio per un danno di circa 2 o 3 milioni di lei<sup>616</sup>. La condizione economica dell'industria rumena era talmente preoccupante che lo Stato era intervenuto in favore dei produttori con un sussidio in base alla quota di produzione delle società. Per la *Prahova* si trattava di un piccolo contributo di circa 1.000 lei per vagone, ma l'incentivo in generale avrebbe permesso di alleviare leggermente il pessimo stato economico dell'industria petrolifera rumena.

Nella seduta del 31 settembre 1931, il colonnello Luigi Mercalli, fiduciario dell'Agip in Romania, esponeva al Comitato Esecutivo la situazione della *Prahova* e della *Petrolul Bucuresti*<sup>617</sup>. La crisi dell'industria petrolifera rumena persisteva e il prezzo del greggio era diminuito ulteriormente, attestandosi a 2.500 lei al vagone, una cifra assolutamente antieconomica, tanto che nemmeno i 1.000 lei forniti dallo Stato consentivano di coprire le spese di *upstream*<sup>618</sup>. Un elemento positivo era rappresentato dall'aumento della produzione dei perimetri della *Prahova*, che grazie alla nuova sonda entrata in funzione, la N. 8, che forniva un gettito di 30 vagoni al giorno, aveva superato i 70 vagoni di produzione giornaliera, cioè circa 700 tonnellate di petrolio greggio. Secondo Mercalli, basandosi sulla produzione del momento, la *Prahova* avrebbe potuto fornire per il 1932 almeno 250.000 vagoni di greggio, di cui da 15.000 a 17.000 tonnellate sarebbero state lavorate dalla *Petrolul Bucuresti* mentre il restante quantitativo sarebbe stato avviato all'esportazione<sup>619</sup>. Per quanto riguardava l'esportazione, Mercalli informava la dirigenza Agip che il Governo rumeno sembrava intenzionato a permettere l'esportazione del greggio, fino ad allora vietata in quanto il greggio doveva essere lavorato in Romania. Nel caso di autorizzazione all'esportazione, la *Prahova* avrebbe potuto rifornire la raffineria *Romsa* ed evitare le importazioni dalla Russia, ma sarebbe stato necessario costruire un oleodotto fino al mare onde evitare gli elevati costi di trasporto via ferrovia, che in pratica

---

<sup>615</sup> *Ibid.*, p. 5.

<sup>616</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 23 giugno 1931, pp. 181-182; AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 30 giugno 1931, pp. 5-6.

<sup>617</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 9 gennaio 1931, p. 173. Il 1° gennaio 1931 il colonnello Mercalli assumeva la carica di fiduciario dell'Agip in Romania, come comunicato dall'amministratore delegato Amoretti al Comitato Esecutivo. In precedenza il colonnello Mercalli era addetto militare presso la Regia Legazione a Bucarest.

<sup>618</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 23 settembre 1931, pp. 1-2.

<sup>619</sup> *Ibid.*, p. 3.

triplicavano il prezzo del greggio alle miniere<sup>620</sup>. Le leggi rumene sull'esportazione erano state infine modificate, permettendo alla *Romsa* e la *Prahova* la stipulazione di un contratto, in base al quale la raffineria italiana otteneva per il 1932 una prima fornitura di 30.000 tonnellate di greggio rumeno. Nel dicembre 1931 la *Romsa* aveva lavorato 5.000 tonnellate di greggio rumeno con ottimi risultati e finalmente l'*Agip* poteva dare inizio alle importazioni di greggio estratto da aziende sotto suo diretto controllo<sup>621</sup>.

Nel maggio 1932 il presidente dell'*Agip* Martelli ebbe modo di effettuare una indagine delle società *Prahova* e *Petrolul Bucuresti*, esaminando la loro organizzazione e andamento<sup>622</sup>. Dal punto di vista industriale, le due società erano in buone condizioni e convenientemente attrezzate come dimostravano i risultati: la *Prahova* aveva prodotto nel 1931 oltre 211.000 tonnellate di greggio, avendo raggiunto una media giornaliera di produzione ad ottobre di 90 vagoni di greggio e la *Petrolul Bucuresti* era riuscita a raffinare ben 150.000 tonnellate di petrolio<sup>623</sup>. Le condizioni economiche erano leggermente positive, perché entrambe le aziende chiudevano con utile lordo in attivo nonostante le gravi condizioni del mercato petrolifero rumeno.

Martelli riepilogava dinanzi al Consiglio la difficile situazione economica in cui avevano operato le aziende *Agip* in Romania: nel 1930 la vendita di un vagone forniva un gettito di circa 10.000 lei, mentre nel 1931 il valore del vagone era diminuito fino a circa 3.000 lei. La differenza di introiti per la *Prahova* per l'esercizio finanziario del 1931 segnava quindi una perdita di 140 milioni di lei<sup>624</sup>. Il presidente concludeva la sua relazione esprimendo due considerazioni: con la prima, esprimeva un certo rammarico per la mancanza di

---

<sup>620</sup> *Ibid.*, p. 4. Secondo Petretti la costruzione dell'oleodotto era una impresa interessante per l'Italia per la quale non sarebbe stato difficile trovare i finanziamenti. Nella medesima riunione era emerso che i danni provocati dalla esplosione della sonda N. 14 erano più ingenti del preventivato, raggiungendo la cifra di circa 12 milioni di lei. In base ai documenti di Amoretti e Mercalli, il Comitato aveva deciso di far partecipare la società *Petrolul Bucuresti* al capitale azionario della società di distribuzione *Compero*, già socia della *Petrolbuc*, onde poter distribuire gran parte del greggio lavorato. Infatti con 8 milioni di lei la *Petrolul Bucuresti* avrebbe acquisito sia parte del capitale azionario e sia avviato nuovi investimenti. Il senatore Bevione era contrario, dal momento che l'*Agip* doveva rifornirsi dalla Romania e quindi riteneva inutile partecipare alla vendita al dettaglio sul mercato rumeno. Tuttavia Amoretti evidenziava che la società stava per essere assorbita dalla società *Distribujia* che effettuava il *downstream* delle grandi società rumene, *Steaua Romana*, *Astra Romana* e *Romano Americana* che intendevano eliminare la presenza dell'attività della *Petrolul Bucuresti*. Inoltre, continuava Amoretti, fino al 1934 data di scadenza del contratto con il *Nepthesyndacat*, le esportazioni dalla Romania sarebbero state irrilevanti e comunque la *Petrolul Bucuresti* avrebbe dovuto smaltire parte della sua produzione. Dopo discussione, il Comitato consentiva alla partecipazione nel capitale azionario della *Compero*, purché la *Petrolbuc* ne acquisisse la maggioranza.

<sup>621</sup> *Ibid.*, seduta del 22 gennaio 1932, pp. 38-40; AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 10 dicembre 1931, p. 35; M. PIZZIGALLO, *L'Agip cit.*, p. 68.

<sup>622</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 23 giugno 1932, pp. 62-64; per l'aumento di produzione della *Prahova* AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 22 ottobre 1931, p. 11.

<sup>623</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria e Straordinaria del 30 marzo 1932, 10-11.

<sup>624</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 23 giugno 1932, p. 63.

personale italiano nelle aziende rumene – oltre al fiduciario Luigi Mercalli lavorava in Romania solo un altro valido dirigente italiano, l'ingegnere Mario Amico – ma le leggi rumene impedivano la sostituzione di funzionari rumeni con stranieri; con la seconda, lasciava trasparire la fiducia che con le nuove concessioni della *Prahova*, l'*Agip* a partire dalla fine del 1934, cioè alla scadenza del contratto con i russi, avrebbe finalmente potuto avere una disponibilità di greggio sicura e affidabile<sup>625</sup>.

Nel 1933 il presidente Martelli e il vicedirettore generale Carafa d'Andria, si recarono in Romania, tra maggio e giugno, per verificare l'andamento delle due aziende controllate dall'*Agip*<sup>626</sup>. Nell'occasione vennero approvati i bilanci relativi all'esercizio finanziario del 1932, e furono esaminati diversi problemi di ordine industriale ed economico che le due aziende stavano affrontando. La società *Prahova* chiudeva il 1932 con un utile lordo superiore ai 40 milioni di lei, che sarebbero stati destinati agli ammortamenti, mentre il primo trimestre del 1933 presentava un utile di 10 milioni di lei. Dal punto di vista industriale la *Prahova* presentava un andamento soddisfacente: la produzione del 1932 era stata di 272.000 tonnellate di greggio, mentre nei primi cinque mesi del 1933 la produzione aveva raggiunto 118.000 tonnellate e considerati i nuovi perimetri di Valea Misleanu Lui, la produzione sarebbe certamente aumentata rispetto al 1932<sup>627</sup>. La *Petrolul Bucuresti* manifestava un positivo andamento industriale, con 156.000 tonnellate di greggio raffinato nel 1932 rispetto alle 149.000 tonnellate del 1931. La situazione economica non era florida, avendo chiuso il bilancio del 1932 in pareggio, ma soprattutto nei primi mesi del 1933, il prezzo dei prodotti lavorati era inferiore al valore del greggio al momento dell'estrazione a causa delle attività internazionali dei trust<sup>628</sup>. L'azienda aveva inoltre una situazione di bilancio molto compromessa dai debiti, che ammontavano ad oltre 86 milioni di lei, ragion per cui la dirigenza dell'*Agip* aveva deciso di procedere alla fusione della *Petrolul Bucuresti* e della *Prahova*, sia per ridurre le spese generali, sia per avere una maggiore efficienza dei servizi<sup>629</sup>.

---

<sup>625</sup> *Ibid.*, pp. 63-64.

<sup>626</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 18 maggio 1933, pp. 117-118.

<sup>627</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 14 giugno 1933, pp. 100-101. I perimetri di Valea Misleanu Lui furono acquistati definitivamente nell'inverno 1931-32, AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 22 gennaio 1932, pp. 38-40.

<sup>628</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 14 giugno 1933, p. 101; AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 13 dicembre 1932, p. 100; AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria e Straordinaria del 31 marzo 1933, pp. 10-11. La situazione patrimoniale della *Petrolul Bucuresti* era sana nonostante i debiti.

<sup>629</sup> Per la difficile situazione finanziaria della *Petrolul Bucuresti* vedi AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 13 dicembre 1932, pp. 100-101. La società

Dopo aver acquisito le azioni della *Prahova* ancora in mano al gruppo di minoranza greco, il 6 giugno 1934 l'*Agip* aveva creato un unico organismo aziendale in Romania che stava finalmente garantendo una continua crescita industriale<sup>630</sup>. Gli utili della *Prahova* erano aumentati dai 27 milioni del primo semestre del 1933, fino a 115 milioni al termine dell'anno, con un aumento di produzione del 40% rispetto al 1932, passando da 272.000 tonnellate ad oltre 380.000 tonnellate di greggio estratto. La *Petrolul Bucuresti* presentava per il 1933 un andamento meno soddisfacente, ma il bilancio era stato chiuso in pareggio ed erano state lavorate oltre 160.000 tonnellate di greggio, ragion per cui l'*Agip* aveva predisposto l'inserimento di un impianto pipe-still per incrementare la produzione fino a 250.000 tonnellate e ridurre i costi unitari<sup>631</sup>.

Le aziende rumene dell'*Agip* cominciavano ad approvvigionare l'Italia con forniture di greggio, petrolio illuminante, gasoil e residui per gli impianti di cracking. In conseguenza dei quantitativi da esportare in Italia, furono potenziate le attrezzature che rifornivano i depositi del porto di Costanza<sup>632</sup>. La *Prahova* stava concentrando la propria attenzione soprattutto nei nuovi campi petroliferi di Valea Misleanu Lui, ma erano stati ottenuti ulteriori perimetri dal governo, tra cui un nuovo campo denominato Teiș insieme con altre parcelle di terreno, e la società era in trattative col ministro dell'Industria e col Presidente del Consiglio per ottenere il perimetro di Comișani<sup>633</sup>. Sulla concessione di questo perimetro, il presidente Martelli ebbe garanzie dal primo ministro Tatarescu, ma il ministro del Commercio aveva deciso di accordare la concessione ad una compagnia inglese concorrente della *Prahova*. L'intera vicenda fu seguita dal rappresentante diplomatico italiano a Bucarest Sola, che operò intensamente in difesa dell'*Agip* e della *Prahova*<sup>634</sup>. I

---

era in buone condizioni dal punto di vista industriale, ma sul fronte finanziario i debiti erano pari ad 86 milioni di lei: 25 milioni erano un debito verso l'*Agip*, mentre circa 60 milioni rappresentavano debiti verso fornitori o banche. Per risolvere il problema l'*Agip* poteva scegliere se aumentare il capitale oppure fondere le due aziende; *ibid.*, seduta del 18 maggio 1933, pp. 117-118, nella quale il Comitato Esecutivo decise di procedere alla fusione delle due aziende; AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 14 dicembre 1932, pp. 78-79.

<sup>630</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 6 giugno 1934, p. 137.

<sup>631</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 19 settembre 1933, pp. 125-128; *ibid.*, seduta del 21 dicembre 1933, pp. 131-132. L'*Agip* entrò in possesso delle azioni *Prahova* del gruppo di minoranza greco; AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 19 settembre 1933, pp. 108-110; *ibid.*, seduta del 21 dicembre 1933, p. 116; *ibid.*, seduta del 10 marzo 1934, p. 121; *ibid.*, seduta del 6 giugno 1934, pp. 137-138; AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 29 marzo 1934, p. 10.

<sup>632</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 6 giugno 1934, p. 137.

<sup>633</sup> *Ibid.*, p. 138.

<sup>634</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 43-44; ID, *L'Agip* cit., pp. 67-68. Giarratana su «La Rivista Italiana del petrolio», scriveva che dopo l'avvenuta fusione della *Prahova* e della *Petrolul Bucuresti*, l'organismo aziendale era ormai completo: l'*Agip* aveva assicurato l'occorrenza per la lavorazione e il trasporto al porto di Costanza del greggio rumeno oltre che verso i paesi dell'Europa Centrale.

perimetri promessi furono accordati, parzialmente alla *Prahova*, ma dopo diversi mesi di trattative e tramite un intervento del Re, contattato dal ministro degli Esteri Angelescu.

L'accordo quinquennale fra l'*Agip* e il *Nepthesyndacat* scadeva alla fine del 1934, ed in base alle disposizioni governative l'*Agip* doveva ora provvedere per due terzi del proprio fabbisogno direttamente alle importazioni di greggio rumeno, quindi con acquisti di greggio per un valore intorno ai 50 milioni di lire. Il rapporto con i russi sarebbe stato limitato a quantità di prodotti petroliferi da stabilirsi di volta in volta, senza stipulare dei contratti particolarmente impegnativi come i precedenti.

La società *Prahova* era stata attrezzata adeguatamente sia dal punto di vista organizzativo, sia dal punto di vista produttivo ed inoltre, con gli accordi di clearing intervenuti nel frattempo fra il Governo italiano ed il Governo rumeno, si doveva dare al clearing il massimo sviluppo possibile<sup>635</sup>. Nel corso del 1934 la società *Prahova* raggiunse la produzione petrolifera di circa 600.000 tonnellate, quasi il 9% della produzione totale rumena dell'anno, mentre la raffineria *Petrolul Bucuresti* aveva trattato oltre 170.000 tonnellate di greggi<sup>636</sup>.

Riassumiamo nelle seguente tabella la produzione annuale della società *Prahova* a partire dal 1927 e la relativa lavorazione dei greggi della raffineria *Petrolul Bucuresti*:

Tabella 10. Produzione e raffinazione delle società rumene controllate dall'*Agip* in tonnellate

Anni	Prahova – produzione	Petrolul Bucuresti – raffinazione
1927	13.000 t	-
1928	14.000 t	-
1929	50.000 t	Potenziale 144.000 t all'anno
1930	115.000 t	Potenziale 216.000 t all'anno
1931	211.000 t	149.000 t circa
1932	272.000 t	155.000 t
1933	380.000 t	160.000 t

<sup>635</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 15 ottobre 1934, pp. 148-149.

<sup>636</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 30 marzo 1935, pp. 10-11; AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 12 marzo 1935, p. 170; M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., p. 47; ID, *L'Agip* cit., p. 68. Pizzigallo riporta come produzione della *Prahova* il dato citato da Giarratana, pari a 578.300 tonnellate per l'anno 1934; C. ALIMENTI, *La questione* cit., pp. 84-85. La Romania aveva raggiunto il massimo della produzione petrolifera nel 1936, con 8.784.000 tonnellate di greggio estratto, G. CALCAN, *Aspects of technical progresses in Romanian petroleum industry in the inter-war period: drilling*, ora in «Annual of the University on Mining and Geology "St. Ivan Rilski"», Vol. 50, Part I, Geology and Geophysics, 2007.

1934	600.000 t circa	170.000 t
1935	490.000 t	Oltre 170.000 t

### 3. Conclusioni

L'Italia importava parte dei suoi fabbisogni petroliferi dalla Russia e dalla Romania, oltre che da altri paesi produttori. L'Agip importava la quasi totalità delle proprie necessità dal *Nepthesyndacat*, in attesa che i campi petroliferi della Romania, gestiti dalla *Prahova*, ed i campi petroliferi albanesi allo studio dall'*Aipa*, consentissero di avviare quel canale di rifornimenti sui quali l'Agip stava investendo in modo cospicuo.

Il rapporto *Agip-Nepthesyndacat* era piuttosto delicato per l'Agip, perché la politica petrolifera di *downstream* dei russi non poteva essere controllata e per l'Agip le forniture sovietiche di prodotti petroliferi erano pur sempre indispensabili. La Russia, dopo la ricostruzione della propria industria petrolifera, aveva ripreso con vigore le esportazioni di prodotti petroliferi, dal greggio ai materiali raffinati. La Russia presto si ripresentava come un paese produttore tra i più importanti e pericolosi al mondo, perché era un fornitore indipendente dal cartello internazionale delle grandi compagnie petrolifere. Sia il gruppo *Standard* che la *Royal Dutch-Shell*, che conoscevano perfettamente le potenzialità petrolifere della Russia, guardavano all'attività dei russi in campo europeo con crescente preoccupazione. L'intensificarsi delle attività di *downstream* russo in vari paesi europei rappresentava un pericolo per i trust, perché il greggio sovietico avrebbe potuto rifornire i mercati europei a condizioni economiche vantaggiose rispetto ai prezzi di cartello.

L'Agip aveva cercato di arginare le pretese russe di avviare il *downstream* diretto in Italia tramite la *Petrolea*, sia tramite un ostruzionismo di matrice ministeriale, sia tramite un tentato accordo petrolifero con la *Apoc* terminato negativamente. Con il fallito accordo *Agip-Apoc* si concludeva l'esperienza gestionale della dirigenza Conti, ma l'importanza delle importazioni russe per l'Agip era tale che le trattative ripresero con l'Agip di Giarratana. La nuova dirigenza *Agip* aveva stipulato un accordo col *Nepthesyndacat* della durata di cinque anni, dal 1930 al 1934, col quale l'Agip si garantiva l'importazione di oltre un milione di tonnellate di prodotti petroliferi. Secondo Giarratana, con l'accordo raggiunto, l'Agip soddisfaceva le richieste russe di maggiori scambi, e nel contempo sperava di bloccarle e limitarle alla sola fornitura di materiali petroliferi. Il *Nepthesyndacat*, nonostante permettesse all'Agip di godere di una certa posizione privilegiata, non esitava a sfruttare la situazione di forte dipendenza dell'azienda italiana.

La debolezza dell'Agip era palese, come aveva evidenziato in Consiglio Giarratana, ma fino a che l'Agip non avesse avuto a disposizione un altro fornitore di prodotti petroliferi, un aspetto questo molto difficile da realizzare, non poteva prescindere dalle forniture sovietiche. L'Agip poteva attendere solamente la produzione rumena e albanese, che in base agli studi ed ai rilievi dei propri tecnici sarebbe stata ingente e sotto controllo *italiano*. Proprio dalla decisa riorganizzazione delle aziende controllate in Romania, l'Agip era riuscita nei primi anni Trenta, a potenziare la *Prahova* e la *Petrolul Bucuresti*. Nel 1934 le due società erano state riunite in un unico organismo, una soluzione che comportava miglior efficienza e riduzione delle spese. A partire dal 1929 la produzione di greggio della *Prahova* aveva cominciato ad aumentare fino a raggiungere il massimo nel 1934 con 600.000 tonnellate. Il contratto *Agip-Nepthesyndacat* di fornitura di prodotti petroliferi scadeva nel 1934 e l'Agip poteva finalmente, dopo anni di investimenti e sacrifici, approvvigionarsi tramite le fonti rumene. Tuttavia la produzione generale di petrolio greggio della Romania cominciava a diminuire, e dopo aver raggiunto nel 1936 la produzione massima di oltre 9 milioni di tonnellate di greggio, cominciava a declinare. I campi petroliferi dell'Agip diminuivano la produzione, mentre i nuovi perimetri ottenuti dal governo non erano in grado di sostituire con nuove produzioni i vecchi cantieri in esaurimento. Si riproponeva per l'Agip il problema delle fonti petrolifere da cui avviare l'*upstream* in modo costante e sicuro. Dal 1935 i rifornimenti rumeni coprivano il 50% del fabbisogno italiano di prodotti petroliferi, che aveva raggiunto oltre i 2 milioni di tonnellate. L'Agip oramai soddisfaceva le proprie importazioni per 2/3 dalla Romania, coprendo il restante quantitativo da altre fonti, mentre nel 1935 l'Albania aveva inviato in Italia un primo carico di greggio di circa 4.000 tonnellate.

Proprio nel momento in cui l'Italia aveva avviato il maggior flusso di rifornimenti petroliferi dalla Romania, la generale diminuzione della produzione rumena comportava un grave problema di approvvigionamento. Le importazioni italiane stavano aumentando e nel contempo era incrementata l'industria di raffinazione che permetteva di soddisfare, con crescente vantaggio, le necessità italiane di prodotti petroliferi. Dopo le costruzioni degli stabilimenti dell'*Anic*, a partire dal 1938 l'industria petrolifera italiana era in grado di lavorare integralmente la materia prima con diversi cicli di trattamento. L'individuazione di nuove fonti petrolifere rimaneva un costante problema da affrontare e molto difficile da risolvere. La produzione albanese era stata avviata, ma in attesa dei previsti risultati positivi per l'Agip, con il calo delle produzioni rumene e la fine del rapporto con

*Nepthesyndacat*, le importazioni dall'America e da altre fonti erano una condizione indispensabile per completare il proprio fabbisogno.

## ATTIVITÀ INTERNA DELL'AGIP: UPSTREAM E DOWNSTREAM NAZIONALE 1930-1938

### *1. Upstream e downstream nazionale Agip: attività dal 1929 al 1933*

Nella seduta del Consiglio di Amministrazione *Agip* del 10 giugno 1929, il presidente Giarratana propose una serie di migliorie da attuare all'interno dell'*Agip*, onde trasformarne l'assetto organizzativo in modo conforme ai vari compiti di una società commerciale<sup>637</sup>.

L'assorbimento della *Snom* da parte dell'*Agip* aveva visto una completa riorganizzazione dei vari uffici, delle sedi e delle rappresentanze che la *Snom* aveva mantenuto in modo del tutto antieconomico, talvolta gestendo le vendite in modo conflittuale con l'*Agip* e con la *Romsa*. La funzione degli ispettori aziendali era stata potenziata con l'inserimento di altri dirigenti, tra cui Giorgio Kovacs, che divenne uno dei funzionari più importanti e capaci dell'*Agip*. Kovacs, nato a Budapest nel 1894, cominciò già dal 1912 la sua attività nell'industria petrolifera, lavorando presso la *Raffineria Oli Minerali S.A.* di Budapest per poi spostarsi in una raffineria della società a Fiume<sup>638</sup>. Nel 1925 fu nominato vicedirettore commerciale della *Romsa*, società ormai sotto controllo dell'*Agip*, e nel 1929 fu trasferito a Roma alla direzione generale dell'*Agip* dove svolse diversi compiti, tra cui la gestione del servizio marittimo dell'azienda. Kovacs si occupò della costruzione di nuove navi cisterna per la flotta *Agip* e si dedicò all'organizzazione del monopolio petrolifero albanese. Fu

---

<sup>637</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 10 giugno 1929, pp. 18-20; D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., pp. 65 sgg.

<sup>638</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., pp. 7-8. Kovacs nacque il 31 dicembre 1894 a Budapest, partecipò alla prima guerra mondiale ottenendo la Grande medaglia d'argento ungherese, pari alla medaglia d'oro italiana. Nel 1934 Kovacs divenne vicedirettore generale centrale dell'*Agip* e nel 1936 era stato inviato in Africa Orientale, a capo di una speciale missione commerciale, dove per conto dell'azienda organizzò gli approvvigionamenti petroliferi nell'Impero. Nel 1945 partecipò alla riorganizzazione dell'*Agip*, dedicandosi soprattutto al potenziamento delle raffinerie *Agip*. Nel dopoguerra, grazie alla sua perseveranza, l'*Agip* riuscì a raggiungere un accordo con la società britannica *Anglo Iranian Oil Company* (poi rinominata *British Petroleum Co. Ltd*), accordo che permise la formazione della società italiana *IROM, Industria Raffinazione Oli Minerali S.p.a.* Nel 1961, Kovacs divenne amministratore delegato della *Südpetrol A.G. für Erdölwirtschaft* a Monaco di Baviera e poco dopo era stato nominato dall'*Eni* presidente dei Consigli di Amministrazione per le attività dell'*Eni* nella Germania Federale. Grazie alla sua attività e professionalità, divenne presidente del settore raffinazione della Unione Petrolifera, e presidente del Comitato Finanziario per l'organizzazione del quarto Congresso mondiale del petrolio, che si svolse a Roma nel 1954. Lavorò in pratica 50 anni nell'industria petrolifera italiana, cominciando nella *Romsa*, passando per l'*Agip* ed infine l'*Eni* e per la sua instancabile attività, dopo la morte avvenuta nel 1962, l'*Eni* gli conferì la seconda medaglia d'oro, alla memoria, per il secondo venticinquennio di servizio.

chiamato a Roma per svolgere l'attività ispettiva aziendale verso le filiali meridionali dell'*Agip*, mentre già effettuava operazioni di raccordo tra l'ufficio vendita di Milano e la direzione commerciale di Roma. Le attività ispettive consentirono all'*Agip* di valutare la difficile situazione dell'azienda, la quale doveva migliorare il rendimento delle vendite delle varie filiali. Nella relazione presentata al Consiglio, Giarratana evidenziava il positivo andamento delle vendite, ma anche il fatto che alcune filiali dovevano attivarsi maggiormente: nei primi quattro mesi del 1929 l'*Agip* aveva incrementato la vendita della benzina rispetto all'anno precedente del 30%, soprattutto tramite le filiali del Piemonte e del Lazio, di Firenze e di Trieste<sup>639</sup>. Il piano predisposto da Giarratana, prevedeva la fornitura di un quantitativo di merce tale da consentire l'aumento delle vendite del 35% rispetto al 1928 per ciascuna filiale.

Un altro aspetto negativo dell'*Agip* era la mancanza di mezzi per investimenti, come Giarratana aveva constatato al suo arrivo alla presidenza: il capitale dell'*Agip* era totalmente impiegato e non era possibile realizzare investimenti immediati. La situazione patrimoniale era molto difficile, e la nuova amministrazione doveva attuare delle economie per poter finalmente sviluppare i depositi, impiantare altri distributori e disporre di automezzi, per evitare di finire, come disse Giarratana, del tutto soffocata<sup>640</sup>. L'*Agip*, continuava Giarratana, doveva ancora installare 960 distributori mentre nel frattempo le società concorrenti, la *Siap* e la *Nafta*, avevano esteso le proprie reti di distribuzione, con la costruzione di cinque depositi interni e 230 distributori in Sicilia. Oltre alle economie, il presidente intendeva ottimizzare l'utilizzo dei mezzi già disponibili, eliminando alcune gestioni della rete di distribuzione del tutto sbagliate.

Da una relazione del Cav. Bazzini risulta che mentre noi dovremmo vendere attraverso i distributori almeno 100 quintali all'anno, per le cinque filiali già controllate, non solo non sarebbe stato raggiunto tale quantitativo in media, ma si è al di sotto dei 50 quintali per 106 distributori, dei quali qualcuno non arriva a 5 quintali annui. Ciò che ha sbalordito di più è il fatto che gli stessi direttori di filiali pronosticano delle cifre di vendita dell'ordine di 5 quintali annui per distributore, come ha fatto Trieste per tre distributori, senza nemmeno affacciare la proposta del trasporto di tali distributori in luoghi più acconci. Ciò rivela che qualche direttore di filiale non ha capito niente<sup>641</sup>.

La stessa situazione di disorganizzazione logistica si presentava per gli imballaggi, i fusti e i bidoni, impiegati in modo antieconomico dalle agenzie e addirittura lasciati inutilizzati

---

<sup>639</sup> AS ENI, *Libro Verballi 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 10 giugno 1929, pp. 24-25.

<sup>640</sup> *Ibid.*, pp. 20-21. Giarratana proponeva l'acquisto di 300 distributori e di tre automezzi per Palermo, La Spezia e Alessandria oltre all'acquisto di aree per depositi presso Sondrio, Alessandria, Falconara e Parma. Per le spese proposte, insieme con altri depositi interni e costieri, l'*Agip* avrebbe impiegato circa 5 milioni di lire.

<sup>641</sup> *Ibid.*, p. 22.

presso la clientela privata, senza preoccuparsi del loro ritiro. La capacità complessiva degli imballaggi *Agip* era tale, osservava Giarratana, da aumentare di un 50% le vendite alla clientela rispetto al 1928, e senza dover acquistare nessun nuovo elemento. Si trattava di completa negligenza delle filiali, come dimostrava l'esempio dell'agenzia di Mantova che aveva lasciato inutilizzati i fusti per almeno 10 mesi, o come dimostrava la mancata richiesta del pagamento, da parte dei funzionari *Agip*, del nolo ai privati per ogni giorno di ritardo nella restituzione delle cisterne, nolo che l'*Agip* aveva invece pagato regolarmente alle Ferrovie dello Stato<sup>642</sup>.

Con riferimento alla *Romsa*, Giarratana sottolineava la assurda competizione con la *Snom*, una competizione che vedeva gli agenti della prima vendere benzina delle ditte concorrenti, mentre gli agenti della seconda vendevano oli lubrificanti delle stesse ditte concorrenti<sup>643</sup>. L'*Agip* aveva proceduto, come abbiamo già visto, alla fusione con la *Snom*, mentre la *Romsa* aveva mantenuto la sua autonomia per una serie di motivi. Ormai però la dirigenza aveva riordinato completamente le gestioni delle sue aziende, avviando una decisa ristrutturazione generale dell'*Agip*.

Nel corso del 1929 l'*Agip* riprese il potenziamento del *downstream* interno, con l'aumento del numero dei depositi interni, che passarono da 16 a 18, gli automezzi da 58 a 83, i distributori da 2.900 a 3.300, mentre gli imballaggi furono portati a circa 11.000 fusti zincati. Complessivamente l'*Agip* vendette circa 430.000 tonnellate di prodotti petroliferi, una cifra che registrava un aumento del 37% rispetto al 1928, e l'ufficio vendite presentava un utile lordo al 31 dicembre 1929 di oltre 21 milioni di lire<sup>644</sup>.

L'incremento dell'*Agip* era rilevante per il fatto che la capacità dei depositi costieri era sbilanciata in favore delle aziende concorrenti, con la *Siap* che controllava il 42,40% del totale, la *Nafta* il 42,05% e la *Agip* soltanto il 15,55%. Analogamente i distributori automatici *Agip* erano ancor in minoranza rispetto ai due trust: la *Siap* gestiva 8.086 distributori pari al 50,80% del totale dei distributori impiantati sul territorio nazionale, i quali erogavano la benzina Lampo; la *Nafta* gestiva 4.534 distributori pari al 28,48% che

---

<sup>642</sup> *Ibid.*, p. 23.

<sup>643</sup> *Ibid.*, pp. 26-27.

<sup>644</sup> AS ENI, *Libro I, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 6 febbraio 1930, p. 149. Nella seduta del 24 luglio 1929, un anticipo della relazione semestrale dell'*Agip*, segnalava l'aumento della vendita della benzina pari al 26,0%, del 16,0% del petrolio agricolo, del 45,0% della petrolina e del 29,6% della nafta, *ibid.*, seduta del 24 luglio 1929, p. 139; AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 25 febbraio 1930, pp. 93-95. L'*Agip* aveva fortemente potenziato l'impiego dei mezzi esistenti, soprattutto i carri e gli imballaggi. I carri serbatoi erano 522 nel 1928 e fecero 10.709 viaggi, mentre nel 1929 erano 543 e fecero 15.675 viaggi; gli stessi imballaggi del 1928 aveva permesso la distribuzione di oltre 20.000 tonnellate di materiali grazie al loro miglior utilizzo; AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 18 marzo 1930, pp. 5-6; M. PIZZIGALLO, *L'Agip cit.*, p. 94.

erogavano la benzina Shell; l'Agip disponeva alla fine del 1929 di 3.300 distributori pari al 20,72% che erogavano la benzina Victoria di provenienza russa<sup>645</sup>.

Per il 1930, il Consiglio decise di richiedere un prestito alla *Banca d'Italia* di venti milioni di lire, per investimenti da destinare al rafforzamento del *downstream* interno della società. L'Agip intendeva acquistare 500 distributori automatici (5 milioni di lire), 100 vagoni-cisterna (3 milioni di lire), completare e costruire nuovi depositi costieri ed interni, ed acquistare eventualmente una nave cisterna<sup>646</sup>. Lo sviluppo sul territorio nazionale era continuato con l'aumento delle filiali (da 10 a 12) e delle agenzie (da 75 ad 82), con un contemporaneo incremento dei distributori, automezzi, e carri-cisterne, aumentati secondo i programmi rispettivamente a 141, 3.700 e 700, ma costruiti tra il 1930 e il 1931<sup>647</sup>.

Nella seduta del Comitato Esecutivo dell'Agip del 14 novembre 1930, le nuove costruzioni dei depositi interni erano state deliberate assieme all'acquisto dei carri-cisterna, degli automezzi e dei nuovi distributori (300) da installare. Il 3 dicembre il Consiglio confermava le scelte del Comitato riguardo i nuovi investimenti e lavori che erano previsti per il 1931, nonostante la relazione annuale del bilancio Agip li riporti come già completati al 31 dicembre 1930<sup>648</sup>.

---

<sup>645</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., p. 95; M. ZANE, *Alfredo Giarratana* cit., p. 129. Nel testo di Pizzigallo, la percentuale del 21% dei distributori Agip non può essere pari a 3.927. Probabilmente si tratta di un errore di stampa, la cifra di 3.300, citata nei documenti Agip è quella esatta e pari al 21% del totale dei distributori in Italia in quel momento.

<sup>646</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 25 febbraio 1930, pp. 99-100; per la richiesta di prestito limitatamente a 10 milioni di lire *ibid.*, seduta del 19 marzo 1930, pp. 105-106; *ibid.*, seduta del 8 maggio 1930, pp. 112-113; per la costruzione dei vari depositi costieri e interni in Italia *ibid.*, pp. 111-112; AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 30 gennaio 1930, pp. 145-146. Il Comitato aveva preventivato di richiedere un prestito alla *Banca d'Italia* di 20-25 milioni di lire, e aveva conferito ad Amoretti e Carafa d'Andria, tutti i poteri per trattare con Azzolini, Direttore generale della *Banca d'Italia*, la apertura di un credito di 20 o 25 milioni di lire per il fabbisogno della Agip. Come garanzia venivano offerte le azioni della *Romsa* in possesso dell'Agip ed il valore delle navi di proprietà sociale; AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 31 marzo 1931, p. 6; M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 96-97.

<sup>647</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 14 novembre 1930, pp. 159-162. L'Agip aveva deliberato nel corso del 1930 l'acquisto di diversi terreni da adibire a depositi in varie città italiane (Frosinone, Terni, Rovigo, Padova, San Benedetto del Tronto, Cosenza, Reggio Calabria, Catania solo per citarne alcuni), per la spesa di circa 1,2-1,3 milioni di lire. Per la costruzione nei terreni acquistati si dovevano impiegare altri 2,7 milioni circa, per una spesa totale intorno ai 4 milioni di lire. Cinquanta carri serbatoio erano stati acquistati presso la ditta *Officine Meccaniche Silvestri* di Milano al prezzo di 27.600 lire per vagone, e gli altri 50 carri serbatoi erano stati acquistati dalla ditta *Officine Meccaniche Cecchetti* di Porto Civitanova. L'Agip raggiungeva la disponibilità di 700 carri serbatoio, dei quali 320 noleggiati da imprese private. Gli automezzi da acquistare, 40 fra autobotti e camioncini, avevano richiesto la spesa di 2,5 milioni di lire: per il rafforzamento del *downstream* l'Agip aveva deliberato l'impiego di circa 13 milioni di lire.

<sup>648</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 3 dicembre 1930, pp. 151-155. Il Comitato Esecutivo e il Consiglio di Amministrazione Agip riportano gli investimenti relativi ai distributori, carri serbatoi e automezzi come investimenti per il 1931. Nei documenti Agip relativi ai bilanci, i medesimi investimenti vengono regolarmente indicati come già eseguiti al 31 dicembre 1930 mentre erano stati preventivati, come si evince dai verbali del Comitato e del Consiglio. Per i riferimenti all'acquisto dei distributori *ibid.*, seduta del 17 ottobre 1929, p. 68; *ibid.*, seduta del 25 febbraio 1930, p. 96;

L'attività di *upstream* relativa al 31 dicembre 1929, veniva illustrata dall'amministratore delegato Amoretti al Consiglio nella seduta del 16 gennaio 1930. Dai vari cantieri in funzione, dalla zona di Fontevivo l'Agip aveva potuto ottenere delle indicazioni positive, almeno nella fase iniziale del pozzo. La perforazione del pozzo Fontevivo I, vicino a Parma, diede ingenti manifestazioni di gas che nel corso del 1930 avevano lasciato pensare ad un suo utilizzo per alimentare le sonde e la centrale elettrica in funzione nelle vicinanze<sup>649</sup>.

Il petrolio cominciò a fluire nel gennaio 1931, suscitando l'attenzione dei tecnici dell'Agip e del presidente che si recarono sul sito. Già il 1° febbraio 1931 Giarratana comunicava a Mussolini che, dopo adeguata analisi dei tecnici, avrebbe potuto essere preciso sull'entità del pozzo, che già veniva magnificato sulla stampa. L'Agip procedeva con cautela, nonostante l'euforia del momento e richiedeva al Ministero delle Corporazioni che il permesso di ricerca presso Fontevivo – concesso nel luglio 1929 per le zone di Fontevivo e Fontanellato – venisse convertito in permesso di coltivazione<sup>650</sup>. L'Agip avrebbe provveduto, a sue spese, alla installazione delle necessarie infrastrutture per avviare l'estrazione e lo sfruttamento, sia del gas che del petrolio, nonché per continuare la ricerca nell'intera zona che l'Agip aveva intenzione di acquistare per gli opportuni lavori<sup>651</sup>. L'ostacolo da superare consisteva nei fondi da assegnare all'Agip per continuare le ricerche petrolifere sul territorio nazionale. Il decreto del 1927 aveva concesso un finanziamento di 7 milioni di lire annuali per tre anni, dal 1927 al 1930, ragion per cui l'amministratore delegato Amoretti ricordava al Consiglio la necessità di nuovi finanziamenti governativi con delle condizioni particolari attinenti il lavoro dell'azienda<sup>652</sup>.

Il R.D.L. del 28 agosto 1930 accoglieva le richieste Agip, che otteneva finanziamenti fino al 1933, con l'incarico di eseguire ricerche petrolifere in Italia in base a programmi che

---

AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 31 marzo 1931, p. 6.

<sup>649</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 16 gennaio 1930, pp. 85-86; M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 106 sgg.

<sup>650</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 10 marzo 1931, pp. 174-175.

<sup>651</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 3 dicembre 1930, pp. 162-163. Amoretti propose l'acquisto dei terreni circostanti la zona di Fontevivo onde poter avviare gli adeguati lavori di ricerca. Per le attività dell'Agip a Fontevivo vedi *ibid.*, seduta del 31 marzo 1931, pp. 190-191; con riferimento alla reiterazione dell'acquisto dei terreni *ibid.*, seduta del 18 maggio 1931, pp. 192-194; AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 7 aprile 1931, pp. 178-179.

<sup>652</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 2 aprile 1930, p. 154.

l'Agip presentava al Ministero delle Corporazioni, che a sua volta li avrebbe approvati previa consultazione con il Consiglio Superiore delle Miniere<sup>653</sup>.

Non si trattava ancora di un decisivo apporto di capitali tali da consentire una ricerca approfondita del sottosuolo nazionale, ma di finanziamenti che permettevano la continuazione dei lavori in corso. Tuttavia la somma stanziata, 7 milioni di lire per ciascun anno, decisi dal Ministero delle Corporazioni e dal Ministero delle Finanze, veniva decurtata di 2 milioni nell'esercizio 1931-32 e 1932-33, che assieme al prelievo di un milione relativo all'anno 1930-31, sottraeva la cifra di 5 milioni alle ricerche dell'Agip. Il Ministero delle Finanze giustificava le trattenute come parziale risarcimento del materiale di sondaggio posto a disposizione dell'Agip fin dall'inizio delle ricerche<sup>654</sup>.

L'Agip continuò le ricerche nonostante le limitazioni, e dal pozzo di Fontevivo, a settembre 1931, si estraevano 5.000 litri di greggio al giorno, mentre la sonda di Rio Fontane, presso Salsomaggiore, aveva fornito oltre 2.500 litri di greggio<sup>655</sup>. Oltre ai problemi economici, l'Agip si trovava alle prese con l'ostruzionismo delle piccole aziende private, che beneficiavano della vecchia legge sui finanziamenti di Stato per le ricerche nazionali risalente al 1921. Le aziende private non intendevano perdere il flusso di aiuti statali, nonostante non avessero avviato delle vere e proprie ricerche su nuovi perimetri, limitandosi all'attività nelle zone petrolifere già conosciute<sup>656</sup>.

Ai vertici dell'Agip era chiaro che una vera e propria prospezione petrolifera dell'intera Italia, non si poteva effettuare con gli scarsi mezzi economici messi a disposizione dallo Stato. Il presidente Martelli, e il nuovo dirigente per le ricerche Jacobini, subentrato ad Amoretti, predisposero un piano organico di ricerca petrolifera nazionale, diluito su un quinquennio, con una spesa prevista complessiva di 80 milioni di lire. Secondo l'Agip, soltanto in questo modo lo Stato poteva effettivamente arrivare ad affrontare la questione dell'esistenza del petrolio in Italia, in quantità tali da consentire una indipendenza dalle

---

<sup>653</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 112-114; C. ALIMENTI, *La questione* cit., pp. 78-79; F. SQUARZINA, *Le ricerche* cit., pp. 25-26.

<sup>654</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 12 novembre 1931, pp. 14-16; M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 113-114.

<sup>655</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 12 novembre 1931, pp. 195-196; AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 10 dicembre 1931, p. 36.

<sup>656</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 30 maggio 1932, pp. 56-57; M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 107-111. I piccoli operatori privati cercarono di screditare l'Agip agli occhi dello Stato sulla estrazione di Fontevivo, sostenendo che l'Agip non intendeva sfruttare realmente il pozzo per via dei suoi contratti con l'estero.

forniture estere<sup>657</sup>. Il programma era stato inviato al Capo del Governo, che lo aveva esaminato attentamente prima di inviarlo ai ministeri delle Corporazioni e delle Finanze.

Alla fine del 1932, Martelli riferiva ai vertici *Agip*, che al Ministero delle Corporazioni la discussione sulla questione delle ricerche, sembrava orientata ad accordare grandi concessioni a gruppi privati, soprattutto al gruppo statunitense *Hammond*, limitando l'area di attività dell'*Agip*, che peraltro non aveva avuto nessuna risposta sul piano di ricerca da essa presentato<sup>658</sup>.

Il Ministero delle Corporazioni ebbe nel 1930 diverse richieste di esplorazione da aziende straniere, contemporaneamente alle manifestazioni di gas e di petrolio nella zona di Fontevivo. La prima società a presentare la richiesta di studio dell'intera Valle Padana era stata la *Palmer Corporation* di Chicago, la seconda era stata la società *Hammond* di Filadelfia, che aveva richiesto zone di studio molto ampie in varie regioni d'Italia. Una terza società era stata la tedesca *Raky*, un gruppo che costruiva strumenti di sondaggio, ma si ritirò ben presto dall'Italia senza procedere alla formulazione di proposte concrete<sup>659</sup>.

La *Palmer Corporation* richiese nell'estate 1930 il permesso di ricerca per circa 50.000 Km<sup>2</sup>, in definitiva l'intera Valle Padana, con la possibilità, dopo quattro mesi di studio, di scegliere le zone in cui avviare le ricerche in esclusiva. Secondo la proposta della *Palmer*, le concessioni ed i permessi dell'amministrazione italiana ad altri soggetti dovevano essere sospesi nei quattro mesi necessari per la ricerca, con la motivazione che l'intera organizzazione e attrezzatura tecnica proveniente dall'America, dovesse poter lavorare con sicurezza, senza temere l'eventuale sfruttamento degli studi e ricerche eseguite dal gruppo statunitense. Un altro motivo fornito dalla *Palmer* consisteva nel desiderio di non volere concorrenza di altri gruppi, nazionali o esteri, mentre svolgeva i propri lavori. Al termine dei quattro mesi di studio, la *Palmer* avrebbe richiesto al Ministero delle Corporazioni il permesso di ricerca per quattro lotti di 5.000 Km<sup>2</sup> ciascuno, contestualmente alla richiesta di concessione di sfruttamento trentennale, nel caso si fosse individuato un bacino petrolifero industrialmente sfruttabile. In caso positivo la *Palmer* avrebbe offerto come compenso il 12% del valore dei prodotti petroliferi.

La società *Hammond* si presentò direttamente all'*Agip* con la proposta di una collaborazione a nome del gruppo *Harris Forbes* e successivamente, con il nome

---

<sup>657</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 13 settembre 1932, pp. 85-87; *ibid.*, seduta del 13 dicembre 1932, pp. 104-106; AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 14 dicembre 1932, pp. 85-86.

<sup>658</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 28 dicembre 1932, pp. 111-112.

<sup>659</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip cit.*, pp. 117 sgg.; F. SQUARZINA, *Le ricerche cit.*, pp. 36 sgg.

*Hammond* nel novembre 1930. Nel gennaio 1931 presentò una richiesta al Ministero delle Corporazioni per eseguire ricerche petrolifere in vaste zone delle regioni Emilia, Romagna, Abruzzo, Sicilia, Marche e Basilicata. La domanda di ricerca su ampie zone, era giustificata dall'eccessivo rischio che avrebbe presentato la necessaria e costosa organizzazione, qualora fosse stata impiegata in un territorio limitato. Dopo una prima fase dedicata alle indagini preliminari, la società sarebbe passata alla fase di ricerca vera e propria con i sondaggi in pozzi di prova. Nel caso di esito positivo, sarebbe passata alla fase di produzione e di esercizio con la relativa concessione, per la quale la *Hammond* avrebbe corrisposto una percentuale da convenirsi su tutti i prodotti petroliferi.

Una volta ricevute le varie richieste il Ministero delle Corporazioni preparò una relazione sulle offerte tramite Antonio Anzilotti, *Direttore generale della produzione degli scambi*, che riteneva opportuno conoscere il parere del Consiglio Superiore delle Miniere. Compilata nell'aprile 1931, la relazione di Anzilotti elencava sia gli inconvenienti, sia i vantaggi che sarebbero potuti derivare dall'ingresso di gruppi stranieri nella ricerca petrolifera del Regno. Considerando che si trattava di consentire lo sfruttamento di enormi estensioni di territorio nazionale in esclusiva a delle società estere, secondo Anzilotti, non si poteva prescindere da interessi speculativi che si sarebbero potuti manifestare anche nella migliore delle ipotesi, e che avrebbero potuto tendere all'accaparramento di vaste zone allo scopo di non lasciarle sfruttare da altri.

Può nascere il timore – scriveva Anzilotti – che, in caso di esito positivo delle ricerche, si costituisca una vasta e potente industria di estrazione petrolifera tutta in mano di stranieri, mentre interesse supremo del Paese è quello che detti giacimenti appartengano possibilmente allo Stato o a gruppi finanziari italiani; politicamente potrebbe sorgere nell'opinione pubblica l'impressione che, come in precedenti combinazioni, si lascino formare monopoli stranieri nel nostro Paese, per un prodotto di cui l'Italia è quasi totalmente tributaria dall'estero<sup>660</sup>.

Ma di fronte agli eventuali pericoli, erano presenti non pochi aspetti vantaggiosi per l'Italia. Se lo Stato avesse deliberato in favore della concessione delle autorizzazioni, si sarebbe potuto subordinare il loro accoglimento ad alcune clausole di garanzia, sfruttando allo stesso tempo i positivi riflessi in termini di tecnologia, di economie ed esperienza da parte delle aziende americane. Infatti, con l'accoglimento delle richieste, lo Stato avrebbe fatto svolgere in «zone inesplorate o soltanto indiziate studi geofisici e geologici intesi ad accertare l'esistenza di petrolio, a spese di potenti organizzazioni estere sotto il proprio controllo e con il vantaggio, anche in caso di esito negativo, di assicurarsi un insieme di

---

<sup>660</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., p. 120; F. SQUARZINA, *Le ricerche* cit., p. 39.

studi interessanti dal lato scientifico». Nel caso invece di esiti positivi, l'Italia avrebbe avuto a disposizione nuove fonti di rifornimento di petrolio, ed il pericolo di accaparramento si sarebbe potuto eliminare aumentando le clausole di garanzia a favore dello Stato. A tutela del lavoro svolto, o in svolgimento da parte dello Stato italiano la relazione aggiungeva:

Verranno poi escluse le zone per le quali sono in vigore precedenti decreti per permessi o concessioni o sulle quali siano già stati eseguiti studi dall'A.G.I.P.; in modo particolare resta assolutamente esclusa tutta la zona emiliana, per la quale sono state effettuate dallo Stato ingenti spese; d'altra parte i mezzi a disposizione dello Stato sono scarsi, la Finanza non è disposta a concedere ulteriori assegni; e in Italia non vi sono privati o enti che abbiano i mezzi adeguati per intraprendere lavorazioni così aleatorie e che richiedono ingenti capitali per acquisto di materiali e spese di esercizio<sup>661</sup>.

Anzilotti concludeva richiedendo il parere del Consiglio Superiore delle Miniere su tutta la delicata questione, ma in linea di principio non era contrario all'intervento straniero, purché mosso da «intendimenti seri e corretti».

Nel frattempo il Ministero delle Corporazioni si procurò delle informazioni sulla società *Palmer*, e una volta stabilite le sue ottime credenziali tecnico-finanziarie, si dichiarò disposto a fornire alla società di Chicago l'autorizzazione ad eseguire i rilievi geologici e geofisici su una superficie di 15.000 Km<sup>2</sup>, su quella parte della riva sinistra del Po in cui non vi erano state manifestazioni petrolifere, e comunque in aree dove l'*Agip* non aveva interessi. Nel caso di esito positivo, il ministero avrebbe accordato la concessione e stabilito la partecipazione dello Stato italiano al greggio prodotto, nella quota non inferiore del 10%, oppure avrebbe potuto partecipare allo sfruttamento di almeno un terzo del giacimento scoperto<sup>662</sup>.

Ma dopo la scoperta di tracce di petrolio presso il pozzo di Fontevivo, e di fronte alle opposizioni emerse alla Camera dei Deputati per la concessione dei fondi di ricerca alla *Agip* per il triennio 1930-33, il Ministero delle Corporazioni si rivolse al Consiglio Superiore delle Miniere affinché esaminasse l'intera questione dei permessi e delle concessioni a gruppi esteri. Il Consiglio Superiore delle Miniere si riunì il 13 maggio 1931, presieduto da Petretti, che era anche vicepresidente dell'*Agip*, presente anche il ministro Bottai, ed esaminò l'argomento. Dopo ampia discussione, alla quale parteciparono autorevoli esponenti del Consiglio Superiore delle Miniere e dell'*Agip*, tra cui il presidente

---

<sup>661</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., p. 121; F. SQUARZINA, *Le ricerche* cit., p. 40.

<sup>662</sup> Cfr. F. SQUARZINA, *Le ricerche* cit., p. 41.

Giarratana, il geologo Martelli, l'ingegner Jacobini e il professor Sacco, il Consiglio decise di accettare le proposte delle imprese straniere alle condizioni che:

- si seguissero con tecnici di fiducia le lavorazioni e si comunicassero periodicamente all'Amministrazione i risultati ottenuti;
- fossero escluse dalle ricerche e a fortiori dalle concessioni le aree interessanti la difesa nazionale o il capitale italiano già investito;
- si evitasse la formazione di monopoli petroliferi non accordando le ricerche o le coltivazioni su zone troppo vaste o comunque limitando le ricerche nel tempo;
- lo Stato si riservasse il diritto, ove le ricerche avessero dato esito positivo, di sfruttare direttamente o indirettamente una parte dei giacimenti o di partecipare, in equa misura, ai profitti delle imprese, devolvendone i proventi a nuove investigazioni petrolifere<sup>663</sup>.

Le condizioni per l'ingresso di capitali esteri erano piuttosto onerose ed infatti due società, la *Raky* e la *Palmer* si ritirarono dalle trattative. Rimase solamente la società *Hammond*, il cui geologo per l'Italia, Elmer Thomas, aveva compiuto nel frattempo studi e indagini che lo convinsero della ricchezza petrolifera dell'Italia. Chiaramente Thomas non rivelò i risultati del suo lavoro per timore che essi venissero comunicati all'*Agip*. Le trattative del Ministero delle Corporazioni con la *Hammond* furono seguite per la società statunitense dall'avvocato Cesare Tumedei, deputato ed amico del geologo texano Thomas. Tumedei si impegnò notevolmente nelle trattative, che nonostante tutti gli sforzi si protrassero, fra rinvii e consultazioni, per oltre tre anni, finché decise di «provocare un autorevole intervento politico» onde costringere il Ministero delle Corporazioni ad una scelta precisa. Tumedei sperava di poter ottenere delle risposte positive dal Sottosegretario al Ministero delle Corporazioni Asquini, visto che Mussolini esercitava le funzioni di ministro avendo da poco riassunto le redini del ministero. Ma l'intervento sperato non poteva incidere, poiché risultò che alle incertezze e dubbi del Ministero delle Corporazioni si erano sommate le opposizioni di molti ambienti tra cui il partito fascista, oltre alle diffidenze e alle paure di alcuni esponenti dell'*Agip*<sup>664</sup>. Di fronte a tali antagonisti la trattativa con la *Hammond* era fallita, ma il geologo Thomas si ripresentò in Italia nel dopoguerra, convinto dei suoi studi e tramite la società *Gulf* scoprì il giacimento di Ragusa in Sicilia, il cui sfruttamento commerciale sarebbe iniziato nei primi anni Cinquanta<sup>665</sup>.

---

<sup>663</sup> *Ibid.*, pp. 41-43; M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 122-123.

<sup>664</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 124-125; F. SQUARZINA, *Le ricerche* cit., pp. 43-44; F. BANDINI, *Tecnica* cit., pp. 372-374. Franco Bandini riporta che Elmer Thomas ritornò in Italia nell'immediato dopoguerra, quando le scoperte di idrocarburi in Pianura Padana del 1944-45 avevano attirato l'attenzione della *Standard Oil* sull'Italia. Nonostante le promesse del nuovo Governo italiano, Thomas si accorse che le pratiche italiane degli anni Trenta non erano cambiate con la fine della guerra e lasciò perdere le ricerche petrolifere nel nord Italia.

<sup>665</sup> Cfr. F. SQUARZINA, *Le ricerche* cit., pp. 88 sgg.; F. BANDINI, *Il petrolio italiano*, Milano 1955.

## 2. *Upstream nazionale Agip: attività dal 1933-1938*

L'Agip aveva presentato un piano di sviluppo delle ricerche ben definito, che nell'ottica dei suoi estensori, avrebbe permesso di avviare delle incisive indagini sul sottosuolo nazionale. Il governo decise di appoggiare le iniziative dell'Agip che, con l'entrata in vigore del R.D.L. 21 luglio 1933 n° 1.017, poteva finalmente fare un salto di qualità con l'attività di *upstream* nazionale. Il decreto stabiliva un finanziamento di 90 milioni di lire, distribuite in 5 anni, quindi dal 1933 al 1938 l'Agip avrebbe avuto la disponibilità di 20 milioni per gli esercizi dal 1933 al 1935, e 15 milioni per gli esercizi dal 1937 al 1938<sup>666</sup>.

L'Agip preparò un programma di interventi che prevedeva: 62 pozzi con una profondità compresa tra 1.500 e 2.000 metri nel settore Alta Italia, lungo una linea ad anticlinale rilevata dagli studi geofisici e parallela agli Appennini; nel resto d'Italia interventi con 28 perforazioni a grandi profondità e precisamente nel litorale romagnolo, marchigiano, abruzzese, nel Beneventano, nell'Avellinese, nelle zone del Cilento e di Crotona ed in provincia di Caltanissetta. Nel campo degli studi l'Agip organizzò e potenziò appositamente le squadre geofisiche e geologiche, dotandole degli strumenti più moderni e adatti per la prospezione geopetrolifera, conferendo maggior attenzione e impulso ai rilievi gravimetrici, elettrici, magnetici e sismici, nonché alle analisi di laboratorio<sup>667</sup>. A tutte le squadre, venne assegnato il compito di fare degli studi preliminari nelle zone interessate, per individuare i punti più favorevoli per le trivellazioni. Per avviare i lavori a grande profondità, l'Agip cominciò sul finire del 1933 con l'approntare gli strumenti adatti per il trivellamento del sottosuolo, acquistando dall'Austria e dalla Germania 6 apparecchi rotary, che opportunamente installati sarebbero entrati in funzione presumibilmente all'inizio del 1934. Le sonde rotary erano state impiegate nella pianura Padana, dove avevano perforato complessivamente in 9 pozzi circa 11.500 metri. Di questi nove pozzi, tre avevano raggiunto 1.650-1.850 metri, mentre le altre sonde stavano ancora lavorando; presso Fontevivo si erano raggiunti i 2.000 metri di profondità. Nella zona di Fontevivo continuavano le ricerche dopo la scoperta del petrolio nel 1931-32. Purtroppo, dopo le iniziali manifestazioni, la presenza di greggio nel pozzo si era lentamente esaurita, fornendo la quantità di 1.100 tonnellate di greggio nel 1932.

---

<sup>666</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 29 marzo 1934, p. 11; AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 19 settembre 1933, p. 112; M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 115-117; C. ALIMENTI, *La questione* cit., pp. 79-82.

<sup>667</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 12 marzo 1935, p. 170.

I macchinari a disposizione dell'Agip di minore potenza, furono impiegati per le trivellazioni di media e piccola portata nella Valle Padana, nella zona di Sant'Angelo dei Lombardi presso Avellino e nell'Italia Centrale. Servirono per ultimare dei vecchi lavori di ricerca ed eseguire dei nuovi sondaggi di esplorazione geologica, perforando complessivamente 8.200 metri.

Nel 1934 l'Agip aveva perforato 19.700 metri, così ripartiti: 16.150 metri di trivellazioni erano da attribuire al nuovo programma di ricerca, 1.700 metri appartenevano al vecchio programma e 1.850 metri erano esplorazioni geologiche. Purtroppo le nuove opere di sondaggio non avevano permesso l'individuazione di giacimenti petroliferi abbastanza consistenti da consentirne lo sfruttamento industriale. Il vicedirettore generale dell'Agip Carafa d'Andria, mentre illustrava la relazione sulle ricerche al Consiglio, ricordava che i lavori eseguiti fino a quel momento non erano che una piccola parte dell'immenso programma di ricerca dell'azienda. Quindi, seguendo le indicazioni comunque importanti ricavate dalle ricerche, l'Agip doveva continuare nella sua attività, concentrandosi soprattutto nelle aree che avevano dato maggiori informazioni promettenti sulla presenza petrolifera. Nel 1934 la produzione di greggio nazionale era risultata scarsa, come quella dell'anno precedente, cioè intorno alle 2.650 tonnellate. Nel 1935 la produzione era aumentata appena a circa 3.000 tonnellate, nonostante le ricerche e la perforazione di 12.000 metri di suolo nazionale, in condizioni rese più difficili dall'avanzamento in pozzi già perforati e situati a profondità ragguardevoli. Considerata l'importanza delle ricerche nazionali e la responsabilità che gravava sull'Agip, il presidente Puppini ritenne utile richiedere la collaborazione del Consiglio Nazionale delle Ricerche, in funzione consultiva onde fornire un contributo supplementare di scienza e di esperienza agli organi dell'Agip preposti alle ricerche<sup>668</sup>.

Fino alla fine del programma di ricerca e dei finanziamenti statali fissato al 1938, l'Agip continuò alacrememente le prospezioni su tutte zone d'Italia, che in base alle precedenti valutazioni erano sembrate fornire una maggiore possibilità di individuare dei giacimenti da sfruttare industrialmente. La produzione nazionale di greggio era sempre molto scarsa, ma ciononostante i sacrifici e i lavori dell'azienda continuavano nella assoluta convinzione che fosse necessario potenziare il lavoro di esplorazione del sottosuolo italiano. Nel 1936 in base ai risultati degli studi geologici e geofisici, ed in base ai dati acquisiti con le

---

<sup>668</sup> *Ibid.*, seduta del 30 marzo 1935, pp. 187-188. Per tutti gli aspetti della ricerca nazionale AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 30 marzo 1935, pp. 11-13; *ibid.*, Assemblea Generale Ordinaria del 31 marzo 1936, pp. 14-15; M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 115-117; C. ALIMENTI, *La questione* cit., pp. 78-81; F. SQUARZINA, *Le ricerche* cit., pp. 25-28.

perforazioni, le attività di sondaggio dell'Agip si concentrarono principalmente in Abruzzo, nelle Marche, nell'Appennino Tosco-Emiliano, nella Lucania ed in Sicilia. Sulla Val Padana, zona su cui l'Agip faceva maggior affidamento, le perforazioni dovevano essere spinte molto in profondità, fino a superare i 2.500 metri per raggiungere le presunte sedi di idrocarburi. La necessità di trivellare fino ad oltre 2.500-3.000 metri aveva costretto l'Agip a formulare un programma preciso per le ricerche a simili profondità assieme agli strumenti industriali adatti. Nel 1937, ottenuta la strumentazione opportuna venne eseguito il sondaggio profondissimo di Montepelato oltre i 3.000 metri, mentre un altro sondaggio, limitato a 2.000 metri venne eseguito a Montechino.

Nel 1936 l'Agip eseguì perforazioni per circa 9.500 metri, valore inferiore al 1935 e determinato dalle maggiori difficoltà di trivellazione a grande profondità. Le manifestazioni di petrolio greggio erano state irrilevanti dal punto di vista industriale, mentre si erano individuate importanti presenze di gas che avevano molto interessato l'Agip, decisa al loro sfruttamento industriale, nel caso gli studi e gli esperimenti dei suoi tecnici avessero dato risultati positivi. Le ricerche nel 1937 proseguirono nelle medesime aree mentre le trivellazioni eseguite furono pari a 12.100 metri, ma soprattutto fu individuato il giacimento di gas metano di Podenzano (Piacenza) che si presentava fruibile in termini industriali, tanto che l'Agip richiese immediatamente la concessione mineraria al Ministero delle Corporazioni per il suo sfruttamento<sup>669</sup>.

### *3. Upstream nazionale Agip: attività dal 1938-1943*

Il 30 giugno 1938 si sarebbe chiuso il programma quinquennale di finanziamenti, e l'Agip aveva già avviato gli studi per presentare al governo un ulteriore programma organico di ricerche, per integrare le precedenti valutazioni e per portare avanti le nuove ricerche, che ormai avevano bisogno di raggiungere maggiori profondità. Il programma Agip era diluito in cinque anni, come il precedente, ed era stato approvato dal governo. Il Ministero delle Finanze però aveva ridotto lo stanziamento a 60 milioni di lire, da erogarsi a partire dal 1° luglio 1938 fino al 30 giugno 1943<sup>670</sup>.

Nel 1938 erano stati perforati 12.500 metri, ma non era stato individuato nessun particolare giacimento petrolifero, mentre a Podenzano dopo la scoperta del giacimento di metano,

---

<sup>669</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 31 marzo 1937, pp. 13-14; *ibid.*, Assemblea Generale Ordinaria del 30 marzo 1938, pp. 15-16.

<sup>670</sup> AS ENI, *Fondo AGIP, Organi sociali, f. 14, b. 1, Libro Verbali 4, Consiglio di Amministrazione AGIP, 16 ottobre 1935 – 6 marzo 1940*, seduta del 22 giugno 1938, pp. 125-126.

l'Agip otteneva la concessione di sfruttamento a partire dal 1° gennaio 1939. Il giacimento individuato era talmente ricco che il presidente Puppini riteneva di potere estrarre almeno 20.000 metri cubi giornalieri per venti anni<sup>671</sup>. Il metano individuato alla profondità di 550 metri sarebbe stato sfruttato, limitatamente a 10.000 metri cubi al giorno di gas, per una serie di servizi automobilistici ed autolinee in diverse città del nord Italia, tra cui Milano mentre dal 1939 la città di Piacenza avrebbe usufruito di un metanodotto per l'impiego del gas a livello industriale e civile.

Le ricerche e gli studi dell'Agip continuarono nel 1939 in zone dell'Emilia e dell'Appennino, nella Valle del Pescara, in Lucania ed in Sicilia, anche se avevano subito un rallentamento a causa di problemi finanziari. I nuovi sondaggi erano stati eseguiti grazie ad elaborati studi geofisici e geologici, e nel 1939 l'Agip, prima in Europa, acquisiva delle moderne apparecchiature tecniche per le prospezioni sismiche a riflessione. Dalle perforazioni del 1939 (8.050 metri), i tecnici avevano potuto valutare con maggior precisione dei giacimenti di gas nella zona di Bellena-Fontevivo (2.000 metri cubi al giorno che sarebbero stati aumentati a 8.000 nel 1940) e un giacimento di petrolio greggio nella zona di Tramutola (Potenza), che però poteva avere un modesto rendimento industriale. Sul fronte del metano invece le notizie per l'Agip erano molto positive, poiché il pozzo di Podenzano continuava ad aumentare la produzione, giunta nel 1939 a quasi 3,7 milioni di metri cubi che ormai l'Agip sfruttava a livello industriale<sup>672</sup>.

Durante il periodo bellico le ricerche continuarono, anche se l'Agip era coinvolta nelle operazioni di rifornimento dei prodotti petroliferi provenienti dall'estero e nel loro trasferimento interno, oltre che nella lavorazione presso le raffinerie. Nel marzo 1940 il presidente dell'Agip Cobolli Gigli, riferiva al Consiglio sulle attività svolte dall'azienda nel campo delle ricerche, e sullo sfruttamento soprattutto del metano, per il quale si erano inaugurate le stazioni di distribuzione e compressione di Tramutola, Podenzano e Bellena. La distribuzione del metano, definito materiale autarchico e nuovo ramo dell'azienda, era particolarmente consistente in Emilia, ma erano in corso le installazioni per consentire la distribuzione del metano fino a Lodi, prevista per ottobre 1940, e la distribuzione fino a Milano prevista per il 1941<sup>673</sup>. Nel corso del 1940 le perforazioni erano state pari a 16.000

---

<sup>671</sup> *Ibid.*, seduta del 14 settembre 1938, pp. 133-134. La concessione avrebbe avuto durata trentennale.

<sup>672</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria e Straordinaria del 29 marzo 1940, pp. 14-15. Considerata la favorevole attività e situazione delle estrazioni metanifere, dal dicembre 1939 l'Agip presentò alle autorità un ulteriore vasto programma di ricerche ad integrazione delle opere in corso, a partire dal 1° gennaio 1940 fino al 30 giugno 1945 per uno stanziamento di 125 milioni di lire.

<sup>673</sup> AS ENI, *Libro Verbali 5, CDA AGIP, 6 marzo 1940 – 29 marzo 1943*, seduta del 26 aprile 1940, pp. 15-16.

metri, il doppio del 1939, ma all'esiguo aumento della produzione di greggio corrispondeva un aumento notevole della produzione metanifera che raggiunse i 5,2 milioni di metri cubi. Durante la guerra l'unico aumento di produzione costante era rappresentato dal metano che continuò ad essere estratto in quantità sempre maggiori, raggiungendo 14 milioni di metri cubi nel 1943. Le ricerche petrolifere dell'Agip per quanto instancabili, e nonostante la guerra comportasse altre priorità, si dispiegarono diligentemente senza consentire però un aumento della produzione del greggio nazionale, che rimase sempre assolutamente scarsa<sup>674</sup>.

#### 4. Downstream nazionale Agip: attività dal 1930 al 1935

La chiusura dell'anno 1929 aveva consentito all'Agip di raggiungere un utile lordo di circa 22 milioni di lire, che una volta decurtati gli ammortamenti, pari a 14 milioni circa, permetteva la distribuzione di un utile di circa 8 milioni<sup>675</sup>. Le vendite, nel corso del 1929, erano state pari a circa 422.000 tonnellate di materiali petroliferi, con sensibili aumenti delle vendite rispetto al 1928, soprattutto per la nafta che segnava un incremento del 54%<sup>676</sup>. Al fine di migliorare la rete logistica, l'Agip aveva deliberato l'aumento dei fusti di 20.000 unità e dei bidoni di 40.000 unità, mentre un elemento fondamentale dell'attività di trasporto, la sezione marittima, era limitata a quattro navi a vapore di proprietà (la *Recco*, la *Abruzzi*, la *Romagna* e la *Rapallo*) mentre il resto dei trasporti avveniva tramite noleggio<sup>677</sup>.

---

<sup>674</sup> *Ibid.*, seduta del 5 luglio 1941, p. 76; *ibid.*, seduta del 7 ottobre 1941, pp. 90-91; *ibid.*, seduta del 2 febbraio 1942, p. 96; *ibid.*, seduta dell'8 febbraio 1943, p. 180. Le produzioni di petrolio greggio nazionale furono molto esigue: nel 1940 il totale del petrolio estratto, tra l'Agip e gli operatori privati era di 11.167 tonnellate, nel 1941 era pari a 11.692 tonnellate, nel 1942 erano circa 14.000 tonnellate e nel 1943 erano 11.187 tonnellate. Le estrazioni di gas metano invece erano in crescente aumento: dal campo di Podenzano furono estratti nel 1939 ben 3,6 milioni di metri cubi, ben 6,1 milioni nel 1940, 8,5 milioni nel 1941, 15,4 milioni nel 1942 e 10,0 milioni di metri cubi nel 1943. Oltre Podenzano si sarebbero subito aggiunti negli anni Quaranta altri campi tra cui soprattutto Caviaga, cfr. F. SQUARZINA, *Le ricerche cit.*, pp. 47 sgg., e per le tabelle pp. 66-67 e Appendice 1 pp. 225 sgg.

<sup>675</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 18 marzo 1930, pp. 5-6 e p. 10. A differenza del verbale del Consiglio di Amministrazione, il bilancio indica una vendita di materiale petrolifero di 430.000 t rispetto alle 422.000 t circa che si derivano dal Consiglio; AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 25 febbraio 1930, pp. 150-151.

<sup>676</sup> AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 25 febbraio 1930, pp. 93-94. L'aumento delle vendite di benzina nel 1929 fu del 13,3% superiore al 1928, della benzina avio superiore del 33,7%, del petrolio illuminante del 22,0%, del petrolio agricolo del 15,0%, della petrolina del 39,5% e della nafta del 54,4%.

<sup>677</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 18 marzo 1930, p. 6; AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 18 marzo 1930, pp. 152-153; AS ENI, *Libro Verbali 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 19 marzo 1930, pp. 104-105; *ibid.*, seduta del 26 luglio

Il 1930 rappresentò per l'Agip un anno difficile a causa di vari problemi, ma soprattutto per il fatto che i produttori dai quali si approvvigionava, la Romania e la Russia – a cui si aggiunsero le concomitanti vendite delle compagnie americane indipendenti dai grandi trust – avevano manifestato una serie di problemi inerenti il mercato petrolifero. Contrariamente all'America, che cercava di controllare la crisi di sovrapproduzione con degli accordi fra le aziende e con una regolamentazione della produzione, la Russia e la Romania aumentavano le rispettive produzioni. Ciò fu causa in Romania di un completo disordine commerciale che ebbe ripercussioni in Italia, perché giunsero ingenti quantità di prodotti che alterarono il regolare andamento delle società importatrici. Nella fase di crisi internazionale, nel momento in cui l'Italia stava avviando i primi impianti di cracking termico, si era scatenata una lotta economica fra i trust internazionali (*Standard Oil of New Jersey* e *Royal Dutch-Shell*), i produttori di benzina da cracking e il sindacato sovietico del petrolio. Gli scontri fra i trust ebbero ripercussioni in Italia dove innescarono una guerra economica tra la *Siap* e la *Nafta* e l'Agip.

Nonostante le difficoltà, l'Agip riuscì a potenziare ulteriormente la propria rete di distribuzione, aumentando i depositi interni e costieri (soprattutto di Mestre, La Spezia e Vado Ligure insieme con l'apertura del deposito di Napoli) nonché le filiali, le agenzie, le disponibilità degli imballaggi, e dei distributori che passarono da 3.300 a 3.700<sup>678</sup>. Le vendite, rispetto al 1929, registrarono un aumento di tutti i prodotti petroliferi, soprattutto del petrolio agricolo. Quanto alla benzina, impiegata maggiormente dalla clientela privata (87% circa delle vendite) raggiunse le 105.000 tonnellate di distribuzione. Nella tabella seguente sono riportate le vendite mensili di alcuni prodotti petroliferi e la differenza fra il 1929 e il 1930<sup>679</sup>.

Tabella 11. Vendite Agip alla fine del 1930 e variazioni mensili in quintali

Mese	Benzina auto		Benzina avio		Illuminante	
	1929	1930	1929	1930	1929	1930
Gennaio	61.737	60.375	2.119	723	11.017	15.001
Febbraio	57.001	59.059	1.888	3.151	10.023	10.182

1930, pp. 137-138. Su richiesta della *Compagnia Italiana Commerciale Marittima* l'Agip deliberava di vendere la nave a vapore *Romagna*.

<sup>678</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 31 marzo 1931, pp. 5-6. Per il dato sulla benzina risulta esatto il valore di 105.000 tonnellate e non 115.000 tonnellate indicato nel bilancio, considerando per benzina la somma della benzina avio e auto; vedi più avanti.

<sup>679</sup> AS ENI, *Libro Verballi 2, CDA AGIP, 17 gennaio 1929 – 18 maggio 1931*, seduta del 16 gennaio 1931, pp. 164-166.

Marzo	76.118	98.980	2.073	3.868	12.068	18.954
Aprile	64.169	58.113	2.850	4.629	6.237	5.972
Maggio	71.431	81.886	4.484	5.435	6.970	7.167
Giugno	80.427	94.702	4.351	6.082	5.803	6.445
Luglio	86.410	106.276	6.472	7.886	7.156	8.294
Agosto	90.209	112.298	4.468	6.916	6.933	5.348
Settembre	85.176	101.715	5.194	6.797	9.180	9.390
Ottobre	74.772	92.802	3.346	6.319	11.006	15.054
Novembre	72.014	80.435	2.164	2.711	14.019	16.244
Dicembre	65.552	87.214	3.334	1.613	14.315	19.587
Totale	885.016	1.033.855	42.743	56.130	114.727	137.638

Per quanto riguardava la benzina auto, le vendite del 1930 erano superiori di 148.839 quintali (14.883 tonnellate), un aumento del 16,8% rispetto al 1929; la benzina avio pari a 13.337 quintali (1.333 tonnellate), era aumentata del 31,3%; il petrolio illuminante era aumentato di 22.911 quintali (2.291 tonnellate), cioè il 20%.

*Tabella 12. Vendite Agip alla fine del 1930 e variazioni mensili in quintali*

Mese	Petrolio agricolo		Petrolina (Gasoil)	
	1929	1930	1929	1930
Gennaio	10.424	10.700	3.991	7.762
Febbraio	2.763	23.874	4.736	9.821
Marzo	16.152	26.944	5.707	8.700
Aprile	21.320	32.467	8.432	9.385
Maggio	15.493	42.011	7.569	10.661
Giugno	28.559	56.912	6.780	12.227
Luglio	62.024	91.938	10.744	13.835
Agosto	69.214	83.879	7.543	11.095
Settembre	62.338	75.855	8.970	12.577
Ottobre	44.323	70.611	10.250	10.980
Novembre	19.833	30.734	9.012	12.229
Dicembre	15.457	14.751	9.896	11.571
Totale	367.900	560.676	93.630	130.953

Le vendite del petrolio agricolo aumentarono di 192.776 quintali (19.277 tonnellate), pari ad un incremento del 52,4% rispetto al 1929; la petrolina aumentò di 37.123 quintali (3.712 tonnellate), un incremento del 39,6% rispetto al 1929. Le vendite dei prodotti elencati erano pari a circa 191.000 tonnellate, ma l'Agip aveva venduto anche nafta e altri prodotti nel 1930, mentre il totale degli acquisti di materiali petroliferi era stato di 525.000 tonnellate<sup>680</sup>.

Nel 1930 l'Agip aveva stipulato un contratto con la società *Dicsa* per l'acquisto della sua produzione di benzina presso la raffineria di Marghera. L'accordo era stato sospeso per sopravvenuti problemi tra le due aziende, ma verso la fine del 1930, la concorrenza della *Dicsa* costrinse l'Agip ad intervenire per eliminare un fastidioso concorrente e ripristinare le condizioni di acquisto della benzina.

L'Agip aveva già stipulato un contratto con società *Benit*, da cui acquistava la benzina prodotta dagli impianti di cracking. Inoltre aveva un contratto con il *Nepthesyndacat* per la fornitura di grandi quantità di nafta per la Marina ed altri prodotti. I rapporti con il sindacato russo per la nafta avevano inoltre messo in allarme le compagnie *Siap* e *Nafta*, che non intendevano consentire all'Agip di alterare l'equilibrio del mercato italiano con delle vendite di benzina russa acquistata a basso prezzo. La guerra economica contro l'Agip continuava nei primi mesi del 1931: quando le due società seppero, nel giugno 1931, del nuovo contratto *Agip-Nepthesyndacat* incrementarono la *war price* per impedire la vendita di prodotti petroliferi russi in Italia, ma soprattutto per contrastare l'intensa opera di potenziamento che l'Agip stava sviluppando.

Nonostante le difficoltà emerse nel corso dell'anno, la rete di distribuzione dell'Agip si sviluppò con nuove filiali e agenzie, ma principalmente con nuove installazioni di depositi interni, l'acquisto di automezzi e di imballaggi e l'installazione di distributori che, tra fissi e mobili, erano aumentati a 4.335<sup>681</sup>. Con i nuovi investimenti la rete di *downstream Agip* era in grado di poter commerciare le maggiori quantità di benzina che in base ai contratti avrebbe avuto dai suoi fornitori. Per il 1932 l'Agip valutò la possibilità di vendere circa 170.000 tonnellate in base alle produzioni delle *Romsa*, *Benit* e *Dicsa* a cui si sommavano le 75.000 tonnellate di benzina di provenienza russa. Secondo un calcolo della dirigenza *Agip* fatto nel settembre 1931, le vendite della benzina sarebbero aumentate in modo costante, passando dalle 105.000 tonnellate (115 mila secondo il bilancio annuale) vendute nel 1930, alle previste 135.000 tonnellate per il 1931, alle 174.000 tonnellate per il 1932.

---

<sup>680</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 31 marzo 1931, p. 7.

<sup>681</sup> *Ibid.*, Assemblea Generale Ordinaria e Straordinaria del 30 marzo 1932, pp. 7-8.

L'Agip intendeva raggiungere e controllare almeno un terzo del consumo petrolifero in Italia, e quindi, considerato che nel 1932 si prevedeva un consumo di almeno 550.000 tonnellate di benzina, la cifra che intendeva commercializzare l'Agip per il 1932 doveva essere di 183.000 tonnellate e non di 174.000 tonnellate<sup>682</sup>.

Benché il 1931 si fosse rivelato un anno molto difficile e complesso per l'Agip, le vendite dei prodotti petroliferi, soprattutto la benzina e la petrolina avevano avuto un notevole incremento rispetto al 1930. Gli acquisti di prodotti petroliferi dell'Agip nel 1931 ammontarono a circa 600.000 tonnellate e le vendite dell'azienda furono pari a 575.000 tonnellate, che suddivise per singolo prodotto fornivano un incremento delle vendite pari a: 35% di benzina, 28% di petrolio illuminante, 68% di petrolina (gasoil), 18% di nafta e solo una riduzione del 5% del petrolio agricolo a causa delle condizioni dell'agricoltura<sup>683</sup>.

Ad ottobre 1931 le vendite della benzina, sia auto che avio, erano pari a 1.226.266 quintali (122.626 tonnellate) a cui si sarebbero dovute aggiungere altre 36.640 tonnellate da vendere entro la fine dell'anno, secondo gli impegni di acquisto dell'Agip per il 1931. In base ai suddetti dati, le vendite di benzina per il 1931 avevano raggiunto la cifra di circa 160.000 tonnellate di benzina (avio e auto), superando largamente la cifra di vendita preventivata per il settembre 1931 (135.000 tonnellate), e confermando l'aumento del 35% riportato nei verbali, assumendo quindi come esatta la vendita del 1930 pari a 105.000 tonnellate<sup>684</sup>.

Nel corso del 1931 l'Agip aveva sopportato una lunga guerra dei prezzi contro le società concorrenti, e nel momento di maggior sforzo dell'azienda, mancarono proprio gli appoggi ministeriali che anzi abbandonarono l'Agip, che grazie all'intransigenza dimostrata dal presidente Giarratana aveva conquistato e difeso una posizione sul mercato più solida verso i trust. Giarratana si rivolse a Mussolini nel settembre 1931, sintetizzando la situazione di gravità della azienda e le preoccupazioni dei trust:

Vostra Eccellenza è al corrente della battaglia che i trusts hanno sferrato contro l'AGIP, sostenuta da questa fino ad oggi abbastanza bene, per quanto le conseguenze comincino a farsi sentire. Se è vero che il consumatore italiano, per effetto della riduzione dei prezzi, guadagna circa 900 mila lire al girono, è altrettanto vero che questo è ragione per noi di grave preoccupazione agli effetti del bilancio, dato che nel secondo semestre noi potremmo veder completamente sfumare gli utili del

---

<sup>682</sup> Vedi la nota 566 e AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 23 settembre 1931, pp. 18-19.

<sup>683</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 31 marzo 1931, p. 9; AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 9 marzo 1932, pp. 43-45; AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta dell'8 marzo 1932, pp. 41-43.

<sup>684</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 12 novembre 1931, pp. 21 sgg.

primo semestre. Dopo aver scatenato questa offensiva, anche i trusts sono preoccupati ed hanno perturbato tutto il mondo politico, accusando l'AGIP di essere partita in battaglia<sup>685</sup>.

Tuttavia l'intervento di Giarratana presso Mussolini, al quale ricordava la necessità di un sostegno governativo per sconfiggere l'atteggiamento aggressivo dei trust, non aveva avuto gli esiti sperati ed anzi la politica governativa decise di istituire un dazio che colpiva soprattutto gli importatori di benzina come l'*Agip*.

Il nuovo presidente Martelli, già nel marzo 1932, rilevava che l'aumento della tassa di vendita, che elevava l'aggravio fiscale da 30 ad 80 lire al quintale, aveva inciso sul consumo interno. La diminuzione delle vendite, già avvertita nel primo trimestre 1932, si sarebbe accentuata nel corso del 1932, facilitata anche dal persistere della crisi di sovrapproduzione petrolifera mondiale<sup>686</sup>. I risultati economici non erano soddisfacenti nel primo trimestre del 1932, in quanto, rilevava il presidente Martelli, si erano contratte le vendite a causa dei bassi prezzi praticati dalla *Petrolea* e dalla contemporanea concorrenza degli importatori diretti. Rispetto al 1931 le vendite del petrolio illuminante avevano subito una contrazione, ma soprattutto la nafta aveva presentato una riduzione complessiva del 23%, in quanto moltissime industrie avevano ripristinato l'impiego del carbone a causa degli oneri fiscali imposti alla nafta. Invece, le vendite della benzina avevano subito un aumento quantitativo del 3% rispetto allo stesso periodo del 1931, mentre il petrolio agricolo avevano segnato un aumento del 64% insieme col notevole miglioramento delle vendite del gasoil che sostituiva la benzina nei trasporti pesanti<sup>687</sup>. I rapporti con le società concorrenti erano fondamentalmente normali, mentre gli importatori diretti rappresentavano il maggior elemento di disturbo del mercato interno. Gli importatori diretti davano enormi fastidi all'*Agip*, tanto che il presidente Martelli reclamava una disciplina delle importazioni, oppure una tassazione particolare che colpisse tutti gli esercenti che non avevano una organizzazione integrata<sup>688</sup>.

---

<sup>685</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., pp. 255-256.

<sup>686</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 9 marzo 1932, p. 49; AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria e Straordinaria del 30 marzo 1933, p. 8.

<sup>687</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 9 marzo 1932, pp. 59-61; AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta dell'8 marzo 1932, pp. 55-56. I dati del Comitato indicano per il primo quadrimestre 1932: diminuzione nella vendita della benzina pari al 0,8%, del petrolio illuminante pari al 0,9% ed un aumento della vendita del petrolio agricolo dell'89,0%, e della petrolina (gasoil) del 70,6%; *ibid.*, seduta del 23 giugno 1932, pp. 64-66.

<sup>688</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 23 giugno 1932, pp. 67-68; AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 23 giugno 1932, pp. 61-62. Analogamente Petretti riteneva essenziale che lo Stato difendesse le organizzazioni a carattere nazionale.

L'attività commerciale dell'*Agip* continuava a risentire del clima di crisi generale che intaccava i prezzi dei prodotti petroliferi, tanto che la benzina non assicurava un andamento economico positivo, nonostante i quantitativi venduti fossero aumentati rispetto ai primi mesi del 1932. Il prezzo della benzina praticato nei maggiori centri di consumo rappresentava il puro costo, e ciò a causa dell'attività della compagnia russa *Petrolea* e degli importatori diretti. Questi non avevano da affrontare spese generali simili alle società organizzate e perciò praticavano ai clienti condizioni di vendita vantaggiose. La situazione del mercato italiano era tale che l'*Agip*, e le due concorrenti *Siap* e *Nafta*, si erano incontrate per cercare di risolvere la questione dei prezzi ed eventualmente accordarsi contro le azioni indipendenti della *Petrolea*<sup>689</sup>.

Alla fine del 1932 la tassa di vendita emessa dal governo nel 1931, aveva inciso nell'intera distribuzione *Agip* in modo che il confronto tra i due esercizi commerciali 1931-32 risentiva in maniera sensibile, soprattutto nelle vendite della benzina che diminuirono a favore del gasoil. Alla fine del novembre 1932 le vendite *Agip* manifestavano il mantenimento delle posizioni acquisite dall'azienda, nonostante la diminuzione del consumo, la crisi generale e l'ingresso della *Petrolea* nel mercato italiano<sup>690</sup>. L'*Agip* aveva venduto, a fine novembre 1932 la cifra di 232.251 tonnellate di carburanti esclusa la nafta, con un leggero aumento rispetto al 1931 di circa 10.000 tonnellate. In base alle importazioni di benzina e alla produzione italiana del 1932, la benzina aveva subito una contrazione del 6,4% e le vendite dell'*Agip* erano state pari a 130.638 tonnellate con circa 3.000 tonnellate di riduzione sul 1931. Nonostante la piccola flessione, la percentuale di vendita dell'*Agip* nel mercato italiano era passata dal 28 al 30% del consumo, una posizione tutto sommato positiva, considerate le condizioni generali e la presenza della *Petrolea*. Le vendite del petrolio erano state di 70.009 tonnellate, con un aumento di 2.000 tonnellate, il 3% rispetto al 1931, a fronte di 136.251 tonnellate di importazione e di circa 15.000 tonnellate di produzione nazionale. Per quanto riguardava la petrolina, una particolare miscela di gasoil, le vendite erano state di 31.604 tonnellate contro le 20.262 tonnellate dell'anno precedente con un aumento del 56%. La nafta aveva registrato una contrazione nelle vendite del 20% a causa di diversi fattori, tra i quali gli oneri fiscali che avevano indirizzato le aziende ad acquistare carbone. Inoltre i bassi prezzi della

---

<sup>689</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 13 settembre 1932, pp. 74-78.

<sup>690</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 14 dicembre 1932, pp. 74-77.

concorrenza avevano costretto l'Agip a limitare le vendite della nafta, che erano state di 255.866 tonnellate contro le 321.863 tonnellate del 1931.

Tabella 13. Vendite dell'Agip e differenze tra il 1931-32 espresse in tonnellate

Prodotti		1931 – t	1932 – t	Differenza	Vendite Agip – t	
Benzina	Importazioni	342.546	290.334	- 52.212, 15,2%	1931	1932
	Produzione	120.149	142.833	+ 22.684, 18,9%	133.973	130.638
	Totale	462.695	433.167	- 29.528, 6,4%		
Petrolio	Importazioni	136.545	136.251	- 294, 0,9%	68.016	70.009
	Produzione	15.400	15.400			
	Totale	151.945	151.651	- 294, 0,9%		
Petrolina					20.262	31.604
Nafta					321.863	255.866

Dai vari elementi, e senza considerare il dicembre per il quale nei verbali non vi sono dati, il totale delle vendite dell'Agip nel 1932 era pari a circa 490.000 tonnellate di prodotti petroliferi, con una riduzione rispetto al 1931 dovuta alle particolari condizioni generali del periodo.

L'Agip importava prodotti petroliferi principalmente dalla Russia, grazie agli accordi con il *Nepthesyndacat*, e dalla Romania, non solo tramite le sue aziende controllate. Acquistava inoltre le produzioni nazionali di benzina della *Romsa*, della *Benit* e della *Dicsa*. Dal 1930 questi erano i principali fornitori dell'Agip, anche se per le importazioni del petrolio greggio, a partire dal 1935, assumeva un ruolo primario la Romania che provvedeva ai due terzi degli approvvigionamenti Agip. Per i lubrificanti, restava ancora indispensabile l'importazione statunitense, mentre i residui da lavorare negli stabilimenti di cracking giungevano soprattutto dalla Romania e dalla Russia, con inferiori contributi dalla Persia e dagli Stati Uniti. Solo dopo il 1935 cominciarono ad affluire in Italia i primi carichi di greggio albanese.

In base agli accordi col sindacato russo per la nafta, l'Agip importava una quantità fissa di benzina dal 1930 al 1934, pari a: 75.000 t, di petrolio per 12.000 t e di gasoil per 15.000 t. Analogamente l'Agip ritirava la benzina prodotta dalla società *Benit*, nonché la produzione della *Romsa*. Gli acquisti della produzione di benzina cracking dalla società *Benit* e dalla società *Dicsa* rientravano negli accordi firmati dall'Agip nel 1929 e nel 1931 nel quadro

delle famose convenzioni cracking dei tre gruppi privati – *Shell*, *Petrofina* e *Dicsa* – con lo Stato, molto discussi all'epoca e di cui l'*Agip*, ente di Stato, era stata nettamente esclusa<sup>691</sup>. L'*Agip* si approvvigionò dal *Nepthesyndacat* fino al termine del contratto che scadeva nel 1934. La produzione della *Dicsa* si ridusse nel 1934, in quanto le protezioni della legge sul cracking, erano state eliminate con il nuovo decreto del novembre 1933 e dal successivo decreto del febbraio 1934 sulle nuove disposizioni fiscali degli oli minerali. Il provvedimento colpiva anche la raffineria *Romsa*, sezione industriale dell'*Agip*, costringendola a ricercare delle soluzioni tecnico-industriali più adatte ai fini di una produzione competitiva e remunerativa<sup>692</sup>. Come primo provvedimento l'*Agip* fece in modo che la *Romsa* non lavorasse più i greggi provenienti dal Mar Nero, per orientare la produzione sui greggi americani, che offrivano un costo minore, ma soprattutto garantivano risultati più convenienti<sup>693</sup>. La seconda azione dell'*Agip* prevedeva il raggiungimento di varie economie con l'assorbimento della *Romsa* nell'*Agip*, da tempo progettata ma sempre rimandata, una possibilità avallata dall'intero Consiglio e sostenuta anche dal ministro delle Finanze.

Il decreto del 1933 aveva lo scopo di facilitare la costruzione di stabilimenti a ciclo completo in Italia, al fine di sviluppare una industria di raffinazione italiana che superasse la fase di produzione dei residui per concentrarsi sui greggi, migliorando al contempo la situazione finanziaria dello Stato, limitando l'utilizzo di valuta pregiata, fino ad allora impiegata per l'importazione delle materie bianche. Il decreto consentiva alle società

---

<sup>691</sup> Il presidente dell'*Agip* Giarratana si scagliò più volte contro quella che era una truffa legalizzata ai danni dello Stato, a causa delle note speculazioni favorite anche dalla connivenza di alcuni settori della pubblica amministrazione, a cui si appoggiavano le grandi corporation petrolifere per ottenere dei vantaggi. Nel luglio 1932, sulla rivista «Barometro economico», Giarratana rilevava alcune anomalie della legge sul cracking: «la legge del 1924, fatta per favorire la produzione interna, concedeva di pagare dazi ridotti agli olii minerali impiegati in processi di trasformazione qualunque fosse l'importanza degli impianti. La protezione media risultava di circa 350 lire la tonnellata, (per la benzina e il lampante così ottenuti) il che rappresentava una protezione molto conveniente per impianti che possono lavorare fino alle 100 mila tonnellate di greggio all'anno. Non si capisce perché, avendo la raffineria di Fiume costruito un impianto di cracking con la legge del 1924, dimostrando praticamente la convenienza dei risultati economici di tale impianto, si sia viceversa arrivati alla legge del 1926 che accordava nuovi eccezionali favori alla lavorazione dei residui. È naturale che in vista dei profitti da ottenere alle spalle dello stato le domande non siano mancate. Di fronte a tre imprese che hanno ottenuto le concessioni, esiste una quindicina di domande, tra le quali ve ne sono di quelle che rinunciano esplicitamente ai benefici della legge del 1926», cfr. C. ALIMENTI, *La questione* cit., pp. 43-44 e pp. 98-99. Per gli approvvigionamenti *Agip* vedi, AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 31 marzo 1931, p. 6; *ibid.*, Assemblea Generale Ordinaria e Straordinaria del 30 marzo 1932, pp. 9-11; *ibid.*, Assemblea Generale Ordinaria e Straordinaria del 31 marzo 1933, p. 9; *ibid.*, Assemblea Generale Ordinaria del 29 marzo 1934, p. 9; *ibid.*, Assemblea Generale Ordinaria del 30 marzo 1935, p. 8. Dal 1935 gli approvvigionamenti dalla Russia venivano importati senza un contratto particolare, come negli anni precedenti, ma in base ad esigenze contingenti.

<sup>692</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 26 febbraio 1934, pp. 133-135.

<sup>693</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 10 marzo 1934, p. 124.

petrolifere di presentare la richiesta per la concessione di costruzione ed esercizio di impianti per la lavorazione a ciclo completo dei petroli greggi. Sia le società private che lavoravano i residui, sia l'Agip, avevano presentato le apposite richieste per le nuove strutture industriali. Come illustrava al Consiglio il presidente Martelli il 6 giugno 1934, era imminente la pubblicazione del regolamento attuativo della legge del novembre 1933, ma nel frattempo già diverse società, quali la *Shell*, la *Petrofina-Benit* ed anche la *Standard Oil* tramite la *Siap*, avevano presentato le domande per la costruzione dei nuovi impianti. Anche l'Agip aveva presentato la richiesta di costruzione di un impianto da costruire a Bari, ma con la decisione di acquisire le strutture industriali di Porto Marghera, del Gruppo Volpi, il programma industriale per Bari e tutta la complessa organizzazione connessa, cioè la raffinazione dei petroli albanesi, era stata rinviata<sup>694</sup>. Sia la *Romsa* che la *Dicsa* avevano necessariamente bisogno di nuovi interventi, al fine di potenziarne le rese produttive, sia quantitativamente che qualitativamente. Considerate tutte le necessità dell'azienda, il presidente Martelli si augurava che il governo valutasse con attenzione gli interessi dell'Agip, nel momento in cui avesse deciso di accordare le concessioni per gli impianti alle altre società private.

Tabella 14. Acquisti Agip di benzina in tonnellate

	1931	1932	1933	1934
Nepthesyndacat	75.000	75.000	75.000	75.000
Romsa	25.000*	30.353	29.199	10.435
Dicsa	10.538	19.322	26.426	22.419
Benit	29.959	30.843	31.321	25.779

\* Nostra stima in base alla produzione del 1932 della *Romsa* e della *Siap* (in base ai dati pubblicati da G.E. Kovacs)

In base agli accordi con il *Nepthesyndacat* l'Agip importava anche altri prodotti petroliferi, mentre dalla società *Benit* l'Agip avrebbe ritirato in base al contratto la produzione del 1929 fino al 30 gennaio 1930, per una cifra massima di 22.000 tonnellate. La *Benit* aveva all'epoca una capacità di lavorazione industriale di circa 120-130 mila tonnellate di residui, che avrebbero potuto fornire circa 38.000 tonnellate di benzina, ma in realtà il quantitativo era inferiore.

A partire dal 1934 si impose per l'Agip la necessità di costruire delle proprie raffinerie a ciclo completo. La dirigenza aveva cominciato con il potenziare la *Romsa*, la sezione

<sup>694</sup> *Ibid.*, seduta del 6 giugno 1934, pp. 141-142.

industriale dell'Agip che aveva già una raffineria a ciclo completo, ma aveva bisogno di nuovi investimenti per raggiungere gli obiettivi che l'Agip si era prefissata. Dopo gli investimenti dei primi anni Trenta, che portarono la capacità di lavorazione degli impianti a 120.000 tonnellate di petrolio greggio, la raffineria aveva lavorato alcune quantità di greggi rumeni, dapprima 5.000 tonnellate nel 1931 con esito soddisfacente, tanto che nel 1932 l'Agip aveva preventivato di acquistare dalla *Prahova* circa 30-35.000 tonnellate di greggio da raffinare in Italia, avviando quel flusso di greggio *italiano* per cui l'Agip aveva duramente lavorato in Romania<sup>695</sup>. L'Agip aveva anche deciso l'ulteriore acquisto, dall'altra sua società rumena *Petrolul Bucuresti*, di 20.000 tonnellate da impiegare come petrolio illuminante e petrolio agricolo. Erano i primi passi dell'Agip verso i *suoi* petroli greggi, verso l'indipendenza dai petroli russi e dagli altri fornitori, in attesa che anche i petroli albanesi fornissero l'atteso contributo. A partire dal 1935 l'Agip, liberatasi dal favorevole ma scomodo contratto col *Nepthesyndacat*, dava inizio alle importazioni del greggio rumeno che avrebbe rappresentato la maggior fonte di rifornimento italiana, nonostante alcuni apporti petroliferi di altri fornitori. Affinché la *Romsa* lavorasse su petroli rumeni, il presidente dell'Agip si sarebbe recato in Romania per stipulare i contratti di acquisto dei prodotti necessari alla *Romsa* e all'Agip, considerati anche i recenti accordi di clearing avvenuti fra i Governi italiano e rumeno<sup>696</sup>. Nel frattempo, la *Romsa* nel 1935 lavorava su petroli greggi di provenienza americana nonché sui primi carichi di greggio albanese; dal 1937 giungevano delle quote di greggio dal Messico e dal Golfo Persico<sup>697</sup>. L'acquisto degli stabilimenti della *Dicsa* presso Marghera rientrava nella politica di rafforzamento dell'Agip, nonostante l'acquisto avesse causato un rinvio della costruzione della nuova raffineria con sede a Bari per la lavorazione dei greggi albanesi. Il greggio albanese era pesante ed a base asfaltica, e il miglior procedimento tecnico per la sua lavorazione, consisteva nella idrogenazione, come consigliato dalla azienda statunitense *Universal Oil Products Inc., U.O.P.* alla quale venne richiesto un parere. Con il procedimento di sola distillazione primaria, la benzina ottenuta avrebbe avuto una resa piuttosto bassa pari al 13%, mentre con i processi di distillazione e cracking si sarebbe

---

<sup>695</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 10 dicembre 1931, p. 35; AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 22 gennaio 1932, p. 38.

<sup>696</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 15 ottobre 1934, pp. 148-149; *ibid.*, seduta del 10 gennaio 1935, p. 160; AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 15 ottobre 1934, p. 146; *ibid.*, seduta del 10 gennaio 1935, p. 149.

<sup>697</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 30 marzo 1938, p. 11; G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie cit.*, p. 101.

giunti ad una resa del 40%. La lavorazione per idrogenazione avrebbe invece consentito una resa di circa l'80%<sup>698</sup>.

Una volta acquisita la *Dicsa*, l'*Agip* diede inizio ai lavori necessari al suo ampliamento, dal momento che intendeva realizzare una raffineria dalla capacità di lavorazione di 300.000 tonnellate di petrolio greggio, da cui ricavare circa 125.000 tonnellate di benzina. La ripresa della lavorazione dei residui tramite cracking era prevista per aprile 1935, e alla fine dell'anno, la raffineria *Agip* di porto Marghera aveva lavorato circa 70.000 tonnellate di materia prima. La produzione di benzina era stata di oltre 20.000 tonnellate, ma la raffineria stava lavorando a regime ridotto per via dei vari lavori di ristrutturazione degli impianti<sup>699</sup>.

Contemporaneamente alle ristrutturazioni industriali delle sue società, l'*Agip* sviluppava l'intera rete di *downstream* nazionale, dai magazzini (depositi interni e depositi costieri) che venivano costantemente accresciuti, ai distributori automatici. La distribuzione, costituita da distributori fissi e mobili, era notevolmente aumentata passando dai 3.700 distributori del 1930, ai 4.335 del 1931, per poi salire a 5.221 nel 1932 e raggiungere i 5.303 distributori automatici del 1933, di cui 4.498 fissi e 804 mobili. L'espansione dei servizi *Agip* era parallela agli aumenti nel tonnellaggio degli approvvigionamenti e delle vendite che si erano mantenute soddisfacenti nonostante la crisi.

Nel 1933 si verificò nel mercato italiano un aumento delle importazioni, dovuto ai maggiori quantitativi di residui destinati alla lavorazione dell'industria nazionale che infatti aveva fornito circa 163.000 tonnellate dai tre impianti di cracking. L'*Agip* si rifornì della benzina necessaria dalla *Benit*, dalla *Dicsa* e dalla *Romsa* per circa 87.000 tonnellate che sommate alle 75.000 tonnellate fornite dal *Nepthesyndacat*, consentirono la vendita di circa 162.000 tonnellate, cifra che le permise di incrementare le vendite della benzina del 1932 e di raggiungere nel complesso delle vendite dei vari prodotti petroliferi il primo posto rispetto alle aziende concorrenti<sup>700</sup>. Sempre nel 1933 l'*Agip* cominciava ad importare quantità di petrolio greggio dalla Romania: 42.200 t nel 1933, 47.900 t nel 1934, 85.000 t nel 1935 e appena 12.400 t nel 1936. A partire dal 1930 la Romania rappresentava per

---

<sup>698</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., pp. 101-102.

<sup>699</sup> AS ENI, *Libro Verbali 4, CDA AGIP, 16 ottobre 1935 – 6 marzo 1940*, seduta del 11 marzo 1936, p. 10; AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 31 marzo 1936, p. 12.

<sup>700</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 10 marzo 1934, pp. 120-121; AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 29 marzo 1934, pp. 8-9.

l'Italia il primo paese fornitore di residui da impiegare nelle industrie di cracking, e dal 1929 al 1936 figurava al primo posto come fornitore di petrolio raffinato<sup>701</sup>.

Le vendite della benzina da parte dell'Agip nel 1934 subirono una riduzione, a causa degli «importatori sporadici» che praticavano prezzi inferiori alle grandi compagnie; inoltre, la produzione del 1934 dei fornitori nazionali dell'Agip, era stata inferiore al 1933 e addirittura nulla quella della *Dicsa* nei primi mesi del 1934, a causa del sopravvenuto decreto del 1934 sulle protezioni doganali. L'Agip acquistò circa 133.600 tonnellate di benzina tra la produzione della *Romsa*, della *Benit* e della *Dicsa*, comprese le forniture sovietiche di 75.000 tonnellate, ragion per cui nel corso del 1934 era dovuta ricorrere a maggiori importazioni dall'estero per sopperire alle carenze nazionali. Le importazioni del 1934 erano state pari a circa 665.000 tonnellate, e nonostante i problemi affrontati nel corso dell'anno, l'Agip era riuscita non solo a mantenere le posizioni raggiunte ma anche ad incrementare il volume delle vendite, superando la cifra di affari del 1933<sup>702</sup>.

La legge del 1933 prevedeva anche l'istituzione delle licenze di importazione, un sistema che avrebbe dovuto controllare la produzione e distribuzione interna di prodotti petroliferi. Il vicedirettore Carafa d'Andria, dopo il viaggio in Romania del novembre 1934, aveva concordato le quantità di prodotti petroliferi da importare, in base alle nuove disposizioni di contingentamento previste dalla legge del 1933<sup>703</sup>:

Tabella 15. Prodotti petroliferi da importare dalla Romania per il fabbisogno Agip del 1935

Prodotti petroliferi da importare dalla Romania secondo le licenze di importazione del 1935 espressi in tonnellate	
Benzina avio	7.000/8.000
Benzina auto	40.000/45.000
Petrolio illuminante	15.000/16.000
Petrolio agricolo	35.000/40.000
Gasoil	24.000
Olio greggio – primi 6 mesi del 1935	50.000
Residui paraffinosi da crackizzare – primi 6 mesi del 1935	10.000

<sup>701</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., p. 68; C. ALIMENTI, *La questione* cit., pp. 99-107.

<sup>702</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 12 marzo 1935, pp. 167-169; AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 30 marzo 1935, pp. 7-9.

<sup>703</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 10 gennaio 1935, pp. 159-160.

Olio combustibile fluido	150.000
Olio combustibile denso	130.000
Totale	434.000 circa

Il totale di circa 434.000 tonnellate, se interamente acquistato, rappresentava una stima per difetto, poiché dovevano aggiungersi 35.000 tonnellate di olio greggio che erano state ritirate nel secondo semestre del 1935, secondo le licenze di importazione. L'Agip era stata autorizzata ad immettere direttamente sul mercato italiano il totale di 471.000 tonnellate di prodotti petroliferi senza considerare i residui<sup>704</sup>. Secondo gli accordi con la Romania, il totale da importare era pari a 469.000 tonnellate, che rappresentava solamente la parte del fabbisogno italiano che l'Agip importava dalle aziende rumene, ma non era ancora il valore complessivo delle importazioni rumene. Infatti il greggio ed i residui da destinare al cracking di Venezia-Marghera, e presso la *Romsa*, circa 200.000 tonnellate, sarebbero serviti a fornire le seguenti quantità di prodotti finiti: 65.000 t di benzina, 20.000 t di petrolio, 5.000 t di acqua ragia minerale, 45.000 t di gasoil, 6.000 t di olio lubrificante e 15.000 di bitume di petrolio.

Perciò al totale dei prodotti petroliferi acquistati dall'Agip dalla Romania nel 1935, di circa 469.000 tonnellate, si devono aggiungere le accennate circa 200.000 tonnellate tra oli greggi e residui, valore a cui possiamo risalire dalla cifra di prodotti finiti da ottenere fra le fabbriche Agip di Marghera e Fiume. Infatti, sapendo l'esatto quantitativo necessario all'Agip di prodotti finiti pari a 156.000 tonnellate e considerando una resa dell'80% circa della lavorazione della materia prima, otteniamo dalle 200.000 tonnellate di greggi e residui circa 160.000 tonnellate di prodotti finiti, oppure con una resa dell'85% una cifra di 170.000 tonnellate di prodotti finiti, rimanendo il resto suddiviso in scarti e perdite. Delle potenziali 200.000 tonnellate da impiegare negli stabilimenti di cracking sappiamo che 85.000 tonnellate erano greggi direttamente importati dalla Romania e quindi per l'Agip i residui necessari erano pari a circa 115.000 tonnellate.

Sommando questi due valori espressamente indicati, cioè gli acquisti di 469.000 tonnellate con i residui pari a 115.000 tonnellate, si raggiunge la cifra di 584.000 tonnellate, che superava la produzione della *Prahova* del 1935 pari a 490.000 tonnellate di greggio. I

---

<sup>704</sup> L'Agip era stata autorizzata ad immettere sul mercato 471.000 tonnellate di materiali petroliferi così suddivisi: 90.000 t di benzina (auto e avio), 55.000 t di petrolio, 35.000 t di gasoil, 220.000 t di nafta e 17.000 t di lubrificanti.

residui erano materiali già trattati con una prima lavorazione, ed era possibile che l'Agip li avesse acquistati sul mercato rumeno, e non direttamente dalle sue aziende controllate<sup>705</sup>.

Infatti nel totale delle importazioni indicato nei bilanci Agip, le importazioni del 1935 dell'azienda dalla Romania erano pari a circa 539.000 tonnellate. Considerando che le cifre summenzionate erano indicative dei fabbisogni Agip, ma non indicavano l'obbligo di acquisto dell'intero ammontare, la cifra fornita dall'Agip è verosimile. Ad esempio, i lubrificanti venivano regolarmente acquistati principalmente dagli Stati Uniti, e tra le licenze di importazione e il totale indicato nella tabella degli oli combustibili vi è una differenza di 60.000 tonnellate che probabilmente non furono acquistate in Romania.

Le cifre relative alle importazioni generali del 1935 fornite invece da Alimenti, riportano circa 660.000 tonnellate di soli residui importati dalla Romania, il primo paese fornitore di tali prodotti oltre, ed altre 400.000 tonnellate di diversi prodotti. Secondo i dati dell'autore, le importazioni totali dalla sola Romania ascendevano per l'anno 1935 a circa 1.000.000 di tonnellate. Anche il presidente Giarratana aveva rilevato che la Romania era il primo paese fornitore di oli residui dell'Italia, ed è quindi naturalmente possibile che le 115.000 tonnellate di residui siano state importate dalla Romania.

Le differenze sostanziali sulle importazioni del 1935 si possono spiegare con il fatto che nel corso dell'anno, con la preparazione della guerra in Africa, le importazioni di prodotti petroliferi erano state aumentate notevolmente e non tutte le cifre erano state conteggiate. Tutto questo è molto plausibile, in quanto non tutti i prodotti petroliferi importati dall'Italia venivano riportati nelle importazioni, ed i rifornimenti per la Regia Marina e per la marina mercantile avvenivano extra dogana, quindi non comparivano nelle statistiche, rendendo chiaramente difficilissimo il calcolo delle effettive importazioni totali dei prodotti petroliferi. Inoltre anche altri prodotti non comparivano nel totale delle importazioni, in quanto i prodotti petroliferi elencati rappresentavano solamente una serie di merci e ne escludevano delle altre. Ad esempio, dalle statistiche doganali relative alle importazioni petrolifere del 1934, emerge che i quantitativi di residui da utilizzare per la marina erano tutti extra dogana, mentre nei dati portuali le importazioni sbarcate venivano calcolate realmente. Le importazioni totali sbarcate nei porti del 1934 erano state di 2.636.000 tonnellate di cui: 178.000 t di greggi, 408.000 t di benzine, 177.000 t di petrolio, 109.000 t

---

<sup>705</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 31 marzo 1936, pp. 10-12; C. ALIMENTI, *La questione* cit., p. 107 e pp. 110-113; M. PIZZIGALLO, *L'Agip* cit., p. 68, dove l'ex presidente dell'Agip Giarratana indicava la sola produzione della Prahova per il 1934 in 578.000 tonnellate circa; D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., p. 106. Secondo la relazione Agip relativa all'esercizio dell'anno 1935, i prodotti petroliferi ritirati dalla Romania erano pari a 539.000 tonnellate, AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 31 marzo 1937, p. 10.

di lubrificanti e oli combustibili residui (gasoil e fuel oil) 1.764.000 t. Nelle statistiche doganali del 1934, invece, le importazioni risultavano di 1.830.000 tonnellate, limitate a soli cinque prodotti petroliferi – greggi, benzine, lubrificanti, residui e petrolio – mentre l'eccedenza di ben 806.000 tonnellate, era da attribuirsi a quantitativi extra dogana, soprattutto per la marina militare e mercantile, pari a 644.000 tonnellate di soli residui<sup>706</sup>. Nel 1935, in base alle licenze di importazione e produzione emesse dal ministero, e secondo i dati riportati da Alimenti, le materie petrolifere immesse sul mercato, senza considerare le materie prime destinate al cracking e alle raffinerie, erano: la benzina per 530.000 t, il petrolio per 219.000 t, gli oli combustibili (gasoil e fuel oil) per 1.156.200 t, lubrificanti per 115.612 t, bitumi per 89.050 t e altri oli per 15.500 t. L'intero ammontare di materiali petroliferi del 1935 era di 2.125.362 tonnellate, ma nel corso dell'anno aumentarono leggermente le necessità di fuel oil di circa 80.000 tonnellate, portando il totale a 2.200.000 tonnellate circa; l'importazione di benzina invece era superiore al consumo che era rimasto più contenuto nel corso dell'anno<sup>707</sup>. Il totale indicato da Alimenti è lo stesso che Jacobini riporta nel suo studio sull'*Agip*: dati ufficiali che non riportano le quantità di materiali petroliferi necessari alle marine mercantili e militari, perciò le loro necessità sono da considerare come gettito extra rispetto alle pubblicazioni ufficiali. Per il 1935, in attesa del rinnovo del trattato del commercio italo-russo, l'*Agip* aveva intenzione di importare dalla Russia una certa quantità di olio combustibile, circa 120.000 tonnellate, per il rifornimento delle motonavi delle compagnie di navigazione, ma non era previsto nessun contratto sulla falsariga dei precedenti accordi *Agip-Nepthesyndacat*<sup>708</sup>. Sommando la cifra delle previste importazioni russe, circa 120.000 tonnellate di olio combustibile, alle circa 584.000 tonnellate importate direttamente dalla Romania dall'*Agip*, il totale delle importazioni dell'*Agip* ascendeva a 704.000 tonnellate. Considerando che nel 1935 l'*Agip* importò totalmente 850.000 tonnellate di prodotti petroliferi, significa che le restanti 146.000 tonnellate circa erano state importate, probabilmente dalla Russia nel corso dell'anno. In effetti le importazioni totali provenienti dalla Russia per il 1935 erano state pari a circa 235.000 tonnellate, e l'*Agip* aveva sempre avuto un particolare rapporto con il *Nepthesyndacat*<sup>709</sup>.

---

<sup>706</sup> Cfr. C. ALIMENTI, *La questione* cit., pp. 111-113.

<sup>707</sup> I dati sono gli stessi in Jacobini, vedi *Documenti* cit., Vol. 1, Monografia VII, *Disciplina delle attività petrolifere italiane nell'immediato anteguerra mondiale – Licenze di importazione e di produzione - Quote di mercato*, pp. 139-140.

<sup>708</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 10 gennaio 1935, pp. 159-160.

<sup>709</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 31 marzo 1936, pp. 10-12. L'*Agip* nel 1935 aveva migliorato la propria rete di

Nel 1934 l'Italia importò complessivamente 1.828.413 tonnellate di prodotti petroliferi, cifra di solito utilizzata dagli studiosi e che figura nelle statistiche, ma alla quale si devono aggiungere alcuni prodotti non conteggiati per 145.000 tonnellate circa (vari oli minerali, bitume di petrolio, coke di petrolio) per un totale di 1.974.000 tonnellate circa. Analogamente nel 1935 le importazioni ufficiali indicano il valore di 2.081.591 tonnellate, ma mancano alcune categorie di prodotti, e come già citato in precedenza, non vengono conteggiate le necessità per la Regia Marina e per la marina mercantile, quantità extra dogana. Per il 1935 le importazioni erano pari a circa 2.500.000 tonnellate, sia a causa degli aumenti per l'attività bellica e sia perché vi erano da aggiungere i relativi prodotti per la marina, valutabili in circa 500.000 tonnellate, tra marina militare e mercantile<sup>710</sup>.

Tabella 16. Importazioni italiane nel 1934 per paesi d'origine in tonnellate (Alimenti)

	Benzina	Petrolio	Lubrificanti	Residui	Greggi	Totale	%
Romania	56.943	58.598	3.690	465.871	47.898	633.000	34,6
Russia	91.316	39.360	6.433	258.745	7.277	403.133	22,0
Persia	117.265	16.447	-	86.932	-	220.645	12,0
Stati Uniti	22.700	23.223	51.710	67.024	24.060	188.720	10,3
Antille Olandesi	18.936	3.908	-	128.920	-	151.765	8,3
Francia	-	-	-	72.428	-	72.428	4,0
Colombia	-	-	-	-	63.687	63.687	3,5
Indie Olandesi	32.822	5.570	-	2.358	-	40.750	2,2
Venezuela	5.444	2.093	-	23.843	-	31.380	1,7

distribuzione installando nuovi distributori per un totale di 6.300 apparecchi, acquistando inoltre automezzi (318 totali) e carri cisterne (832 totali). Nel 1935 le due navi avevano caricato 224.000 tonnellate di prodotti petroliferi, con un incremento rispetto al 1934 del 16%. Tuttavia per la grande quantità di importazioni avvenuta nel corso del 1935 l'Agip era dovuta ricorrere al noleggio di navi di terzi per un tonnellaggio complessivo superiore a quello del 1934; C. ALIMENTI, *La questione* cit., p. 107.

<sup>710</sup> Cfr. C. ALIMENTI, *La questione* cit., p. 111. Nel 1930 il fabbisogno delle marine mercantile e militare era stato valutato dal presidente Agip Giarratana in circa 500.000 tonnellate. La Regia Marina aveva avviato un deciso piano di riarmo a partire dal 1934-35, ma considerato il periodo di pace è possibile ritenere 200.000 tonnellate annue di oli combustibili una cifra ben superiore alle necessità della Marina Militare. La stima di 500.000 tonnellate era superiore ai bisogni delle marine italiane, ma non è escluso che fu realmente la cifra richiesta dagli organi competenti come quantità da importare, in quanto gli apprezzamenti delle gerarchie militari erano molto superiori alle effettive esigenze delle forze armate. Ad esempio per il 1936 secondo la relazione della Commissione per lo studio sui trasporti dei rifornimenti della nazione in guerra, il CTR, la Marina militare richiedeva ben 1.524.000 tonnellate di materiali petroliferi per raggiungere, dal 1937 al 1939, oltre 2 milioni di tonnellate di richieste. Le cifre erano del tutto sproporzionate al reale fabbisogno della Marina militare e la cifra di 200.000 tonnellate del 1935 era ugualmente elevata. Per le valutazioni della CTR vedi F. MINNITI, *Le materie prime nella preparazione bellica dell'Italia (1935-1943) (parte prima)*, in «Storia contemporanea», febbraio 1986, anno XVII, n° 1, pp. 5-40.

Antille UK	-	-	-	14.910	-	14.910	0,8
Altri paesi	1.457	1.224	3.845	1.451	26	7.296	0,6
Totali	346.883	150.423	65.678	1.122.482	142.948	1.828.413	100

Le importazioni del 1934 comportarono il minor esborso finanziario dell'Italia per l'acquisto di prodotti petroliferi, circa 296 milioni di lire, una riduzione delle spese che, a partire dal 1930 continuava con costantemente. Oltre al minor onere finanziario, si erano elevate notevolmente le importazioni, circa 2 milioni di tonnellate, con una forte prevalenza dei residui da impiegare negli stabilimenti di cracking, che proprio negli anni 1931-33 avevano segnato il maggior incremento nelle lavorazioni. Le raffinerie a ciclo incompleto vennero poi affiancate dalle nuove raffinerie a ciclo completo, capaci di lavorare direttamente gli oli greggi, come le moderne raffinerie di Livorno e Bari della *Anic*, che inoltre potevano lavorare i greggi ed i combustibili solidi con il processo di idrogenazione.

*Tabella 17. Importazioni italiane nel 1935 per paesi d'origine in tonnellate (Alimenti)*

	Benzina	Petrolio	Lubrificanti	Residui	Greggi	Totale	%
Romania	157.806	94.483	10.293	660.725	84.961	1.008.268	48,3
Russia	54.305	23.114	16.357	141.849	-	235.615	11,4
Persia	84.180	18.572	-	127.242	-	229.994	11,1
Stati Uniti	19.982	6.226	56.673	39.963	22.774	145.618	7,0
Antille Olandesi	29.439	7.447	439	197.308	-	234.633	11,3
Francia	905	-	-	50.555	-	51.460	2,5
Colombia	-	-	-	-	64.407	64.407	3,1
Indie Olandesi	17.699	3.204	-	4.860	-	25.763	1,2
Venezuela	583	701	1.987	15.133	-	18.404	0,9
Antille UK	-	-	-	8.604	-	8.604	0,4
Altri paesi	1.631	785	4.188	4.372	47.949*	58.825	2,8
Totali	366.530	154.532	89.937	1.250.601	219.991	2.081.591	100

\* Di cui 47.838 t dall'Iraq.

I dati riportati da Jacobini nella sua estesa e ricca relazione sono i medesimi – come si vede nell'appendice III – con la variante che le importazioni di carburanti sono indicate in

generale, senza la distinzione attuata da Alimenti, cioè la benzina e il petrolio (carburanti) figurano in un'unica voce. Il tonnellaggio è pressoché identico, 497.000 tonnellate di carburanti per il 1934 (benzina e petrolio) e circa 525.000 tonnellate di carburanti per il 1935. Dalle tabelle emerge il ruolo sempre più importante assunto dalla Romania come primo fornitore dell'Italia di prodotti petroliferi. Dal primo carico di greggio per la *Romsa* del 1931, la produzione rumena era aumentata, e la società *Prahova* controllata dell'*Agip* aveva raggiunto il livello massimo di produzione nel 1934, circa 600.000 tonnellate per poi lentamente diminuire. Nel 1934 l'Italia importava in totale un terzo dei suoi fabbisogni dalla Romania, mentre nel 1935 il soddisfacimento del fabbisogno italiano dai petroli romeni era incrementato al 50%.

Molte voci di importazioni non sono state riportate, e si è concentrata soprattutto l'attenzione sui maggiori prodotti petroliferi quali i carburanti, i greggi, i residui e i lubrificanti. Alcuni prodotti petroliferi, meno rilevanti rispetto ai succitati elementi, non sono sempre citati nelle pubblicazioni ufficiali e quindi può capitare di individuare diverse fonti con cifre relative alle importazioni diverse tra loro. Ad esempio, Alimenti riporta nel suo studio le importazioni del triennio 1932-34 di altri derivati petroliferi da aggiungersi alle statistiche ufficiali<sup>711</sup>.

Tabella 18. Importazioni di altri derivati petroliferi per il triennio 1932-34, in quintali (Alimenti)

Materiali	Quantità in quintali			Valore in migliaia di lire		
	1932	1933	1934	1932	1933	1934
Derivati						
Altri oli minerali	23.752	32.546	74.141	837	839	1.666
Vasellina, trementina, resine artificiali	80	350	500	40	100	100
Paraffina solida	238.027	266.803	260.907	30.704	26.997	26.175
Bitume di petrolio	718.150	883.210	1.071.090	34.000	38.000	33.000
Coke di petrolio (greggio)	41.430	42.310	43.180	1.243	1.269	1.295
Coke di petrolio (contenuto nei carboni per uso elettrico)	6.400	8.400	5.600	3.180	2.580	2.410
Totale	1.027.839	1.233.619	1.455.418	70.004	69.785	64.646

<sup>711</sup> Cfr. C. ALIMENTI, *La questione cit.*, p. 104.

Alle importazioni generali del 1932-34 sono da aggiungersi 102.783 tonnellate di prodotti petroliferi per il 1932, 123.316 tonnellate per il 1933 e 145.541 tonnellate per il 1934. La cifra totale delle importazioni variava leggermente: nel 1932 era pari a 1.601.200 tonnellate, per il valore di 416 milioni di lire; nel 1933 era pari a 1.834.000 tonnellate, per il valore di 372 milioni di lire; nel 1934 il totale era pari a 1.974.000 tonnellate, per una spesa di 360 milioni di lire<sup>712</sup>.

## 5. Conclusioni

Nel 1929, la nuova dirigenza *Agip* di Giarratana aveva subito stabilito un piano di potenziamento interno della società di tutto il *downstream*, parallelamente alla decisa riorganizzazione aziendale che trasformasse l'*Agip* in un organismo efficiente e preparato di fronte alle crescenti necessità nazionali.

La rete di distribuzione interna veniva incrementata in ogni parte d'Italia, con particolare decisione, visto e considerato il divario fra le reti *Agip* e quelle delle due concorrenti. Nel 1929 l'*Agip* aveva venduto 430.000 tonnellate di prodotti petroliferi, un ottimo risultato considerato l'enorme incidenza della presenza sul territorio dei trust *Siap-Nafta*, che insieme controllavano l'84% dei depositi costieri e quasi l'80% dei distributori di benzina nazionali.

Le ricerche di petrolio in Italia erano state avviate nonostante i ridotti finanziamenti del triennio 1930-32 che, limitati a sette milioni di lire annuali, non potevano consentire una vera e propria attività di esplorazione nazionale. L'*Agip* aveva provveduto alle opportune richieste di finanziamento, per avviare un robusto *upstream* del territorio nazionale, predisponendo un piano organico di esplorazione, redatto da Jacobini e Martelli, da attuare in cinque anni con investimenti pari a 80 milioni di lire. Nel frattempo, nel 1931, la scoperta di petrolio e gas presso Fontevivo aveva eccitato gli animi, ed immediatamente l'*Agip* aveva richiesto le necessarie autorizzazioni per la coltivazione del giacimento.

Contemporaneamente l'Italia aveva ottenuto diverse richieste di esplorazione da parte di aziende straniere, tra cui la migliore offerta proveniva dalla società *Hammond* di Chicago. Dopo adeguata analisi delle possibilità offerte dalla partecipazione di un grande gruppo statunitense alla ricerca in Italia, le autorità italiane ritennero opportuno permettere l'*upstream* alla società *Hammond*. Tuttavia per una serie di motivi, tra cui le speranze suscitate dal cantiere di Fontevivo, ma più precisamente di ordine politico, l'*upstream* della

---

<sup>712</sup> *Ibid.*, pp. 104-105.

società *Hammond* era stato rifiutato con lungaggini burocratiche, lasciando campo libero all'attività dell'*Agip* che aveva predisposto il proprio piano di ricerca petrolifera.

L'attività dispiegata dell'*Agip* nella esplorazione del sottosuolo italiano era stata enorme, con migliaia di metri perforati, l'impiego di vari e moderni mezzi e l'impiego delle migliori tecnologie di ricerca, con rilievi gravimetrici, elettrici, magnetici e sismici. Nonostante le prime fasi di *upstream* non avessero individuato i giacimenti che l'*Agip* sperava di scoprire, e la produzione nazionale fosse scarsissima, le ricerche proseguirono a vasto raggio. Le perforazioni si concentrarono soprattutto in Abruzzo, in Sicilia, in Basilicata, nelle Marche e nell'Appennino tosco-emiliano, raggiungendo in alcuni pozzi i 3.000 metri di profondità, ma senza aver individuato dei giacimenti sfruttabili industrialmente. Nel 1937 le ricerche avevano consentito di scoprire il giacimento di metano di Podenzano, che si presentava fruibile in termini industriali, tanto che l'*Agip* richiese immediatamente la concessione mineraria al Ministero delle Corporazioni per il suo sfruttamento. Il giacimento di Podenzano, che aumentava rapidamente la produzione in modo cospicuo, si rivelò l'unica proficua ricerca dell'*Agip* che le permise di sfruttare ed impiegare il metano nel nord Italia, mentre sul fronte petrolifero le ricerche non ebbero esiti positivi.

Il *downstream* dell'*Agip* procedeva con incrementi annuali della distribuzione, che testimoniavano la positiva opera di rafforzamento dell'azienda. Le importazioni di prodotti petroliferi erano aumentate costantemente, per raggiungere il massimo nel 1935, con 850.000 t, e parallelamente erano aumentate le vendite. A partire dal 1934, sia la *Romsa* che lo stabilimento *Agip-Marghera* avevano subito dei lavori di ristrutturazione e potenziamento, per superare la fase di trattamento industriale limitata al cracking termico. Nel 1935, l'*Agip*, l'*Aipa* e la *Montecatini*, decisero di costruire degli stabilimenti che trattassero le materie prime tramite idrogenazione, una operazione industriale che permetteva alla industria petrolifera italiana un deciso salto di qualità. Le nuove raffinerie dell'*Anic* avrebbero finalmente permesso all'*Agip* una ottima fase di *downstream*, caratterizzata dalla lavorazione di materie prime provenienti dall'Albania, dall'Italia e da altre fonti.

Fino alle importazioni di greggio rumeno, l'*Agip* aveva svolto una attività commerciale tramite le importazioni di prodotti finiti, soprattutto dalla Russia. Con l'aumento delle produzioni rumene, finalmente l'*Agip* poteva trattare i greggi provenienti dalla *Prahova*, nella *Romsa* e nella raffineria di *Agip-Marghera*, e distribuire prodotti trattati dalle proprie raffinerie. Sul totale delle importazioni *Agip* del 1935, pari a 850.000 tonnellate, la

Romania figurava come il primo paese fornitore, con circa 580.000 tonnellate di prodotti petroliferi, pari a quasi il 70%.

Stabiliti gli approvvigionamenti dalla Romania, l'*Agip* attendeva il flusso di rifornimenti dall'Albania, che nel 1935 aveva inviato il primo carico di greggio in Italia. Tuttavia le importazioni dalla Romania preoccupavano la dirigenza *Agip*, ed in generale la politica petrolifera italiana, perché i pozzi erano in via di esaurimento ed in nuovi cantieri non riuscivano a sopperire alla diminuzione di produzione di greggio. Il ricorso alla produzione estera era ancora una necessità per l'Italia, e l'*Agip*, una volta abbandonato il canale russo, si era indirizzata alle fonti del centro America, per i necessari quantitativi di prodotti.

Nel 1934 l'Italia aveva speso, complessivamente, per le importazioni di circa due milioni di tonnellate di materiali petroliferi, poco meno di 300 milioni di lire, la cifra minima raggiunta a partire dal massimo del 1926, anno in cui si erano spese circa un miliardo di lire. Con le nuove disposizioni di legge del 1933-34, inerenti le nuove raffinerie a ciclo completo, le importazioni italiane finalmente avrebbero visto il prevalere dei petroli greggi sui prodotti finiti, un chiaro sintomo della evoluzione della politica petrolifera italiana generale. Questa fondamentale crescita dell'industria petrolifera italiana, era sia industriale che politica, in quanto la cultura petrolifera della nazione era maturata con rapidità, dimostrando una comprensione complessiva delle dinamiche petrolifere mondiali e delle politiche ad esse collegate. La presenza dell'*Agip* in Romania, in Albania, i rapporti commerciali con la Russia, e con gli altri paesi produttori, erano stati avviati con successo, considerando il fatto che l'*Agip* partiva da una posizione di assoluto svantaggio rispetto alle altre nazioni. L'*Agip* aveva creato dal nulla e poi sviluppato le proprie politiche energetiche, inserendosi nei vari scenari petroliferi, occupando le posizioni che erano rimaste fuori dal controllo delle grandi aziende internazionali. Questo ritardo all'accesso delle fonti petrolifere era stato colmato in modo piuttosto positivo, anche se non totale, soprattutto grazie alle fonti rumene, ma negli anni Trenta si presentarono delle problematiche che causarono ulteriori preoccupazioni per l'*Agip*.

INDUSTRIA PETROLIFERA ITALIANA 1933-1940: LE RAFFINERIE A CICLO  
COMPLETO

*1. L'industria petrolifera italiana dal 1933 al 1938*

Il periodo fra il 1926 e il 1933-34, deve considerarsi fondamentale per l'Italia nel campo petrolifero, perché si manifestò una operosa ed efficace attività tecnica, economica, legislativa, commerciale ed industriale, tale che i risultati pratici, sorti in base alle disposizioni del regio decreto legge del 1926, si rafforzarono negli anni successivi fino al 1940.

Tra il 1933 e il 1938, per motivi estranei ai provvedimenti legislativi adottati, lo sviluppo dell'industria petrolifera italiana era stato più difficile e più costoso, ma nonostante le difficoltà nelle relazioni internazionali, l'Italia aveva raggiunto nuovi obiettivi:

- a) l'inversione nell'andamento delle importazioni di materie prime scure con quello relativo invece ai prodotti bianchi;
- b) il conseguente notevole declino degli oneri tributari di importazione;
- c) la messa graduale in esercizio delle rinnovate raffinerie di Marghera, Spezia e Napoli nelle quali erano stati trasformati i vecchi impianti di piroschissione di cui al regio decreto legge 25 novembre 1926 n. 2.159;
- d) la costruzione ed entrata in lavorazione delle nuove raffinerie di Trieste (Aquila), Bari e Livorno (Anic), tutte a ciclo completo nel periodo stesso 1933-1938<sup>713</sup>.

Con la costruzione ed entrata in funzione delle nuove raffinerie a ciclo completo, l'Italia era nella condizione di poter lavorare oltre 2.500.000 tonnellate di petrolio greggio, consentendo l'intero ciclo di lavorazione in Italia e limitando le importazioni delle materie bianche. Le raffinerie a ciclo completo furono costruite dopo il decreto del 1933, con la conversione degli impianti di cracking termico di Napoli (*Petrofina*), La Spezia (*Shell*) e Marghera (*Agip*), mentre l'*Agip* avviò la costruzione delle nuove raffinerie di Bari e Livorno della società *Anic*, società formata assieme alla *Montecatini* che partecipò per la metà del capitale.

---

<sup>713</sup> Cfr. *Documenti cit.*, Vol. 1, Monografia III, *Risveglio dell'attività petrolifera italiana*, p. 79.

## 2. Conversione degli impianti: dal cracking termico alle raffinerie a ciclo completo

Nel 1934 la società statunitense *Socony Vacuum Oil Company Inc.*, assorbì la *Sipom* e la *Benit* del gruppo *Petrofina*, con lo scopo di trasformare gli impianti di cracking in una raffineria a ciclo completo, in base alla legge del 1933. Dopo la relativa richiesta di concessione allo Stato, per la costruzione della raffineria nel 1935, la *Socony-Vacuum* edificò in due anni la *S.A. Raffineria di Napoli* che divenne la seconda in Italia per la produzione di lubrificanti dopo la *Romsa*. La nuova raffineria del gruppo *Socony-Vacuum* disponeva di due impianti di distillazione, uno per distillazione atmosferica e l'altro per distillazione sottovuoto; un impianto di cracking catalitico ed impianti di trattamento per carburanti (catalitici, doctor, chimici), nonché una fabbrica per la produzione dei lubrificanti, formata da un impianto Duo-Sol per la estrazione dei solventi e per la raffinazione<sup>714</sup>.

Anche gli impianti di cracking della società *Inpet*, filiale della *Shell* di La Spezia, furono trasformati in seguito alla legge del 1933. Dopo regolare domanda di concessione, tra il 1935 e il 1936 la *Inpet* integrò la propria raffineria con un impianto di distillazione che le consentì di incrementare la produzione dei derivati petroliferi. La produzione del 1934 della *Inpet* era stata di 51.232 tonnellate di benzina, a fronte di 125.000 tonnellate di residui trattati; nel 1935, la capacità di trattamento diminuì a 65.000 tonnellate a causa dei lavori, ma dal 1936 la capacità di trattamento era aumentata: erano state lavorate 141.000 t di materie prime, nel 1937 erano aumentate a 183.000 t e nel 1938 la *Inpet* aveva raggiunto 247.000 t di trattamento di materie prime, diventando una delle maggiori raffinerie presenti in Italia<sup>715</sup>.

---

<sup>714</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., p. 113. La distillazione è un processo fisico che separa i componenti di una miscela secondo i loro punti di ebollizione. Il processo di distillazione atmosferica è uno dei processi impiegati per l'ottenimento delle benzine. Con la distillazione atmosferica il petrolio greggio viene suddiviso in varie frazioni, fra cui quella corrispondente al campo di distillazione della benzina senza modificare la natura degli idrocarburi presenti; la distillazione sotto vuoto viene eseguita a pressioni inferiori alla pressioni atmosferica per vaporizzare le frazioni altobollenti senza raggiungere elevate temperature che sarebbero pericolose per la stabilità degli idrocarburi. Un altro processo, denominato distillazione sotto vuoto, serve per ottenere bitumi ed oli stradali, gasoli di carica per impianti di cracking e frazioni speciali per la produzione di lubrificanti. L'impianto doctor serve per eliminare le impurezze dalle benzine leggere dei mercaptani pesanti dalle frazioni liquide. Nella produzione dei lubrificanti il processo Duo-Sol prevede l'impiego di due solventi tra loro non mescolabili: propano e una miscela di acido cresilico e fenolo. Il sistema Duo-Sol elimina bene gli asfalteni e può essere usato per trattare oli base pesanti senza una deasfaltazione adatta. Per tutti questi trattamenti vedi A. GIRELLI (a cura di), *Petrolio* cit., p. 403, p. 101, p. 151, p. 291 e p. 155; C. ALIMENTI, *La questione* cit., pp. 76-77. Nel nuovo impianto di Napoli la capacità di trattamento sarebbe stata di 200.000 tonnellate annue di greggio, da cui si sarebbero ricavate: 70.000 t circa di benzina, 13.000 t di petrolio, 18.000 t di lubrificanti, 50.000 t di gasolio.

<sup>715</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., p. 113; C. ALIMENTI, *La questione* cit., p. 75.

Nel 1934 fu creata una nuova società petrolifera, la *Aquila*, presso Muggia a Trieste con capitale iniziale di 200 mila lire da tre soci, Gino Alessi, presidente, Francesco Kind amministratore delegato e Gualtiero de Fischel. La concessione statale per la nuova raffineria fu ottenuta nel 1936, e subito la società era proceduta agli aumenti di capitale necessari<sup>716</sup>. Nel 1937 entrò in funzione la raffineria *Aquila* con i suoi impianti fra i più moderni dell'epoca: lo stabilimento occupava una area di 400 mila metri quadrati, aveva due impianti di distillazione della *Foster Wheeler* (azienda statunitense), impianti di raffinazione dei distillati, ed impianti per la lavorazione dei lubrificanti col sistema Edeleanu, un impianto moderno fra i primi installati in Europa. La capacità di lavorazione della raffineria era di 350.000 tonnellate l'anno, e la produzione sarebbe stata avviata in parte verso i mercati della regione danubiana ed in parte verso le coste mediterranee.

### 3. *Industria petrolifera italiana: sviluppo chimico e petrolifero 1933-1940*

Originariamente gli stabilimenti dell'*Azienda Nazionale Italiana Combustibili, Anic*, del gruppo *Agip-Montecatini*, dovevano essere tre, con un ulteriore impianto presso San Giovanni Valdarno per lavorare le ligniti locali. Tutti gli impianti *Anic* erano sorti per impiegare il processo di idrogenazione dei combustibili solidi e per migliorare le rese dei greggi pesanti, superando le lavorazioni col cracking. L'*Agip* si era interessata alle lavorazioni chimiche dei combustibili solidi italiani già nel 1927, rivolgendosi alla Germania per poter impiegare il processo Bergius per il petrolio sintetico<sup>717</sup>.

Il brevetto del chimico tedesco era del 1913, ma anche l'Italia aveva avviato in precedenza degli studi che avevano permesso, già dal 1904 al professor Cesare Serono, di brevettare un processo di idrogenazione degli oli di catrame<sup>718</sup>. Nonostante la debolezza del settore chimico italiano, gli studi sulla idrogenazione erano continuati nel primo dopoguerra, grazie ai professori Levi, Padovani e Mariotti. Nel 1924 la *Società delle ligniti del Valdarno*, aveva conferito, ai professori Levi e Padovani, l'incarico di procedere ad uno

---

<sup>716</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., pp. 114-115. Nel 1937 il capitale della società era suddiviso: 45% circa al gruppo Triestino comprendente Gino Alessi, Camillo Ara, Antonio Cosulich, Gualtiero de Fischel, Francesco Kind, Guido Segre, la società *Tripovich*, il barone Parisi e altri; 40% circa al gruppo *Zuccherifici* rappresentato da Von Strauss, Montesi e Frank; 15% circa alla *Fiat*. C. ALIMENTI, *La questione* cit., p. 76. I lubrificanti avrebbero raggiunte la produzione di 25-35.000 tonnellate annue. Esistevano nello stabilimento una centrale elettrica, stazioni di pompaggio, porto di approdo un pontile di 400 metri per l'ammarraggio di grandi navi cisterna e serbatoi per la capacità di 110.000 metri cubi.

<sup>717</sup> AS ENI, *Libro 1, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 26 maggio 1926 – 10 settembre 1931*, seduta del 28 ottobre 1927, p. 79.

<sup>718</sup> Cfr. C. ALIMENTI, *La questione* cit., pp. 256 sgg.; G.J. PIZZORNI, *Caratteri e sviluppi dell'industria chimica italiana nella prima metà del Novecento*, ora in G.J. PIZZORNI (a cura di), *L'industria chimica italiana nel Novecento*, Milano 2006, pp. 45 sgg.

studio chimico sulla possibilità di utilizzare le ligniti come combustibili. Dopo vari studi sulla idrogenazione, i due chimici conclusero che in quel momento non era ancora possibile utilizzare il processo di idrogenazione a livello industriale, ma che il sistema doveva essere tenuto in considerazione per gli ulteriori sviluppi che poteva assumere. Altri studi erano stati eseguiti dal professor Roberti, nell'Istituto chimico della Regia Università di Roma, insieme col professor Parravano, sull'idrogenazione di composti organici ossigenati azotati e solforati, con esperimenti di cracking e idrogenazione sull'olio asfaltico di Ragusa. Dagli studi di Roberti, era emerso che con il cracking degli oli ragusani, e con un successivo trattamento di determinati catalizzatori, si ottenevano derivati con elevato contenuto di benzina. L'idrogenazione si confermava come l'unico processo per eliminare il difetto di qualità che presentavano gli oli greggi a base asfaltica rispetto agli oli greggi pregiati.

Ulteriori ricerche furono avviate dai professori Testa e Mazzetti e soprattutto dall'ingegner Giacomo Fauser, che inventò le celle elettrolitiche con cui aveva ottenuto idrogeno e ossigeno puro dall'acqua. Successivamente Fauser si dedicò alla realizzazione sintetica dell'ammoniaca per la produzione dei fertilizzanti azotati, che ebbero largo impiego nell'agricoltura<sup>719</sup>. Dal 1921 Fauser lavorava col grande gruppo chimico *Montecatini* dell'ingegner Guido Donegani e nel 1933, su iniziativa della società, nel laboratorio di ricerche di Novara, erano stati eseguiti i primi studi sull'idrogenazione delle ligniti di Valdarno e degli oli greggi pesanti albanesi. Considerata l'affinità di trattamento delle ligniti di Valdarno e dei greggi albanesi, la *Montecatini* propose allo Stato di partecipare pariteticamente alla costituzione di un secondo stabilimento – oltre quello da costruire a Bari tramite l'*Aipa* – per lo sfruttamento industriale dei combustibili solidi e liquidi.

Il passo successivo consisteva nell'avviamento a livello industriale del processo di idrogenazione che, come suggerito dalla *Universal Oil Product*, avrebbe consentito di lavorare con successo i greggi pesanti provenienti dall'Albania. Il sistema di lavorazione industriale comportava l'adozione del processo catalitico di idrogenazione ad alta pressione, idrocracking, già affermatosi in Germania e noto come processo Bergius, per l'idrogenazione del carbone e dei residui liquidi pesanti<sup>720</sup>.

---

<sup>719</sup> Cfr. I. PASQUON – A. BERETTA, *Il contributo italiano allo sviluppo di nuovi processi chimici*, ora in G.J. PIZZORNI (a cura di), *L'industria chimica* cit., pp. 171-182; il brevetto Fauser per l'ammoniaca sintetica fu acquistato in Unione Sovietica, assieme ad altri brevetti da compagnie estere, A. SUTTON, *Western technology* cit., pp. 212 sgg.

<sup>720</sup> Cfr. G. PAGANO, *Dalla nascita dell'Anic all'intervento dell'Eni in Montedison*, ora in G.J. PIZZORNI (a cura di), *L'industria chimica* cit., pp. 125-127. Per il processo chimico di lavorazione dei greggi idrocracking vedi appendice VI; *Documenti* cit., Vol. 1, Monografia III, *Risveglio dell'attività petrolifera italiana*, pp. 81-82.

La società *Anic*, che avrebbe curato le lavorazioni dei combustibili con il processo di idrogenazione, fu creata nel febbraio 1936 e lo Stato subito dopo emise dei provvedimenti per favorire la raffinazione col R.D.L. 11 maggio 1936 n° 959<sup>721</sup>. Sostanzialmente l'intervento dello Stato per favorire lo sviluppo dell'industria di raffinazione era rimasto legato alla riforma del 1934, con qualche sporadico intervento, come nel 1937, per cercare di ridurre i consumi di prodotti petroliferi e la loro importazione. Tuttavia, con la tassa di vendita emessa alla fine del 1937, il consumo nazionale era stato ridotto leggermente e l'importazione di prodotti petroliferi nel 1938 di circa 2.100.000 tonnellate, era stata di poco inferiore all'anno 1937 (2.180.000 tonnellate)<sup>722</sup>.

Con le nuove norme fiscali, si verificò una riduzione del traffico automobilistico e camionale, mentre le raffinerie che godevano di una forte protezione doganale, non avevano avuto conseguenze. Tuttavia il ridotto consumo di petrolio e gasolio, in quanto prodotti da non importare, aveva comportato degli scompensi nel mercato dei prodotti petroliferi. Quasi tutte le raffinerie avevano una propria rete di distribuzione, ed a mano a mano che aumentava la copertura del consumo nazionale da parte delle raffinerie, dal 43% del 1937 la copertura passò al 66% del 1938, per aumentare al 75% nel 1939, il disagio della commercializzazione dei prodotti petroliferi aveva portato a degli accordi fra le raffinerie e le società distributrici. Gli accordi per gli anni 1938-39, stabilivano delle quote di mercato in base alle licenze importazione e produzione<sup>723</sup>. Nel 1938 in base alle licenze di importazione e produzione si potevano immettere sul mercato italiano 1.914.785 tonnellate di prodotti petroliferi, di cui 1.084.285 tonnellate rappresentavano la produzione delle raffinerie nazionali, mentre il resto rimaneva da importare. L'*Agip* copriva il 28,5% del totale seguita dalla *Shell* con il 16,8%, la *Standard* con il 13,1%, la *Socony-Vacuum* con il 9,7%, l'*Aquila* con il 7,7%, le piccole raffinerie coprivano il 5,2% mentre il restante 19% era suddiviso fra le società commerciali<sup>724</sup>.

Nel 1940 la capacità di lavorazione delle raffinerie nazionali era pari a circa 2.270.000 tonnellate di petrolio greggio all'anno: dal 1933 al 1940 la capacità degli impianti si era quadruplicata<sup>725</sup>.

---

<sup>721</sup> Cfr. *Documenti cit.*, Vol. 1, Monografia III, *Risveglio dell'attività petrolifera italiana*, p. 81. Lo Stato aveva emanato delle norme per favorire le lavorazioni con la idrogenazione; C. ALIMENTI, *La questione cit.*, pp. 258-259.

<sup>722</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie cit.*, p. 119.

<sup>723</sup> *Ibid.*, p. 120.

<sup>724</sup> *Ivi*. I dati riferiti al 1938 sono in Kovacs, mentre per le tabelle del 1939 vedi Jacobini, *Documenti cit.*, Vol. 1, Allegato 17.

<sup>725</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie cit.*, p. 121.

Tabella 19. Capacità di lavorazione delle raffinerie italiane in tonnellate: confronto fra il 1933 e il 1940 (Kovacs)

	Raffinerie	1933 – t	1940 – t
1	Dicsa-Agip – Marghera	90.000	375.000
2	Anic – Livorno	-	360.000
3	Aquila – Trieste	-	300.000
4	Inpet – La Spezia	150.000	300.000
5	Anic – Bari	-	300.000
6	Benit, Socony-Vacuum – Napoli	120.000	220.000
7	Permolio – Roma	-	140.000
8	Permolio – Milano		
9	Permolio - Genova		
10	Romsa – Fiume	80.000	125.000
11	Siap – Trieste	70.000	90.000
12	Spi – Fornovo Taro	20.000	20.000
13	Petroli d'Italia – Fiorenzuola	5.000	20.000
14	Lombarda Petroli – Monza	-	10.000
15	Salsomaggiore	1.000	10.000
	Totale	536.000	2.270.000

Lo sviluppo della raffinazione era dovuto soprattutto alla protezione doganale, accordata dalla legge petrolifera del 1933, e dalla riforma doganale del 1934, contemporaneamente all'aumento della domanda interna di derivati petroliferi. In base alla riforma del febbraio 1934, le raffinerie godevano di una esenzione totale sulla materia prima (petrolio greggio) impiegata nella lavorazione, mentre sui prodotti ricavati, e immessi in consumo entro la linea doganale, le raffinerie erano obbligate a pagare l'imposta di fabbricazione. Gli importatori di prodotti finiti invece dovevano pagare, oltre la sovraimposta di confine, anche il dazio doganale specifico, dal quale erano esenti i prodotti ottenuti nelle raffinerie nazionali, a titolo di protezione doganale<sup>726</sup>.

Nel periodo compreso tra il 1927-1934, quando i maggiori centri di produzione petrolifera in Italia impiegavano il cracking termico, le importazioni di materie scure avevano subito un incremento notevole rispetto al periodo precedente, raggiungendo 1.265.300 tonnellate, di cui però la maggior parte erano residui di distillazione primaria da trattare con il

<sup>726</sup> *Ibid.*, p. 122.

processo di cracking, cioè 1.122.400 tonnellate, mentre i petroli greggi rappresentavano l'11% del totale, cioè 142.900 tonnellate<sup>727</sup>.

Con la creazione delle nuove raffinerie a ciclo completo, l'industria petrolifera nazionale manifestava un forte salto di qualità e si avviava alla lavorazione integrale della materia prima, comportando l'inversione delle importazioni nelle materie scure: nel 1938 le importazioni di petrolio greggio erano state pari a 1.474.000 tonnellate, superando i residui, che si fermarono a 955.000 tonnellate. Considerando che nel 1938 le importazioni totali di materie scure erano state pari a 2.429.000 tonnellate, la percentuale dei petroli greggi era del 60%, mentre sul totale delle importazioni generali di 2.625.000 tonnellate le materie scure rappresentavano il 92,5%, con solamente il 7,5% totalizzato dalle materie bianche, realizzando un immediato effetto economico positivo sulla bilancia commerciale<sup>728</sup>.

Nel 1938 la capacità lavorativa delle raffinerie italiane di petrolio greggio e dei residui di distillazione era già superiore ai 2 milioni di tonnellate, di modo che si riusciva a soddisfare l'intero fabbisogno italiano per le benzine, del 50% per il petrolio (carburanti), del 60% per il gasolio e per il 60-70% dei lubrificanti con buone qualità<sup>729</sup>.

Le importazioni di carburanti raggiunsero il quantitativo minimo nel 1938, con sole 152.100 tonnellate, proprio grazie all'entrata in funzione delle nuove raffinerie, mentre per i lubrificanti la produzione nazionale era sempre inferiore alle necessità, valutate in circa 100.000 tonnellate annue. Gli Stati Uniti erano il maggior fornitore dei lubrificanti, dal momento che la produzione nazionale di lubrificanti, fra il 1935-38 era di sole 20.000 tonnellate, ragion per cui nella raffineria dell'*Anic* a Livorno erano stati predisposti gli impianti per raggiungere la copertura del fabbisogno nazionale di olio lubrificante. Gli impianti per lubrificanti dell'*Anic* entrarono in funzione verso la fine del 1941, quindi in un periodo piuttosto complicato per le forniture di materie prime, ma ciononostante le raffinerie *Anic* realizzarono i lubrificanti con piena corrispondenza di rese quantitative e qualitative secondo le previsioni<sup>730</sup>.

Riepilogando, dall'andamento delle importazioni italiane, dal 1910 fino alla applicazione delle nuove disposizioni legislative del 1933-34, che permisero l'avvio delle raffinerie a ciclo completo, possiamo evidenziare alcuni momenti cruciali sintetizzati nella seguente tabella<sup>731</sup>:

---

<sup>727</sup> Cfr. *Documenti cit.*, Vol. 1, Monografia III, *Risveglio dell'attività petrolifera italiana*, p. 86.

<sup>728</sup> *Ivi*, confronta anche le appendici III e IV.

<sup>729</sup> *Ibid.*, p. 70.

<sup>730</sup> *Ibid.*, p. 87.

<sup>731</sup> *Ibid.*, p. 88.

Tabella 20. Variazioni materie scure 1910-1938 in tonnellate

N.	Anni	Importazioni annue – t			% di oli greggi sul totale	Valore - £	
		Complessive	Materie scure			Complessivo	Valore medio £
			Totali	Oli greggi			
1	1910	158.000	11.000	-	0,0%	30.700.000	194,0
2	1926	834.000	404.700	31.300	3,7%	907.608.000	1.085,0
3	1934	1.828.000	1.265.300	142.900	7,8%	295.000.000	161,8
4	1938	2.625.000	2.429.000	1.474.000	56,0%	791.600.000	301,0

Confrontando i dati dell'appendice III con la tabella, si possono individuare i periodi in cui l'industria petrolifera italiana aveva raggiunto i significativi cambiamenti che avevano permesso di raggiungere, alla fine degli anni Trenta, i livelli qualitativi delle coeve raffinerie europee e mondiali, per quanto riguardava la modernità degli impianti e l'impiego dei moderni processi industriali.

Fino al 1926 l'Italia aveva subito l'attività commerciale delle grandi società estere, forti del completo monopolio del *downstream* italiano e del fatto che non esistesse una industria petrolifera italiana. Le importazioni del periodo 1910-1926 sono eloquenti: l'elemento caratterizzante dell'intero periodo era rappresentato dalla totale importazione di prodotti finiti, soprattutto le materie bianche, cioè carburanti e lubrificanti, i quali essendo prodotti pregiati, comportavano una ragguardevole spesa. Nel 1926 le sole spese per l'acquisto dei carburanti e dei lubrificanti raggiunsero la cifra di 718.700.000 lire, pari a quasi l'80% dell'intera spesa necessaria per le importazioni totali del 1926, cioè a 907.600.000 lire. Per contro, i residui e gli oli greggi importati, raggiunsero 404.700 tonnellate, la metà circa delle importazioni pari a 834.000 tonnellate, per le quali lo Stato aveva pagato circa 190 milioni di lire<sup>732</sup>. Dopo i primi provvedimenti del 1926, l'Italia attraversò una fase che permise lo sviluppo, seppure incompleto, di una prima industria petrolifera, con le prime modeste raffinerie che utilizzavano il cracking termico per ottenere benzine ed altri derivati petroliferi. L'epoca del cracking abbracciava gli anni 1926-1934, durante i quali, accanto alle piccole raffinerie antiche a ciclo completo, quali la *Romsa* e la *Siap*, era stato favorito lo sviluppo di tre raffinerie a ciclo incompleto che nonostante i limiti e le critiche, avevano consentito un cambiamento nella tradizionale importazione italiana di materiali petroliferi. Infatti le tre raffinerie cracking, insieme con le altre raffinerie italiane, realizzarono le prime produzioni nazionali, che raggiunsero 441.734 tonnellate di prodotti

<sup>732</sup> *Ibid.*, p. 86 e p. 89; *ibid.*, Monografia VI, *L'attrezzatura petrolifera italiana in impianti di raffineria dalle origini all'immediato anteguerra mondiale*, p. 126.

finiti nel 1933, 347.000 tonnellate circa nel 1934, 487.348 tonnellate nel 1935 e 555.115 tonnellate nel 1936<sup>733</sup>.

Tabella 21. Produzione nazionale e importazione prodotti finiti in tonnellate 1932-1936 (Jacobini)

N.	Prodotti – t	1932	1933	1934	1935	1936
1	Benzina auto	153.873	163.021	125.795	174.000	182.000
2	Petrolio raffinato	32.641	42.184	37.848	45.500	57.500
3	Acquaragia minerale	-	-	-	6.000	8.000
4	Gasolio	23.375	22.580	36.804	86.700	89.500
5	Olio combustibile (Fuel oil)	124.456	138.421	75.965	93.942	109.903
6	Oli lubrificanti altri	21.861	25.099	21.017	29.000	30.000
7	Paraffina	655	776	546	516	593
8	Bitume di petrolio	11.557	14.865	12.059	32.000	51.000
9	Cooke di petrolio	31.595	34.422	37.406	19.690	26.619
10	Totale produzione annua nazionale	406.013	441.368	347.440	487.348	555.115
11	Totale importazione annua prodotti finiti	1.100.000	1.339.000	1.576.000	1.747.162	1.705.078
12	Totale 10+11	1.506.013	1.780.368	1.923.440	2.234.510	2.260.193

Le produzioni nazionali venivano dai diversi stabilimenti italiani, i maggiori dei quali erano costituiti dalle tre raffinerie di cracking della *Inpet*, della *Benit* e della *Dicsa*, seguite poi dalla *Romsa* e dalla *Siap* di Trieste. Considerate le importazioni di prodotti finiti, era evidente che i soli impianti di pirolisi non garantivano il fabbisogno nazionale, sia per le quantità piuttosto limitate prodotte, sia poiché i derivati non erano di buone qualità.

Il decisivo avvio dell'industria di raffinazione avvenne con la costruzione delle raffinerie a ciclo completo, grazie al decreto del 1933, che si può definire la legge fondamentale organica petrolifera per l'Italia. I suoi effetti cominciarono ad evidenziarsi, a partire dal soprattutto dal 1937 per affermarsi decisamente negli anni successivi, fino all'inizio della guerra<sup>734</sup>.

In questi anni entrarono in funzione le tre raffinerie della *Inpet* a La Spezia, della *Socony-Vacuum* a Napoli e dell'*Agip* a Marghera, derivanti dalla trasformazione di impianti di solo

<sup>733</sup> *Ibid.*, Monografia VI, *L'attrezzatura petrolifera italiana in impianti di raffineria dalle origini all'immediato anteguerra mondiale*, pp. 127-128 e vedi l'appendice VIII.

<sup>734</sup> *Ibid.*, p. 129.

cracking, in raffinerie a ciclo completo di distillazione e piroschissione del petrolio greggio. La raffineria di Napoli era un moderno ed efficiente stabilimento per ricavo di carburanti di buona qualità, di combustibili liquidi e di oli lubrificanti selettivi di ottima qualità, ma disponibili in quantità limitata, fra le 10-15.000 tonnellate annue.

Nel 1937 entrò in esercizio anche la nuova raffineria *Aquila* di Trieste, mentre la raffineria *Romsa* della *Agip* aveva sviluppato ulteriormente i propri impianti, dotandosi di un sistema di cracking più efficiente e di un impianto per lubrificanti, terminato nel 1939, con sistema Edeleanu per la produzione di circa 10-15.000 tonnellate. Quest'ultimo tuttavia, non fu sfruttato al massimo delle sue capacità con l'inizio della guerra per mancanza di materie prime<sup>735</sup>.

Il maggiore impulso alla industria di raffinazione italiana si concretizzò con la costruzione delle due raffinerie *Anic*, con impianti moderni ed efficienti, dotati di attrezzature per la lavorazione con processi di idrocracking. Nella raffineria *Anic* di Livorno furono inseriti ulteriori impianti, Duo-Sol e Bari-Sol, per la produzione di oli lubrificanti selettivi, che avrebbero raggiunto le 60.000 tonnellate annue, ed impianti per la produzione di paraffine, che avrebbero raggiunto la produzione di 14-20.000 tonnellate all'anno<sup>736</sup>.

Nel 1938 gli stabilimenti *Anic* entrarono in funzione, e nello stesso anno si aveva l'inversione nelle importazioni italiane di materie scure, con la maggiore importazione di petroli greggi, cioè 1.474.000 tonnellate, rispetto ai residui che raggiunsero le 955.000 tonnellate. Il processo di inversione era valutabile già nel 1937, che registrava un consistente aumento delle importazioni di petrolio greggio, giunte alla cifra di circa 900.000 tonnellate, con un incremento di 600.000 tonnellate rispetto al 1936.

L'intero fenomeno era da attribuire alla decisa svolta industriale impressa all'Italia dalle nuove raffinerie a ciclo completo, avviate a partire dal 1934, che ormai inserivano l'Italia nel novero delle nazioni all'avanguardia per i procedimenti di lavorazione petrolifera e preparazione scientifica, nonostante i fabbisogni nazionali fossero notevolmente inferiori a quelli di altre nazioni europee quali la Gran Bretagna, la Germania e la Francia.

Tabella 22. Produzione nazionale e importazione prodotti finiti in tonnellate 1937-1941 (Jacobini)

N.	Prodotti – t	1937	1938	1939	1940-41
1	Benzina auto	277.275	401.775	418.275	467.270
2	Benzina avio	-	10.000	72.000	80.000

<sup>735</sup> *Ibid.*, p. 130; G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., p. 101.

<sup>736</sup> Cfr. *Documenti* cit., Vol. 1, Monografia VI, *L'attrezzatura petrolifera italiana in impianti di raffineria dalle origini all'immediato anteguerra mondiale*, pp. 130-132.

3	Petrolio raffinato	97.300	104.600	111.100	108.800
4	Acquaragia minerale	11.100	12.100	9.850	9.850
5	Gasolio	104.150	149.950	204.050	196.550
6	Olio combustibile (Fuel oil)	310.366	283.600	477.290	330.700
7	Oli lubrificanti altri	48.500	58.000	64.000	64.000
8	Oli bianchi per trasformatori	-	10.360	13.160	13.220
9	Paraffina	3.113	6.000	6.000	6.300
10	Vasellina	-	500	500	500
11	Petrolatum stock	-	2.500	2.500	2.500
12	Bitume di petrolio	79.000	88.500	113.000	101.000
13	Cooke di petrolio	32.337	43.000	38.300	35.000
14	Totale produzione annua nazionale	963.141	1.170.825	1.530.025	1.415.690
15	Totale importazione annua prodotti finiti	1.284.945	880.500	949.210	971.690
16	Totale 14+15	2.248.086	2.051.385	2.479.235	2.387.380

Nelle tabelle 21-22 sono riportati i dati delle importazioni e produzioni nazionali, secondo le licenze di importazione e produzione che venivano rilasciate dallo Stato per cercare di controllare e disciplinare i rifornimenti petroliferi interni, e per mantenere un equilibrio fra le varie aziende. Tuttavia il sistema creato dallo Stato era piuttosto complicato e farraginoso, di modo che per alcuni anni erano state effettuate delle importazioni non riportate nelle statistiche in quanto extra dogana, oppure per altri motivi, come eventuali acquisti da rivenditori non inclusi nelle liste del ministero per quanto riguardava le importazioni. Ad esempio per il 1935, secondo i dati di Jacobini ripresi dalla «Rivista italiana del petrolio» del maggio 1947, le licenze di importazione dall'estero e di produzione nazionale indicavano un totale di 2.120.362 tonnellate di materiali petroliferi. Si trattava di benzine, petrolio raffinato, residui, greggi, lubrificanti, olio combustibile bitume e altri prodotti, senza considerare nel totale le importazioni della marina mercantile e militare che avvenivano extra dogana. L'indicazione totale delle importazioni del 1935 è più complicata, in quanto le necessità delle due marine del 1935 si potevano valutare in circa 300.000 tonnellate di carburanti vari, considerata la consistenza delle navi, e quindi potrebbero essere state importate circa 2.450.000 tonnellate di materiali petroliferi in

totale<sup>737</sup>. Questa cifra viene riportata da Alimenti nel suo studio e considerata come il valore delle licenze di importazione emesse per il 1935 dal ministero. Ma sempre per il 1935, Alimenti fornisce un'altra cifra di prodotti da immettere sul mercato italiano, in base alle licenze di importazione, e senza considerare i residui ed i greggi, pari a 2.125.362 tonnellate<sup>738</sup>. La quantità maggiore era costituita dal fuel oil, che generalmente figurava con il nome di olio combustibile, ed il suo elevato valore, che non ha riscontri negli anni precedenti, lascia pensare che sia comprensivo delle necessità della Marina militare, visto che il 1935 era l'anno in cui l'Italia preparava l'attacco all'Etiopia. L'olio combustibile poteva anche essere impiegato in caldaie fisse e probabilmente il valore di 817.000 tonnellate poteva comprendere l'impiego in particolari industrie belliche.

Comunque sia, il totale di 2.125.362 tonnellate di materiali petroliferi indicato da Alimenti è quasi identico alla cifra fornita da Jacobini, secondo le licenze di importazione della «Rivista italiana del petrolio» del 1947, pari a 2.120.362 tonnellate. Oltre questi due dati praticamente coincidenti, Jacobini fornisce un'altra cifra relativa al tonnellaggio del 1935, suddivisa per singoli materiali petroliferi, pari a 2.234.510 tonnellate, in cui l'unica differenza di rilievo riguarda la produzione della benzina, poiché gli altri elementi hanno corrispondenza con le altre fonti<sup>739</sup>.

Tabella 23. Produzione italiana di materiali petroliferi 1933-1935 espressa in tonnellate

Prodotti	1933		1934		1935	
	Alimenti	Jacobini	Alimenti	Jacobini	Alimenti	Jacobini
Benzina	163.022	163.021	125.795	125.795	103.071	174.000
Petrolio	42.185	42.184	37.848	37.848	49.870	45.500
Gasolio	22.581	22.580	36.804	36.804	33.194	86.700
Olio combustibile	138.780	138.421	75.965	75.965	93.933	93.942
Lubrificanti	25.099	25.099	21.011	21.017	24.314	29.000
Paraffina	775	776	546	546	546	516

<sup>737</sup> Per la marina mercantile l'olio combustibile assorbito nel 1932 era stato valutato in 538.540 tonnellate, nel 1933 in 628.321 tonnellate e nel 1934 in 538.540 tonnellate. Soprattutto per il 1933 la cifra di oltre 600.000 tonnellate di carburanti è eccessiva, ma anche gli altri anni indicano un valore piuttosto elevato per la sola marina mercantile. Forse si trattava di cifra che in generale corrispondeva alla disponibilità dei carburanti nei vari serbatoi e non solamente il reale valore impiegato dalle navi per il loro esercizio di commercio. Al 1° gennaio 1936 la flotta petrolifera italiana presentava 82 unità per complessive 356.000 tonnellate, ma circa 20 unità avevano almeno 30-35 anni e quindi non tutte le navi utilizzavano combustibili liquidi, cfr. C. ALIMENTI, *La questione* cit., p. 111 e p. 242.

<sup>738</sup> *Ibid.*, pp. 111-113. Le 2.125.362 tonnellate di materiali petroliferi erano suddivise in: 530.000 t di benzine, 219.000 t di petrolio, 339.200 t di gasolio, 817.000 t di fuel oil (combustibili per le navi soprattutto), 115.612 t di lubrificanti, 89.050 t di bitumi e 15.500 t di altri oli.

<sup>739</sup> Vedi l'Allegato I e cfr. C. ALIMENTI, *La questione* cit., pp. 74-75.

Bitume di petrolio	14.867	14.865	12.059	12.059	26.217	32.000
Coke di petrolio	34.424	34.422	37.406	37.406	19.696	19.690

Fra le due fonti, soltanto per la benzina emerge un dato diverso, mentre il resto è fondamentalmente identico, tranne qualche differenza. Secondo i dati di Alimenti, nel 1935 le raffinerie nazionali produssero 103.071 tonnellate di benzina, mentre Jacobini fornisce una produzione di benzina pari a 174.000 tonnellate di benzina. I dati forniti da Alimenti si riferiscono però alla produzione di 11 stabilimenti nazionali, non soffermandosi evidentemente su tutte le piccole raffinerie esistenti in Italia di modeste dimensioni. Il calcolo riportato da Jacobini comprendeva invece 23 stabilimenti, ma lo scarto di quasi 70.000 tonnellate di benzina difficilmente poteva essere colmato dalle scarse capacità delle piccole aziende<sup>740</sup>.

Per sopperire alle necessità si era ricorso a delle importazioni dirette effettuate al di fuori delle licenze di importazione, permettendo un surplus di materiali petroliferi che al momento delle emissioni delle licenze di importazione, non era stato possibile apprezzare con precisione. Esiste un altro elemento da considerare concernente le produzioni nazionali e cioè le esportazioni di materiali finiti verso le colonie, e soprattutto verso l'Eritrea e Somalia nel corso del 1935 e negli anni successivi. I dati ufficiali riportati nei documenti, non indicano se effettivamente i quantitativi delle esportazioni di materiali petroliferi verso le colonie siano da ascrivere alle produzioni nazionali, oppure se esse siano da considerarsi come merci acquistate a parte.

L'importazione del 1935 si può ragionevolmente valutare in circa 2.200.000 di tonnellate, senza calcolare i fabbisogni della marina militare e mercantile. L'intero ammontare era superiore alle capacità di trattamento delle raffinerie nazionali dell'epoca, ma dal momento che l'Italia si preparava per la guerra contro l'Etiopia, le importazioni furono aumentate deliberatamente onde avere delle scorte per ogni evenienza.

---

<sup>740</sup> Cfr. *Documenti cit.*, Vol. 1, Monografia VII, *Disciplina delle attività petrolifere Italiane nell'immediato anteguerra mondiale – Licenze di importazione e di produzione – Quote di mercato*, p. 139 e vedi l'appendice VIII per le differenze negli anni 1935-38 sulle produzioni nazionali.

4. *Industria petrolifera: processi di idrogenazione dei combustibili solidi e liquidi in ricavo di prodotti sintetici. La International Hydrogenation Patents Limited. La grande alleanza fra la IG Farben e la Standard Oil of New Jersey*

Il processo di idrogenazione dei combustibili Bergius, prendeva il nome dal chimico tedesco Friedrich Bergius, che lo scoprì nel 1913. Il processo di idrogenazione consisteva nel convertire carbone, catrame e altri solidi, o altre sostanze liquide di origine carbonifera, in carburanti liquidi di elevata qualità, tramite l'inserimento di grandi quantità di idrogeno per mezzo di elevate temperature (400-600 °C) e pressioni (200-700 atmosfere), insieme con un elemento chimico che agiva da catalizzatore, consentendo la creazione di prodotti petroliferi sintetici<sup>741</sup>. Il processo di idrogenazione era particolarmente adatto per la produzione di carburanti di elevata qualità, soprattutto carburanti per gli aerei.

La Germania diede grande impulso alle ricerche chimiche per eliminare la sua dipendenza dall'estero di determinate risorse. Per sopperire alla necessità di azoto della Germania, un elemento chimico utile sia come fertilizzante per l'agricoltura, sia come materiale per esplosivi, nel 1909 il chimico Fritz Haber, cominciò le sperimentazioni onde ottenere la produzione di azoto e idrogeno, impiegando elevate temperature e pressioni, tramite l'aiuto di un elemento catalizzatore. Nel 1913 Haber riuscì ad ottenere l'ammoniaca sintetica, e grazie alle risorse della *Badische Anilin und soda Fabrik, Basf*, Haber e l'ingegner Carl Bosch della *Basf*, decisero di costruire un impianto pilota ad Oppau, vicino Ludwigshafen, per lo sviluppo della produzione di ammoniaca sintetica<sup>742</sup>. Nel 1916 un nuovo impianto Haber-Bosch, costruito presso Leuna vicino Merseberg, permise alla Germania di raggiungere la produzione interna di azoto di circa 535 mila tonnellate all'anno. Il sistema Haber-Bosch si rivelò essenziale per gli ingegneri, i chimici e gli scienziati tedeschi, in quanto permise l'acquisizione di capacità industriali strettamente collegate ai processi petrolchimici di sintesi, che consentirono alla Germania di raggiungere elevatissimi livelli di competenza chimica industriale.

L'ingegnere della *Basf* Carl Bosch aveva diretto il gruppo di esperti che avevano costruito l'impianto di Leuna, e tutti coloro che avevano partecipato al progetto, avevano potuto

---

<sup>741</sup> A. KRAMMER, *Fueling the Third Reich*, «Technology and Culture», vol. 19, N° 3, Luglio 1978, pp. 396-397; R.G. STOKES, *The oil industry in Nazi Germany, 1936-1945*, «The Business History Review», vol. 59, N° 2, 1985, p. 265.

<sup>742</sup> T. PARKE HUGHES, *Technological momentum in history: hydrogenation in Germany 1898-1933*, «Past & Present», N° 44, Agosto 1969, pp. 108-109. Gli studi di Fritz Haber si basavano sulle ricerche del professor Walther Nernst (1861-1941), vincitore del premio Nobel per la chimica nel 1920. Fritz Haber vinse il premio Nobel per la chimica nel 1918, mentre Carl Bosch e Friedrich Bergius vinsero il Nobel per la chimica nel 1931.

sperimentare e risolvere tutti i problemi connessi ai nuovi procedimenti chimici. L'esperienza maturata in quel periodo, fornì loro una formidabile competenza su tutti gli aspetti inerenti le reazioni chimiche ad alte pressioni e temperature, sulla produzione di enormi quantità di idrogeno tramite il carbone a basso costo, e soprattutto fornì loro una grande esperienza nella chimica catalitica<sup>743</sup>.

L'acquisizione di un immenso patrimonio tecnico-scientifico ed industriale, si rivelò fondamentale per lo sviluppo della tecnologia dell'idrogenazione negli anni Venti. La azienda *Basf* si fece promotrice, nel dopoguerra, di estese ricerche nel campo dell'idrogenazione, e dopo vari studi, nel 1923 la *Basf* aveva avviato la produzione di metanolo sintetico<sup>744</sup>. Un forte contributo allo sviluppo del nuovo processo, venne fornito dal chimico tedesco Matthias Pier, che negli anni Venti divenne il capo della sezione *Basf* denominata *Hochdruckversuche*, cioè il laboratorio per le ricerche e lo sviluppo dei processi ad alte pressioni. Il passo successivo, per la *Basf*, consisteva in un obiettivo ambizioso, cioè nella creazione di benzina sintetica dal carbone mediante idrogenazione<sup>745</sup>. Nel dopoguerra, l'azienda tedesca aveva acquisito con grande lungimiranza i brevetti sul processo Bergius, mentre Carl Bosch, fervido sostenitore dei processi di idrogenazione, premeva sulla *Basf* affinché sviluppasse industrialmente il processo Bergius. La situazione interna della Germania e la situazione internazionale relativa al petrolio greggio, rappresentarono due concomitanti fattori favorevoli allo sviluppo su scala industriale del nuovo processo di idrogenazione: i due fattori erano il forte sviluppo delle aziende automobilistiche e il paventato rischio di esaurimento delle fonti petrolifere statunitensi<sup>746</sup>. Negli Stati Uniti la crescita vertiginosa dell'industria automobilistica richiedeva un maggior sfruttamento delle fonti petrolifere onde produrre carburanti: tra il 1920 e il 1923, negli Stati Uniti la produzione di automobili passò da due milioni a tre milioni e mezzo, e

---

<sup>743</sup> *Ibid.*, pp. 110-111; A. KRAMMER, *Fueling* cit., p. 395.

<sup>744</sup> Cfr. T. PARKE HUGHES, *Technological* cit., p. 113. Il nuovo processo di idrogenazione era diretto dal chimico Carl Krauch che nel 1912 entrò a far parte dello staff della *Basf*. Krauch lavorava con il chimico Alwin Mittasch (1869-1953), inventore di un processo chimico che forniva nitrato di sodio utile nel campo degli esplosivi. Il processo chimico per ottenere il metanolo sintetico, era simile al processo dell'ammoniaca sintetica, per quanto riguardava le condizioni industriali di trattamento; A. KRAMMER, *Fueling* cit., 396. Il processo per l'ottenimento di metanolo sintetico consisteva nel far reagire una miscela di idrogeno e monossido di carbonio alla pressione di circa 200-300 atmosfere e alla temperatura di circa 450-500°C, tramite un elemento catalizzatore, fino alla produzione di metanolo. Tuttavia il metanolo non ebbe successo come carburante, ma una variante del processo, il processo per l'isobutile, divenne molto importante. In questa variante del processo di sintesi per il metanolo, un catalizzatore alcalinizzato veniva utilizzato per produrre metanolo, ma anche una percentuale del 14% di alcol isobutile. L'alcol isobutile veniva poi separato fino ad ottenere dall'isobutilene l'isottano, elemento fondamentale per la benzina avio, prodotto dalla polimerizzazione e successiva idrogenazione.

<sup>745</sup> *Ibid.*, p. 114; R.G. STOKES, *The oil* cit., p. 266.

<sup>746</sup> Cfr. D. YERGIN, *The prize* cit., pp. 176-179.

alla fine degli anni Venti le auto registrate erano circa 23 milioni<sup>747</sup>. In Germania invece le automobili erano appena quarantamila nel 1925, e nel 1928 raggiunsero la cifra di circa centomila auto. La produzione di petrolio greggio era molto limitata, ma la possibilità che l'industria automobilistica si sviluppasse notevolmente, lasciava la nazione esposta alle importazioni estere di carburanti. Questo aspetto, politico ed economico, rendeva allettante al Governo tedesco il progetto di ottenere carburanti dai procedimenti chimici di idrogenazione. La disponibilità di enormi depositi di carbone e di lignite, consentivano alla Germania di considerare con fiducia il nuovo progetto della *Basf*. Inoltre le forti spese finanziarie necessarie per importare gomma e petrolio greggio, risorse essenziali per l'industria automobilistica, potevano essere limitate con il processo di idrogenazione<sup>748</sup>.

Nel frattempo, nel 1925 le maggiori aziende chimiche tedesche (*Basf*, *Bayer*, *Hoechst*, *Agfa*, *Griesheim*, *Weiler ter Meer*) si unirono, formando un unico grande gruppo chimico la *IG Farbenindustrie Aktiengesellschaft*, la quarta compagnia a livello mondiale dopo le tre maggiori aziende statunitensi (*General Motors*, *United States Steel* e *Standard Oil of New Jersey*)<sup>749</sup>. La azienda *Basf*, nel ruolo di leader, aveva diretto l'operazione di fusione e la nuova società, *IG Farben*, aveva acquisito nel 1925-26 il controllo dei brevetti Bergius, la compagnia del chimico Bergius *Erdölverwertungs GmbH*, *EVAG*, la *International Bergin Company*, e le sue strutture estere, per dieci milioni di reichsmarks<sup>750</sup>.

Nel 1925 il chimico della *Basf*, Matthias Pier, aveva ottenuto della benzina di buona qualità dall'idrogenazione di carbone, catrame e petrolio greggio. Nel 1926 gli studi proseguirono positivamente, tanto che il capo del settore ricerche e sviluppo della *Standard Oil of New Jersey*, Frank A. Howard, dopo una visita agli impianti di Ludwigshafen, avvisò immediatamente il presidente della società, Walter Teagle, che il processo di

---

<sup>747</sup> *Ibid.*, pp. 208-209.

<sup>748</sup> Cfr. T. PARKE HUGHES, *Technological cit.*, p. 115-117; P. HAYES, *Industry and Ideology. IG Farben in the Nazi era*, Cambridge 1987, p. 37.

<sup>749</sup> Cfr. P. HAYES, *Industry cit.*, pp. 7-16. Il chimico tedesco Carl Duisberg (1861-1935) raggiunse i vertici della società *Bayer* e nel 1904 preparò un documento sul declino dell'industria chimica tedesca degli ultimi anni. Egli consegnò il memorandum alle varie industrie farmaceutiche e di coloranti in Germania. Per evitare il declino, Duisberg proponeva la concentrazione delle aziende in una federazione che desse vita ad un unico trust. Tra il 1904 e il 1907, in Germania si crearono due enormi blocchi composti dalle maggiori aziende chimiche: il patto a tre fra la *BASF* di Ludwigshafen, la *Farbenfabriken vorm. Friedrich Bayer & Co. (Bayer)* di Leverkusen e la *Aktiengesellschaft für Anilin-Fabrikation* di Berlino; l'associazione fra la *Farbwerke vorm. Meister Lucius & Brüning* of Hoechst (*Hoechst*), la *Leopold Cassella & Co. GmbH* e la *Kalle & Co. Aktiengesellschaft*, tutte di Francoforte. Dopo la guerra, i due blocchi (*Dreibund* e *Dreiverband*) decisero di cooperare ulteriormente e diedero vita ad un cartello, noto come piccola *IG*, che pose fine alla competizione economica in Germania fra i membri; P. HERTNER, *Il primato della chimica tedesca tra le due guerre e la sua eredità*, ora in G.J. PIZZORNI (a cura di), *L'industria chimica cit.*, pp. 24-34.

<sup>750</sup> Cfr. P. HAYES, *Industry cit.*, p. 36; A. SUTTON, *Wall street and the rise of Hitler*, USA 1976. Vedi il capitolo secondo per tutta la genesi della *IG Farben* e dei suoi rapporti con le grandi aziende statunitensi, dalla *Standard Oil of New Jersey*, alla *Alcoa*, alla *Du Pont*, alla *Dow Chemical*; vedi la Appendice V.

idrogenazione era particolarmente importante, il fattore chimico forse più importante fino ad allora introdotto nell'industria petrolifera<sup>751</sup>.

Nel 1927 il primo impianto Bergius per carburanti sintetici su vasta scala venne costruito a Leuna, con la capacità di trattamento di 100.000 tonnellate di lignite<sup>752</sup>. Tuttavia il processo di idrogenazione su vasta scala poneva numerosi ed enormi problemi tecnologici da affrontare. Gli ingegneri ed i chimici tedeschi si trovavano di fronte a problematiche non facili da risolvere: la prima ragione di difficoltà, risiedeva proprio nelle materie prime utilizzate nel processo, lignite e catrame. La soluzione dei problemi industriali richiedeva enormi costi e rischiava di minacciare l'impiego dell'intero processo. La fase di catalisi era particolarmente complessa, rispetto ai precedenti processi di catalisi, in quanto tre sostanze dovevano essere idrogenate contemporaneamente: ossigeno, azoto e zolfo<sup>753</sup>.

Nonostante il Governo tedesco fornisse una adeguata protezione all'industria di carburanti sintetici, i costi della benzina raffinata dal petrolio greggio erano minori della benzina sintetica, ma soprattutto con la scoperta di nuovi fonti petrolifere americane, il rischio di esaurimento petrolifero era stato scongiurato e l'enorme afflusso mondiale di petrolio greggio aveva ulteriormente ridotto il costo della benzina<sup>754</sup>. In un contesto del genere, le difficoltà per l'industria sintetica tedesca erano sensibili, ma la *IG Farben* riuscì ad evitare il crollo delle attività industriali con una lungimirante politica basata sulle proprie conoscenze tecniche.

Abbiamo visto che la *Standard* era rimasta impressionata dallo sviluppo del processo di idrogenazione tedesco, e nel 1927, un primo accordo fra i due grandi trust, *IG Farben* e *Standard Oil of New Jersey*, segnava l'inizio di un lungo sodalizio economico-industriale.

Nel 1927 le due società crearono una compagnia con sede in Liechtenstein, la *International Hydrogenation Patents Company Ltd*, tramite la quale si garantivano dei reciproci vantaggi: la *IG Farben* avrebbe fornito alla *Standard* i dettagli dei processi di idrogenazione, mentre la *Standard* avrebbe costruito un impianto di idrogenazione, negli Stati Uniti, ed avrebbe pagato 30 milioni di dollari alla *IG Farben*, parte in contante e parte in azioni della *Standard*<sup>755</sup>. L'accordo fra le due compagnie aveva soprattutto lo scopo di

---

<sup>751</sup> Cfr. T. PARKE HUGHES, *Technological* cit., p. 119. Howard scrisse a Teagle che il processo di idrogenazione era «tremendously significant, perhaps more than any chemical factor ever introduced into the oil industry».

<sup>752</sup> *Ivi*; R.G. STOKES, *The oil* cit., p. 266; P. HAYES, *Industry* cit., p. 37.

<sup>753</sup> Cfr. T. PARKE HUGHES, *Technological* cit., pp. 119-120.

<sup>754</sup> Cfr. D. YERGIN, *The prize* cit., pp. 223-224 e pp. 244-248.

<sup>755</sup> G. REIMANN, *Patents for Hitler*, London 1945, pp. 27-30 e pp. 78-79. La *IHP* in seguito aveva formato una filiale in Olanda, la *International Hydrogenation Engineering and Chemical Company*, con lo scopo di fornire assistenza tecnica ad altre aziende che avrebbero potuto ottenere le licenze della *IHP*; A. KRAMMER, *Fueling* cit., p. 400; P. HAYES, *Industry* cit., p. 38. La *IG Farben*, riporta l'autore, avrebbe

eliminare l'emergere di altre aziende concorrenti nel settore dei carburanti sintetici, come accadde nel caso della compagnia britannica *Imperial Chemical Industries*.

I chimici inglesi avevano scoperto un processo per la produzione di carburanti sintetici, simile a quello della *IG Farben*. Con questo processo, la Gran Bretagna avrebbe potuto sviluppare una propria ed indipendente industria di carburanti sintetici, un fattore fondamentale per i britannici, che non avevano fonti petrolifere nelle proprie isole, ma che avevano invece grandi quantità di carbone. Tuttavia la *IG Farben* e la *Standard* riuscirono a stipulare un accordo con la *ICI* nel 1931, in base al quale la società britannica cedeva tutti i suoi brevetti e diritti, al di fuori della Gran Bretagna, alla *IHP*. In cambio la *ICI* poteva utilizzare i brevetti della *IHP*, ma con l'obbligo specifico che la compagnia britannica non avrebbe dovuto costruire un impianto chimico che avesse una capacità produttiva superiore del 25% del totale del consumo del periodo di pace all'interno dell'Impero Britannico<sup>756</sup>. Con questo sistema la *IG Farben* e la *Standard* potevano, tramite accordi, trasferire nuovi eventuali brevetti sotto il controllo della *IHP* e scongiurare la nascita di qualche gruppo concorrente nel settore dei carburanti sintetici.

L'accordo del 1927 si rivelò fondamentale per la *IG Farben*, considerate le difficoltà economiche che stava incontrando, ma altresì importante era per la *Standard*, che poteva tenere sotto controllo un pericoloso processo che ne avrebbe minato la posizione di maggior produttore ed esportatore mondiale di greggio. Le due aziende stipularono un ulteriore accordo, diviso in quattro parti nel 1929, ben più consistente del primo e particolarmente efficace per la *IG Farben*. Il 9 novembre 1929 la *Standard* e la *IG Farben* firmarono una vera e propria alleanza industriale, per cui le due società si sarebbero sostenute a vicenda a livello mondiale. Al primo punto dell'accordo *IG Farben* e *Standard* stabilivano precisamente i propri campi di azione, con una divisione che lasciava alla *Standard* la preminenza sugli affari petroliferi, mentre alla *IG Farben* era accordata la posizione dominante sul settore dei materiali sintetici.

Standard agrees to transfer to I.G. control of the manufacture and sale of any new chemical development not closely related to the present Standard business, and I.G. agrees to transfer to

---

eliminato le proprie perdite con la vendita dei diritti sui carburanti sintetici alla *Standard*, esclusa la Germania, «for stock in Standard worth \$35 million, or more than 149 million reichsmarks. Title to the patents was vested in a new Standard-IG Corporation, in which IG's 20% holding proved to be worth another 2,5 million reichsmarks annually».

<sup>756</sup> Cfr. G. REIMANN, *Patents* cit., pp. 80-82. Reimann: «ICI would not erect a plant capacity in excess of 25 per cent of the total peacetime consumption of oil within the British Empire». L'accordo con la *Imperial Chemical Industries* venne firmato nell'aprile 1931. In seguito il Governo britannico era stato convinto dagli interessi petroliferi che non fosse consigliabile erigere un impianto di produzione sintetica di carburanti, con il risultato che alle soglie della seconda guerra mondiale la Gran Bretagna non era preparata per la produzione di carburanti sintetici.

Standard control (outside Germany) of any new chemical developments closely related to the oil industry, and I.G. also agrees to share with Standard (outside Germany) any new chemical development using petroleum or natural gas as a raw material, but under I.G.'s control. The Company (Standard Oil), recognizes the preferred position of I.G. in the industries known as chemical, and I.G. recognizes the preferred position of the company (Standard Oil) in the industries known as oil and natural gas. Neither party has any plan or policy of so far expanding its existing business in the direction of the other party's industry as to become a serious competitor of that other party, but each recognizes that certain overlapping of activities will exist. If the Company (Standard Oil) shall desire to initiate anywhere in the world a new chemical development not closely related to its then business, it will offer to I.G. control of such new enterprises on fair and reasonable terms<sup>757</sup>.

Con questo primo accordo, la *IG Farben* poteva tranquillamente sviluppare in Germania l'industria di carburanti sintetici, mentre la *Standard* avrebbe controllato negli Stati Uniti l'eventuale sviluppo dell'industria sintetica. La clausola era particolarmente funzionale agli interessi della *IG Farben* che otteneva, tramite un'altra speciale clausola, una percentuale fissa sui nuovi eventuali lavori nel campo sintetico. La *IG Farben* avrebbe trasferito i suoi brevetti sui nuovi processi relativi all'industria del greggio e del gas naturale, ad una nuova società costituita insieme con la *Standard*. La nuova società *Standard-IG* avrebbe versato venti centesimi per ogni dollaro ottenuto dalla vendita di carburante sintetico tramite idrogenazione in America<sup>758</sup>.

Il secondo accordo fra i due trust prevedeva il controllo mondiale sui processi industriali sintetici, ma escludeva la Germania, che quindi tramite la *IG Farben* poteva tranquillamente sviluppare i propri progetti<sup>759</sup>. Il terzo accordo stabiliva assistenza reciproca nel caso di un intervento esterno contro i brevetti delle due aziende. Il presidente della *Standard*, Walter Teagle, richiese un'ulteriore aggiunta all'accordo, in cui la cooperazione fra la *Standard* e la *IG Farben* doveva ritenersi fattiva anche in caso di «international conflict»<sup>760</sup>.

---

<sup>757</sup> *Ibid.*, p. 31.

<sup>758</sup> *Ibid.*, p. 32. Come riporta Riemann: «I.G. promised to transfer its patents which controlled new processes in the oil and gas industries not to Standard Oil, but to a newly formed company: Standard-I.G. (Standard Catalytic Corporation nel 1942), owned in common by both parties. This company was obliged to pay the immense fee of 20 per cent of gross receipts, or a fixed rate from hydrogenation royalties to the German trust. In other words, twenty cents had to be paid to I.G. for every dollar taken in by Catalytic from the sale of synthetic oil. I.G. could expect an annual income of many millions of dollars paid by American consumers of oil».

<sup>759</sup> *Ibid.*, pp. 32-33. L'accordo intendeva giungere al controllo mondiale, tranne per la Germania, di tutti «present and future processes, both patented and unpatented, for the manufacture of products of the oil industry by Standard Oil». Questa parte dell'accordo segreto era stata in seguito modificata e la *Standard* era obbligata a trasferire alla *IG Farben* i suoi brevetti sulla idrogenazione.

<sup>760</sup> *Ibid.*, pp. 33-34. Il testo del terzo accordo recita: «Both parties agree that in the event of an attack by a third party brought against either of them directly or indirectly, in attempted derogation of the title to patent rights transferred, hereunder, they will co-operate loyally in defence of such attack». La richiesta di collaborazione in casi più specifici venne inviata dal presidente Teagle ai dirigenti della *IG Farben* in quel momento a New York, il giorno stesso dell'accordo. Teagle scrisse: «Referring to the series of agreements dated Nov. 9<sup>th</sup> 1929, to which we are parties, we wish to state that it is our understanding...that each party

Nel quarto e ultimo accordo, era stabilito che la filiale della *Standard* in Germania doveva acquistare il carburante sintetico dalla *IG Farben*, mentre quest'ultima prometteva di importare petrolio greggio solamente dalla *Standard*<sup>761</sup>.

L'accordo del 1929 permetteva alla *IG Farben* di mantenere il ruolo di leader mondiale nel campo della produzione di carburanti sintetici, ed allo stesso tempo le consentiva di impedire, tramite la controllata *IHP*, lo sviluppo di ulteriori processi chimici nel campo della idrogenazione da parte di compagnie o Stati. La posizione di primo piano della *IG Farben* era stata riconosciuta dalla *Standard*, per sua scelta, in un incontro del marzo 1929<sup>762</sup>.

Nel 1930 i due trust decisero di formare una nuova compagnia, con lo scopo di amministrare i processi di idrogenazione che non si potevano classificare come puramente petrolchimici. Alla fine di settembre venne costituita la *Joint American Study Company*, *JASCO*, con lo specifico compito di studiare, sperimentare, sviluppare e rilasciare licenze sui nuovi processi chimici inventati dalle due parti, soprattutto su materiali sintetici ottenuti dal petrolio greggio, bitume e gas naturale<sup>763</sup>. Tuttavia la *IG Farben* aveva ottenuto il controllo degli esperimenti e delle ricerche finanziate dalla *Standard*. In pratica gli esperti della *IG Farben* potevano lavorare nei laboratori statunitensi, dove avrebbero avuto tutta l'assistenza economica e tecnica della *Standard*, pur rimanendo dipendenti della *IG Farben*.

---

proposes to hold itself willing to take care of any future eventualities in a spirit of mutual helpfulness, particularly along the following lines: in the event the performance of these agreements or of any material provisions thereof by either party should be hereafter restrained or prevented by operations of any existing or future law, or the beneficial interest of either party be alienated to a substantial degree by operation of law or governmental authority, the parties should enter into new negotiations in the spirit of the present agreement and endeavour to adapt their relations to the changed conditions which have so arisen». L'attacco eventuale di una terza parte, poteva essere rappresentato da una azienda o da un governo.

<sup>761</sup> *Ibid.*, p. 34.

<sup>762</sup> *Ibid.*, pp. 34 sgg. In un precedente incontro tra la *IG Farben* e la *Standard*, avvenuto il 21 marzo 1929, i dirigenti della compagnia statunitense ritenevano di partecipare nel campo della chimica come junior partner della *IG Farben*. Il dirigente della *IG Farben*, Carl Bosch, offrì alla *Standard* il 49% delle azioni. L'accordo fra le due grandi compagnie consentiva alla *IG Farben* di procedere senza concorrenti nel campo della petrolchimica sintetica, mentre la *Standard Oil*, secondo il proprio presidente Walter Teagle, aveva eliminato il suo concorrente storico, la *Royal Dutch-Shell*. Nel 1942, di fronte al *Senate Committee to Investigate the National Defence Programme*, (*Truman Committee*), il presidente della *Standard*, W.S. Farish sostenne che la *Standard* non aveva stipulato con la *IG Farben* alcun accordo su scala mondiale. Sostenne inoltre che l'alleanza con la *IG Farben* aveva permesso alla *Standard* di progredire nel campo della produzione delle benzine per l'aviazione, nella produzione di toluolo, gomma sintetica ed esplosivi. Secondo Riemann invece fu la *IG Farben* a trarre il maggior vantaggio dall'alleanza, in quanto era evidente che il trust tedesco era riuscito ad impedire lo sviluppo della idrogenazione negli altri paesi, mentre poteva usufruire in Germania di un assoluto monopolio della nuova tecnologia. In base all'accordo, la *Standard* aveva fornito pieno appoggio alle richieste della *IG Farben*, ma soprattutto l'alleanza fra le due aziende era continuata anche durante la guerra, ragion per cui diversi enti statunitensi avevano avviato delle interrogazioni nei confronti della *Standard*, *ibid.*, pp. 36-37.

<sup>763</sup> *Ibid.*, p. 88; P. HAYES, *Industry* cit., pp. 37-38; A. SUTTON, *Wall street and the rise of Hitler*, USA 1976, vedi il quarto capitolo.

Technical employees, executives and specialists in the employ of the parties will be assigned to perform services connected with the work of the Joint Company while remaining employees of the parties respectively and the Joint Company will reimburse the party in question for the reasonable cost to it of the services so rendered. Technical employees of the parties performing services for the Joint Company will in all cases be bound by contract to assign their inventions to their respective employers to the end that such inventions may be brought within this agreement, to the extent to which they come within its terms, by the employer<sup>764</sup>.

Dalla dichiarazione rilasciata dal presidente della *Standard Oil of New Jersey*, Farish, al *Truman Committee* nel 1942, il ruolo della *Standard* all'interno della società *Jasco* diveniva molto più chiaro.

The patents were assigned to an American corporation, *Jasco*, subject to the control of the originator of the patents as to the exploitation of those patents in the United States, and subject to a 25 per cent overriding royalty to him. That meant that while the patents were owned by an American corporation in which we were an equal shareholder with the Germans, the control of what to do about those patents was in the hands of the Germans, who had a five-eighths net interest, we having only a three-eighths net interest in the patents. We therefore could not do anything in the way of either licensing or using the patents ourselves or creating any industry here under them without the consent of the German I.G. That was the trade<sup>765</sup>.

Il maggior controllo ottenuto dalla *IG Farben* nella società *Jasco*, le consentiva di sviluppare in Germania i nuovi processi con l'assistenza della *Standard*, mentre allo stesso tempo poteva controllare e ritardare lo sviluppo degli stessi procedimenti negli Stati Uniti<sup>766</sup>. In base agli accordi la *Standard* aveva avviato gli studi, insieme con gli esperti della *IG Farben*, sui processi di produzione di gomma sintetica già dal 1931, presso i propri impianti. Le ricerche ed i finanziamenti per tutti gli studi erano effettuati negli Stati Uniti, ma gli esperimenti finali venivano eseguiti direttamente in Germania, come spiegò Frank Howard dirigente della *Standard* al *Truman Committee*:

---

<sup>764</sup> Cfr. G. REIMANN, *Patents* cit., pp. 88-89.

<sup>765</sup> *Ibid.*, p. 91; P. HAYES, *Industry* cit., p. 38. Peter Hayes illustra in questo modo la nuova società *Jasco*: «Each donor reserved control of the inventions it contributed to the new company and five-eighths of any proceeds derived from them, and IG's German market for these products was declared inviolate».

<sup>766</sup> L'alleanza fra la *Standard Oil of New Jersey* e la *IG Farben* si protrasse fin oltre l'inizio della Seconda Guerra Mondiale. Entrambe le società agirono nel pieno rispetto degli accordi stabiliti negli anni Venti e Trenta, sviluppando insieme determinati processi chimici per la produzione di gomma sintetica, oltre che di carburanti sintetici. La posizione accordata alla *IG Farben* dalla *Standard*, consentiva all'azienda tedesca di dilazionare la fornitura di dettagli tecnici alle industrie statunitensi nel campo dei materiali sintetici. Nonostante l'insistenza della *Standard*, verso la fine degli anni Trenta, per ottenere le nozioni inerenti lo sviluppo dei processi chimici per la produzione della gomma sintetica, la *IG Farben* aveva sempre rifiutato l'assistenza industriale. Negli anni Trenta la *Standard* aveva evitato la produzione di gomma sintetica negli Stati Uniti, cercando di raggiungere un accordo generale con le compagnie americane produttrici di gomma. La società *Du Pont* inventò il neoprene e la società *B.F. Goodrich* inventò un altro processo per la produzione di gomma sintetica. Nel 1941 la *Standard* richiese l'assistenza della *IG Farben* per contrastare la società statunitense *Goodrich*. Vedi appendice V per tutta la situazione inerente i nuovi procedimenti chimici di idrogenazione e la posizione della *Standard Oil of New Jersey* e la *IG Farben* negli anni Trenta e durante la Seconda Guerra Mondiale.

Our function was to try to develop under our own direction, but partly with their money (I.G.), in the United States a process of making the necessary raw material, butadiene, from oil, cheaply enough to give the product some hope of commercial success here. From 1931 on, we were engaged in that task, spending our money on it and their money also, in the United States, and in the meantime, they were carrying the burden of experimental development and research on the actual polymerization of the rubber in Germany<sup>767</sup>.

Le ricerche congiunte erano supportate dall'impianto pilota della società *Jasco* presso Baton Rouge, dove furono investiti milioni di dollari nell'impiego dell'acetilene, ritenuto dalla *IG Farben* la materia prima migliore per la produzione della gomma sintetica. Dal punto di vista della gomma tuttavia, non ci furono grandi risultati, mentre dall'acetilene si ricavano altre materie sintetiche importanti per l'economia bellica: rayon, seta artificiale, diversi tipi di plastiche, vernici e lacche. Il positivo lavoro svolto a Baton Rouge era stato riconosciuto dall'esponente della *Standard* Frank Howard, che riteneva l'impianto della *Jasco* ormai in grado di produrre acetilene a basso costo a livello mondiale<sup>768</sup>.

In Germania nel 1935 venne costruito un impianto delle medesime dimensioni dello stabilimento americano, grazie all'esperienza acquisita dalle ricerche condotte tramite la compagnia *Jasco*. In seguito il gruppo elettrico tedesco-svizzero *S.A. Brown Boveri & Cie*, richiese la licenza alla *IG Farben* per la costruzione di un impianto chimico per la produzione di materiali sintetici derivati dall'acido acetico (acetilene)<sup>769</sup>. Sempre tramite le esperienze statunitensi, nel 1938 in Germania, la azienda consociata della *Standard Deutsche Amerikanische Petroleum A.G., DAPAG*, costruì un impianto per la produzione di 150.000 tonnellate di benzina avio annuali, mentre nel quadro degli accordi *Jasco*, la *IG Farben* non consentì alla *Standard* di produrre il medesimo carburante per l'aviazione statunitense<sup>770</sup>.

Negli Stati Uniti, presso l'impianto di Baton Rouge, furono bloccati i lavori nel 1939 e lo stabilimento venne smantellato, nonostante i positivi risultati raggiunti fino a quel momento<sup>771</sup>. Secondo il Dipartimento di Giustizia statunitense la chiusura dello stabilimento era da ascrivere ad una precisa richiesta della *IG Farben*. Ufficialmente, la produzione a basso costo dell'impianto avrebbe causato una alterazione del mercato e

---

<sup>767</sup> Cfr. G. REIMANN, *Patents* cit., p. 91.

<sup>768</sup> *Ibid.*, pp. 105-106.

<sup>769</sup> *Ibid.*, pp. 106-107.

<sup>770</sup> Cfr. A. KRAMMER, *Fueling* cit., p. 401. Nel 1944 la *IG Farben* poteva affermare che fin dall'inizio della guerra, essi erano stati in grado di produrre piombo tetraetile solamente perché poco prima dello scoppio della guerra, gli americani avevano costruito gli impianti per la *IG Farben*, e avevano fornito loro tutte le informazioni e le esperienze disponibili.

<sup>771</sup> Cfr. G. REIMANN, *Patents* cit., p. 106. Il 30 gennaio 1936, la *Standard Oil of New Jersey* scrisse alla società *Western Cartridge Company* di aver individuato un processo per ottenere acido acetico molto conveniente: «we believe our process for making acetic acid and hence for making acetic anhydride is the cheapest existing process».

disturbato la compagnia *Union Carbide & Carbon Corporation*, con la quale il trust tedesco non intendeva competere. La chiusura, comunque, era conveniente per gli impianti esistenti in Germania che si avvalevano degli studi e delle ricerche eseguiti presso Baton Rouge<sup>772</sup>. Considerati gli accordi *Standard-IG Farben*, il cablogramma del rappresentante della *IG Farben* Pickardt, presso Baton Rouge, inviato alla Divisione Azoto della *IG Farben* in Germania, confermava le accuse del Dipartimento di Giustizia statunitense. Mentre la *Standard* non aveva intenzione di fermare i lavori a Baton Rouge, la *IG Farben* espresse l'opinione che, nell'interesse di *Jasco* e della *IG Farben*, non si dovevano continuare le operazioni nell'impianto statunitense<sup>773</sup>.

Le ricerche mediante la società *Jasco* erano continuate nel campo della gomma sintetica, con la scoperta del butile. Secondo la *Standard* il butile avrebbe permesso di produrre gomma sintetica in grandi quantità ed a basso costo. Il butile era il risultato degli studi condotti dai due trust, mentre erano alla ricerca di un metodo adatto alla vulcanizzazione di un prodotto simile alla gomma chiamato *vistanex*, creato dalla *IG Farben*. La *Standard* aveva scoperto un procedimento che consentiva di ottenere della gomma in grado di essere vulcanizzata, ma soprattutto aveva individuato nel butile un ingrediente particolarmente economico per la produzione di gomma sintetica, più economico della gomma-Buna prodotta dalla *IG Farben*<sup>774</sup>. Nel quadro degli accordi stabiliti con la *IG Farben*, la nuova scoperta della *Standard* non veniva commerciata con le altre compagnie produttrici di gomma<sup>775</sup>. Solamente il 3 giugno 1940 la *Standard* stipulò un accordo con la società

---

<sup>772</sup> *Ibid.*, pp. 106-107. Nel 1938 la società statunitense *Allis Chalmers Manufacturing Company* intendeva avviare le stesse ricerche e produzioni ottenute a Baton Rouge, e richiese assistenza tecnica e licenze alla società *Brown Boveri & Cie* di Mannheim. La *IG Farben* avvisò il proprio rappresentante a Baton Rouge che non avrebbe concesso alla azienda statunitense né assistenza né le licenze, come invece aveva fatto in Germania con la *Brown Boveri & Cie*.

<sup>773</sup> *Ibid.*, pp. 107-108. Pickardt scrisse: «Standard suddenly proposed not to stop operation of the E plant, but to continue operation...we expressed the opinion that in the interest of Jasco and I.G. it was not justified to continue operation of the E plant in the present form». In un'altra lettera, questa volta E.V. Murphree della *Standard*, comunicava al dottor C.L. Brown, presso Baton Rouge, la volontà di fermare i lavori avviati tramite *Jasco*: «Dear Dr. Brown, You will note from Dr. Hochschwender's letter [Dr. Hochschwender was one of the leading executives of Chemnyco, I.G.'s agency in America] that I.G. has done some work on this [acetic anhydride] and that he is to get further information. Dr. Hochschwender does not feel for the present that Jasco should do any work on this problem. Since any work we would ordinarily do would come under the Jasco field, I suggest that we abandon the problem for the present»; P. HAYES, *Industry* cit., pp. 209-210.

<sup>774</sup> Nel 1932 fu ottenuta una gomma di qualità con il Butadien-Natrium-Polymerisat, abbreviato in Buna, cfr. P. HERTNER, *Il primato della chimica tedesca tra le due guerre e la sua eredità*, ora in G.J. PIZZORNI (a cura di), *L'industria chimica* cit., p. 38.

<sup>775</sup> Cfr. G. REIMANN, *Patents* cit., pp. 100-101. La superiorità del butile rispetto alla gomma Buna, da un punto di vista economico era già nota alla *Standard* dal 1938. Dai laboratori della *Standard* E.V. Murphree, avvisò F. Howard il 19 agosto 1938: «Considering the rapid progress which is being made in improving the properties of the copolymer, and considering the raw materials from which it is made, it is my feeling that it [Butyl] represents a more promising material than I.G. Buna, although it has not been tested nearly as thoroughly. I have written to you previously pointing out the desirability of tying up with some rubber

*Firestone Company* per sperimentare dei pneumatici al butile, ma dopo tre mesi il presidente della *Standard*, Farish, annunciò la costruzione di un impianto pilota<sup>776</sup>. La *Standard* intendeva costruire l'impianto pilota per la produzione di butile, dalla capacità annua di 10.000 tonnellate di gomma. Nel caso in cui avesse avuto raggiunto un accordo col governo, allora la capacità si sarebbe potuta elevare fino a 30.000 tonnellate annue. L'impianto non era stato ancora costruito nell'ottobre del 1940, nonostante la produzione di gomma tramite butile fosse molto più conveniente rispetto alla gomma-Buna. Infatti, secondo uno studio della *Standard*, una produzione annua di circa 110.000 tonnellate di gomma con il butile avrebbe richiesto investimenti per circa 24 milioni di dollari, mentre il processo Buna-S avrebbe richiesto quasi 50 milioni di dollari<sup>777</sup>. Otto mesi dopo l'attacco a Pearl Harbor non erano state emesse licenze dalla *Standard* per la produzione di butile. La produzione di massa della gomma sintetica era possibile in pochi mesi, e soprattutto diverse compagnie statunitensi erano intenzionate ad avviare la produzione nel giro di sei mesi, una volta impostato il piano di produzione sintetica. Nel 1942 gli Stati Uniti non erano ancora preparati per la produzione della gomma sintetica<sup>778</sup>.

---

company in order to carry this development along more rapidly. I still feel that such an arrangement is very desirable». Gli esperti della *Standard* erano favorevoli alla sperimentazione del nuovo materiale insieme con altre aziende americane. Sia il manager del dipartimento commerciale della *Standard*, H.W. Fisher, sia il vice presidente della *Patents Development Company* (società della *Standard*) R.P. Russell, avevano richiesto a Frank Howard, dirigente di punta nei rapporti commerciali, di contattare una azienda statunitense per esplorare le possibilità dell'impiego del nuovo derivato chimico. La posizione di Howard era del tutto contraria e dal 1938 fino al giugno 1940 non fu eseguito nessun test e nessuno accordo fu raggiunto con delle fabbriche statunitensi.

<sup>776</sup> Cfr. A. SUTTON, *Wall street and the rise of Hitler*, USA 1976. Nel 1937-38 la *Standard* informava la *IG Farben* sui processi della produzione sintetica di gomma-butile, ma non consentì alla fabbriche statunitensi di utilizzare le medesime ricerche. Solo nel 1940 consentì alla *Firestone* un accordo sulla gomma-butile ma la costruzione dell'impianto era stata molto ritardata.

<sup>777</sup> Cfr. G. REIMANN, *Patents* cit., pp. 102-103. Durante l'incontro della *Standard Oil's Executive Committee* avvenuto il 6 agosto 1940, Howard sconsigliava la produzione di gomma-Buna, mentre riteneva possibile e utile concentrarsi sulla gomma da butile. Nel caso di protezione accordata dal Governo, nella misura di 5 cent per libbra, la *Standard* avrebbe edificato un impianto dalla capacità annua di 30.000 tonnellate, sulla base di un contratto di cinque anni. Con il processo Buna-S la gomma sarebbe costata 14,4 cent mentre con la gomma-butile si scendeva a 7 cent.

<sup>778</sup> La *Standard* aveva dichiarato al *Truman Committee*, che la cooperazione con la *IG Farben* aveva consentito, anziché impedito, il progresso americano delle conoscenze nel campo dei processi sintetici della gomma e non solo. Di parere del tutto contrario era Irving Lipkowitz, membro dell'Antitrust Division of the Department of Justice: «Standard Oil ought to tell this Committee whose idea it was to dismantle the plant [Baton Rouge] at that time. Also, what steps were taken then to dispose of the plant without dismantling; why, in any event, it could not have remained intact a little while longer, considering the fact that it had been standing idle for 4 ½ years, before September 15, 1939. At Baton Rouge, research had been conducted by a Jasco staff which was composed of both Standard Oil and I.G. Farben people. But in Germany, I.G. Farben conducted its research without the direct participation of Standard Oil technicians, the results of such research were available to Standard Oil only in so far as I.G. Farben saw fit to report them...In that connection, it is significant that Standard Oil cautiously qualified its reference to the progress being made in Germany with the phrase, "so far as we know"», *ibid.*, p. 105. Vedi la Appendice V per gli accordi *Standard-IG Farben*.

Anche la produzione della benzina avio, carburante con elevato numero di ottani, aveva subito un particolare sviluppo negli Stati Uniti, dovuto all'accordo *Standard-IG Farben*. Un nuovo processo chimico scoperto dall'ingegnere francese Eugène Houdry, il cracking catalitico, avrebbe permesso di produrre benzina a costi inferiori, rispetto ai coevi sistemi di cracking termico e di idrogenazione. Il nuovo metodo di conversione, studiato dal 1923 da Houdry, venne adottato nel 1936 per poi diffondersi rapidamente, dopo opportune modifiche, e rimanere in vigore nel dopoguerra<sup>779</sup>. Il processo Houdry avrebbe quindi consentito una maggior produzione di benzina con maggior numero di ottani, rispetto al normale processo di cracking termico. Inoltre le condizioni operative erano meno dure del cracking termico, e nel ciclo operativo si riduceva la presenza dei residui. Il processo era un nuovo metodo per avviare la produzione di benzina, partendo da materiali di alimentazione di prima distillazione o da residui e gasoli. La *Standard* conosceva il procedimento, sviluppato anche dalle compagnie *Sun* e *Socony*, ma non lo aveva impiegato<sup>780</sup>. La *Standard* avviò le proprie ricerche e sviluppò il medesimo procedimento onde evitare il pagamento delle royalties richieste all'epoca. Tra il 1939 e il 1942 la *Standard* commercializzò il fluid catalytic cracking, FCC, quando cominciò le attività di conversione col primo impianto PLCA (Powdered Catalyst Louisiana) presso Baton Rouge in Louisiana, nel maggio 1942<sup>781</sup>.

Il controllo internazionale degli sviluppi dell'idrogenazione e del petrolio sintetico, detenuti dalla *Standard-IG Farben*, erano minacciati dalle nuove scoperte avvenute nel frattempo grazie al lavoro di altre aziende. Per evitare la nuova minaccia era stata creata la società *Catalytic Refining Association, CRA* nel 1938. Lo scopo della società costituita dalla *Standard*, secondo le accuse del Dipartimento di Giustizia Statunitense, consisteva nell'acquisire il controllo

Of the new catalytic cracking, refining and reforming process, and to utilize its position in H.P. [Hydro Patents] and its domination of the hydrogenation process and its possession of the present and future backing of I.G. to extend the control and the restrictions of the hydrogenation agreement to the broad field of new refinery operations covered by the new process<sup>782</sup>.

Tramite la società sarebbe stato possibile ottenere una serie di informazioni sui brevetti, diritti e royalties, e chiaramente si sarebbe potuto difendere il possesso dei proprio diritti

---

<sup>779</sup> P. LEPRINCE, *Petroleum Refining 3. Conversion processes*, Parigi 2001, pp. 169 sgg. Per il processo Houdry vedi Appendice V.

<sup>780</sup> Cfr. G. REIMANN, *Patents cit.*, pp. 61-63.

<sup>781</sup> D.S.J. JONES – P.R. PUJADÓ, *Handbook of Petroleum Processing*, 2006 Dordrecht, pp. 239 sgg.; P. LEPRINCE, *Petroleum Refining 3. Conversion cit.*, p. 170.

<sup>782</sup> Cfr. G. REIMANN, *Patents cit.*, p. 64.

contro eventuali competitori. Il primo accordo della azienda *CRA* venne firmato nell'ottobre 1938, il secondo nel 1939, ma gli accordi di cartello inerenti la *CRA*, a cui parteciparono altre grandi aziende internazionali, erano rimasti in vigore durante la guerra senza imbarazzi da parte dell'alleanza *Standard-IG Farben*<sup>783</sup>. Ulteriori accordi fra le due compagnie erano stati siglati dopo l'inizio della guerra in Europa e l'intera vicenda era finita sotto il controllo del dipartimento Antitrust statunitense. La Court of District statunitense del distretto del New Jersey, nella sua azione civile contro la *Standard Oil of New Jersey*, la *Jasco*, contro Walter Teagle e Frank Howard, stabilì:

On or about October 13, 1938, Standard and I.G. entered a separate agreement between themselves in respect to the new relationship. This agreement gave to I.G. a royalty share additional to that reserved to it under the Four-Party Agreement between Standard and I.G., assured Standard-I.G. [now Standard Catalyst, a Standard subsidiary] a further period for the exploitation of future I.G. patents under their agreements, and required Standard to advance to I.G. the latter's research expenses. Standard's advance to I.G. was to be made in the form of deliveries of oil by Jersey to I.G. in Germany, and to be repayable only out of I.G.'s royalties resulting from the pool in question<sup>784</sup>.

##### 5. *L'Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili, dal 1936 al 1941*

Nel 1935 lo Stato conferì alla *Aipa* il compito di creare la società che avrebbe impiegato il processo di idrogenazione nello stabilimento da costruire a Bari<sup>785</sup>. Nel dicembre 1935 il governo stanziò la somma di 70 milioni di lire per la costruzione della raffineria, ma la società chimica privata *Montecatini* richiese allo Stato di costruire anche un secondo stabilimento a Livorno, in compartecipazione con le aziende di Stato.

Nonostante l'opposizione del Ministero delle Comunicazioni, che cercò di difendere la sua autonomia in base al decreto di dicembre, il governo decise di collaborare con la *Montecatini* e il 17 febbraio 1936 venne costituita la società per azioni *Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili, ANIC*, con sede a Roma e con capitale iniziale di 500.000 lire<sup>786</sup>. Il capitale azionario era suddiviso tra la società *Montecatini* che controllava il 50% delle azioni, fra l'*Agip* e l'*Aipa* che controllavano il 25% delle azioni ciascuna<sup>787</sup>. Il

---

<sup>783</sup> *Ibid.*, pp. 64-68.

<sup>784</sup> *Ibid.*, p. 68. Per tutta la storia della *CRA* e degli accordi fra le grandi corporation vedi Appendice V.

<sup>785</sup> L'*Aipa* da tempo operava in Albania e nel 1932 modificò gli accordi del 1925 che aveva col Governo albanese: l'obbligo di costruzione di una raffineria, non appena la produzione di greggio albanese avesse raggiunto le 50.000 tonnellate, diventava facoltativo.

<sup>786</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., p. 103. Il decreto legge 9 dicembre 1935 n° 2.200 stanziava la somma di 70 milioni per la costruzione da parte dell'*Aipa* della raffineria di Bari.

<sup>787</sup> AS ENI, *Libro 2, Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, 23 settembre 1931 – 6 febbraio 1936*, seduta del 6 febbraio 1936, pp. 155-157; AS ENI, *Libro Verbali 4, CDA AGIP, 16 ottobre 1935 – 6 marzo 1940*, seduta dell'11 marzo 1936, pp. 14-15; AS ENI, *Fondo Oreste Jacobini, Q.II.1, fascicolo A4, busta 32, Ministero*

capitale dell'*Anic* sarebbe stato aumentato a 400 milioni di lire, e la società avrebbe costruito tre stabilimenti, uno a Bari, uno a Livorno ed uno nel Valdarno<sup>788</sup>. Il 30 giugno 1936, fra l'*Anic* e lo Stato si raggiunse un accordo, in base al quale i due stabilimenti creati dall'*Anic* a Bari e Livorno sarebbero diventati proprietà dello Stato dopo dieci anni<sup>789</sup>.

Nell'archivio dell'ingegner Jacobini esiste una relazione sull'attività dell'*Anic*, non firmata ma preparata dallo stesso Jacobini, divenuto nel frattempo direttore generale dell'azienda. Il documento, redatto alla fine di novembre 1936, permette di illustrare le prime fasi organizzative dell'*Anic*, gli obiettivi e la preparazione generale degli stabilimenti che dovevano essere tre, uno a Bari, uno a Livorno ed uno a San Giovanni Valdarno.

Con concessione emessa dallo Stato il 3 giugno 1936, l'*Anic* cominciava la costruzione dei due impianti di Bari e Livorno, che grazie alla capacità di trattamento delle materie prime di 150.000 tonnellate annue ciascuno, dovevano fornire 120.000 tonnellate di prodotti finiti ciascuno, quindi un totale di 240.000 tonnellate. I due impianti dovevano produrre carburanti sintetici tramite il trattamento per idrogenazione sistema Bergius-I.H.P. (*International Hydrogenation Patent*) degli oli minerali greggi di qualità scadente, cioè di tipo pesante a base principalmente asphaltica, come i petroli albanesi e i greggi irakeni<sup>790</sup>.

Alla società *IHP* erano interessate le maggiori società petrolifere dell'epoca, le due aziende fondatrici la *Standard* e la *IG Farben*, poi la *Royal Dutch-Shell*, e la *Imperial Chemical*

---

delle Comunicazioni, Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, I° Azienda Italiana Petroli Albania (A.I.P.A.); II° Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili (A.N.I.C.). Commissione Suprema di Difesa XVII sessione febbraio 1940 XVIII, Relazione sulle attività petrolifere di ciascuna delle due aziende suindicate, II° Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili (A.N.I.C.), p. 19 (d'ora in poi AS ENI, FOJ, Ministero delle Comunicazioni); G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., pp. 103-104; G. PAGANO, *Dalla nascita dell'Anic all'intervento dell'Eni in Montedison*, ora in G.J. PIZZORNI (a cura di), *L'industria chimica* cit., pp. 127-128; AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 31 marzo 1937, p. 12; C. ALIMENTI, *La questione* cit., pp. 257-258. Il capitale sociale di 400 milioni di lire era stato ripartito in 4 milioni di azioni da 100 lire ciascuna, di cui 3.200.000 azioni di categoria A con diritto ad un voto per azione da destinarsi alla sottoscrizione pubblica e 800.000 azioni di categoria B a voto plurimo (5 voti per azione) da sottoscrivere da parte dei soci fondatori in base ai rapporti di partecipazione. In questo modo il capitale sottoscritto dal pubblico non avrebbe mai raggiunto la maggioranza.

<sup>788</sup> AS ENI, *Libro Verbali 4, CDA AGIP, 16 ottobre 1935 – 6 marzo 1940*, seduta del 25 giugno 1936, pp. 30-33. L'*Agip* aveva richiesto un finanziamento al *Consorzio Sovvenzioni su Valori Industriali* per 60 milioni di lire garantito dalla costituzione in pegno di 600.000 azioni dell'*Anic* da 100 lire ciascuna. La partecipazione dello Stato nell'*Anic*, con l'*Agip* e l'*Aipa* era stata decisa con R.D.L. 8 giugno 1936 n° 1.118; entro il 30 giugno l'*Anic* aveva deliberato di versare la cifra 250.000 milioni del capitale e l'*Agip* doveva provvedere con iniziali 62.500.000 lire. Intanto fra lo Stato e la società *Anic* erano in corso trattative per la stipula di una convenzione in base alla quale lo Stato garantiva la corresponsione di un dividendo minimo del 6%.

<sup>789</sup> La convenzione del 30 giugno 1936 stabiliva che lo Stato garantiva un dividendo alla società per dieci anni pari al 6% anche in caso di riduzione o sospensione della produzione. Lo Stato garantiva anche una quota di ammortamento del 10% annuo per dieci anni, assicurando in tal modo la ricostituzione dell'intero capitale sociale allo scadere della convenzione. A quel momento gli impianti diventavano proprietà dello Stato, cfr. C. ALIMENTI, *La questione* cit., p. 259.

<sup>790</sup> AS ENI, *Fondo Oreste Jacobini, Q.II.1, fascicolo 54, busta 14, ANIC, Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili, Relazione sull'attività dell'ANIC nel campo della Idrogenazione dei combustibili in produzione di benzina sintetica*, pp. 1-2 (d'ora in poi AS ENI, FOJ, ANIC cit., *Relazione*).

*Industries*. L'*Anic* si rivolgeva alla *IHP* per disporre dell'esperienza dei brevetti Bergius. Con la *IHP* erano sorte delle difficoltà nelle trattative, relative ai diritti ad essa spettanti per l'applicazione in Italia di brevetti di sua proprietà per l'idrogenazione dei combustibili.

La società richiedeva la cifra di 120 milioni di lire, e solo dopo varie trattative, che si conclusero nell'agosto del 1936, l'*Anic* riuscì ad ottenere una forte riduzione della richiesta iniziale, accordandosi per 30 milioni di lire. Da questo momento l'*Anic* avviò una collaborazione con la società *IHP*, che le avrebbe consentito un proficuo rapporto di scambi e consultazioni nel campo della idrogenazione. Nel caso inoltre di ulteriori trattamenti industriali per catrami e oli medi, derivati dal trattamento di combustibili, di carboni, ligniti e schisti bituminosi, l'*Anic* non avrebbe versato nessun ulteriore compenso alla *IHP*, tranne il premio di collaborazione già pattuito<sup>791</sup>.

I lavori per la costruzione degli impianti erano stati avviati alacrememente, e già alla fine del novembre 1936 si era proceduto: 1) alla espropriazione delle aree da adibire agli stabilimenti; 2) alla fornitura dell'acqua necessaria alle fabbriche; 3) ad assicurare le forniture di energia elettrica nella misura di 50 milioni di KWh per ciascun stabilimento. Contemporaneamente, erano state ordinate all'industria italiana le infrastrutture che era in grado di fornire, mentre all'industria estera erano state richieste le parti più delicate degli impianti, quelle cioè relative alla idrogenazione, distillazione e piroschissione, produzione di idrogeno e trattamento chimico dei prodotti<sup>792</sup>. Qualche difficoltà era sorta nell'approvvigionamento dei materiali, ma il direttore Jacobini riteneva possibile ultimare la costruzione dei due impianti per la fine del 1937 e ad avviare la produzione dal 1° giugno 1938<sup>793</sup>.

Dal punto di vista industriale e tecnico, gli impianti dell'*Anic* avrebbero impiegato un ciclo di lavorazione diverso rispetto ai cicli lavorativi adottati all'estero (Germania ed Inghilterra). Infatti i nuovi stabilimenti *Anic* avevano un grado particolare di elasticità e versatilità che assicurava ai dirigenti *Anic*, la scelta e l'attuazione dei vari processi di lavorazione che risultassero più convenienti, a seconda della natura e della qualità degli oli greggi da trattare. In altri termini, la *Anic* aveva deciso, con una certa lungimiranza, che in mancanza di ottimi greggi da lavorare, si dovesse ricorrere a vari processi industriali per ottenere dai materiali a disposizione il miglior risultato possibile. Per questo motivo gli stabilimenti potevano trattare, oltre agli oli minerali greggi, anche gli oli di catrame, oli di

---

<sup>791</sup> *Ibid.*, p. 4.

<sup>792</sup> *Ibid.*, pp. 4-5.

<sup>793</sup> *Ibid.*, p. 5; AS ENI, *Libro Verbali 4, CDA AGIP, 16 ottobre 1935 – 6 marzo 1940*, seduta del 29 settembre 1936, p. 40.

schisto e rocce asfaltiche per ottenere benzine o altri carburanti sintetici<sup>794</sup>. Per quanto riguardava le ligniti, il processo di idrogenazione si rivelava più complesso rispetto agli oli greggi e residui, ma soprattutto si dovevano considerare gli elevati costi, sia per la costruzione degli impianti e del loro esercizio, sia per il costo della materia sintetica finale<sup>795</sup>. Partendo da queste considerazioni, l'*Anic* aveva avviato gli studi preliminari sulle ligniti italiane presso i laboratori di Novara della società *Montecatini*, diretti dall'ingegner Fauser. Per una ulteriore valutazione tecnica-industriale, alcuni campioni di ligniti di Ribolla, Valdarno e Bacu Abis, erano stati inviati in Germania ai laboratori della *IG Farben*<sup>796</sup>. L'utilizzo delle ligniti nazionali corrispondeva al desiderio del governo di sfruttare al massimo le disponibilità italiane di risorse combustibili. L'*Anic* riteneva di poter sfruttare le ligniti italiane in modo razionale e integrale armonizzando tra loro tre fasi di lavoro:

1° Coltivazione mineraria dei giacimenti lignitiferi in produzione di ligniti al prezzo più economico possibile;

2° Trattamento in sito delle ligniti in ricavo di catrami od altri olii medi in genere, e di residui da sottoporre a successivo trattamento;

3° Convogliamento dei catrami ed olii medi agli impianti di idrogenazione di combustibili liquidi già attuati in BARI e LIVORNO, ed applicazione ai residui, di trattamenti che li rendano capaci, o di servire direttamente come combustibili in produzione di energia termica o termoelettrica, ovvero di essere ulteriormente trasformati in idrocarburi leggeri, e cioè benzina<sup>797</sup>.

Una volta impostato il problema dello sfruttamento delle ligniti nazionali, nel modo più appropriato possibile ed economico, l'*Anic* riteneva di poter trattare le ligniti con una prima fase di distillazione a bassa temperatura in produzione di semi-coke, da impiegare come combustibile, e da catrami da idrogenare negli stabilimenti di Bari e di Livorno. In questo modo, cioè con un preliminare trattamento delle risorse minerarie da cui estrarre la maggior quantità possibile di oli medi, per poi applicare la idrogenazione, secondo l'*Anic*, si raggiungeva il miglior sfruttamento dei combustibili italiani.

L'intero processo di sfruttamento industriale, diviso in tre fasi, avrebbe consentito all'Italia di produrre, dai derivati residui ottenuti nel primo ciclo di lavorazione, ulteriori prodotti pregiati, a seconda delle necessità del paese. Le prime fasi di trattamento dovevano

---

<sup>794</sup> AS ENI, FOJ, *ANIC* cit., *Relazione* p. 5; *Documenti* cit., Vol. 1, Monografia III, *Risveglio dell'attività petrolifera italiana*, p. 81; C. ALIMENTI, *La questione* cit., p. 258. Le possibilità di lavorare gli schisti, le rocce asfaltiche ed i catrami erano state illustrate dal presidente *Agip* Puppini alla Corporazione della chimica nel gennaio 1937.

<sup>795</sup> AS ENI, FOJ, *ANIC* cit., *Relazione* pp. 5-6. Secondo la relazione di Jacobini, il costo dei due impianti *Anic* era di circa 130 milioni di lire ciascuno, mentre un terzo stabilimento adibito alla idrogenazione delle ligniti presso Valdarno, sarebbe costato 220 milioni di lire.

<sup>796</sup> *Ibid.*, p. 6.

<sup>797</sup> *Ibid.*, pp. 6-7.

avvenire in sito, con degli impianti pilota, per poi avviare i materiali ottenuti alla successiva fase di idrogenazione<sup>798</sup>. Tutte queste indicazioni sulle potenzialità italiane dei combustibili nazionali, erano descritte da Jacobini nella relazione sull'*Anic*. Considerati i costi, Jacobini ricordava che era necessario anche l'intervento finanziario dello Stato al fine di ottemperare al programma di sfruttamento sintetico delle risorse minerarie italiane<sup>799</sup>. Il prospetto preparato da Jacobini, per la costruzione dell'impianto a San Giovanni Valdarno, era indicativo dei costi necessari per la produzione di benzina sintetica. Per ottenere la produzione di 70.000 tonnellate di benzina sintetica all'anno, partendo dalle ligniti di Valdarno, i costi dei soli impianti di idrogenazione, della produzione di idrogeno, di distillazione e raffinazione, raggiungevano 157 milioni di lire. Il costo totale dello stabilimento raggiungeva 220 milioni di lire, mentre il costo di una tonnellata di benzina raffinata prodotta era di 1.642 lire<sup>800</sup>.

Secondo la relazione di Jacobini, le due raffinerie *Anic* avrebbero dovuto lavorare con i greggi albanesi ed irakeni, nonché con i greggi ed i residui di distillazione provenienti dalla società *Prahova*. Le quantità di materiale da trattare erano valutate, secondo le stime dell'epoca, in 200.000 tonnellate annue di greggi albanesi, 550.000 tonnellate di greggi irakeni e 400.000 tonnellate annue dalla Romania<sup>801</sup>. I greggi irakeni non furono mai lavorati in Italia, in quanto, nonostante l'accordo *Agip-Mof* del 1936, l'*Agip* non importò mai le quantità di greggio irakeno pattuite<sup>802</sup>. L'*Anic* lavorò i greggi albanesi ed i greggi messicani, dopo l'accordo raggiunto dall'Italia con il Messico nel 1938.

Lo stabilimento *Anic* di Bari cominciò l'attività industriale il 1° giugno 1938, mentre lo stabilimento di Livorno cominciò alla fine di novembre 1938. Nel 1938, primo anno di avviamento dell'attività industriale, la produzione delle due raffinerie era stata piuttosto

---

<sup>798</sup> AS ENI, FOJ, *Ministero delle Comunicazioni* cit., *Combustibili liquidi gassosi*, p. 2.

<sup>799</sup> AS ENI, FOJ, *ANIC* cit., *Relazione* p. 5. Dopo aver esposto i tre principali cicli di lavorazione delle ligniti italiane previsti dall'*Anic*, Jacobini aggiungeva: «Dalle indicazioni...date appare subito come la via che si verrebbe a seguire è forse quella che soddisferebbe, nei limiti delle possibilità, al lato economico di questo problema, che è risolvibile però solamente con adeguato intervento finanziario dello Stato; intervento che è doveroso ridurre ai limiti possibili, perché esso sarà sempre ed in ogni caso molto elevato», *ibid.*, p. 7.

<sup>800</sup> *Ibid.*, pp. 8 sgg., *Preventivo di massima per un impianto per la produzione di benzina sintetica*.

<sup>801</sup> *Ibid.*, p. 2. La disponibilità di materie prime da trattare era stata valutata in base a delle stime certamente precedenti, soprattutto per quanto attiene il tonnellaggio irakeno. Infatti la *Agip* aveva venduto le sue quote azionarie della *Bod Company* ed aveva raggiunto un accordo con la *Mof* per la cessione di un determinato quantitativo annuale di petrolio greggio. All'epoca del controllo *Agip* sulla *Bod*, le potenzialità dei pozzi irakeni erano in continua evoluzione e la cifra indicata da Jacobini si riferisce a quel periodo. Al momento dell'entrata in funzione degli impianti *Anic*, nel 1938, l'*Agip* stava conducendo ulteriori trattative con la *Bod* per il ritiro del greggio irakeno.

<sup>802</sup> AS ENI, *Libro Verbali 4, CDA AGIP, 16 ottobre 1935 – 6 marzo 1940*, seduta del 22 giugno 1938, pp. 124-125. Nel giugno 1938 l'*Agip* aveva raggiunto un accordo con la società *Bod*, dopo mesi di trattative per quanto riguardava il prezzo da pagare per la fornitura del greggio irakeno. Infine la *Mosul Holdings Ltd* avrebbe fornito all'*Agip* un quantitativo annuale massimo di 350.000 tonnellate di petrolio greggio per 25 anni, al «prezzo fob Haifa calcolato sulla base delle quotazioni mondiali del greggio East Texas fob Golfo, senza alcuna riduzione per differenza di qualità».

limitata: le materie prime trattate erano state appena 137.000 tonnellate, da cui si erano ottenute 107.200 tonnellate di materiali finiti, benzina, olio combustibile soprattutto<sup>803</sup>.

Il ciclo di attività industriale a regime normale si iniziò il 1° gennaio 1939 a Bari e il 1° maggio 1939 a Livorno, e per tutto l'anno i due stabilimenti trattarono 417.500 tonnellate di materia prima, da cui ricavarono 373.650 tonnellate di prodotti finiti, con una resa del 90% sul greggio impiegato. Complessivamente le due raffinerie, tra il 1938-39 avevano lavorato 554.500 tonnellate di petrolio greggio con ricavo di 480.850 tonnellate di prodotti finiti vari<sup>804</sup>. I due stabilimenti avevano ricevuto circa 204.000 tonnellate di greggio albanese, 50.000 tonnellate a Livorno e 154.000 tonnellate a Bari, di cui 173.300 tonnellate erano state effettivamente trattate<sup>805</sup>. Il resto del quantitativo di petrolio impiegato nelle raffinerie proveniva dal Texas, Stati Uniti, un greggio di buona qualità, e dal Messico da Panuco, Pozarica e El Plana, greggio di qualità non buona, ma dal quale l'*Anic* aveva ottenuto ottime rese<sup>806</sup>.

Tabella 24. Greggio albanese inviato nelle raffinerie ANIC, tonnellate

Greggio albanese – t	Bari	Livorno	Totali
Anno 1938	40.603	18.182	58.785
Anno 1939	113.576	26.831	140.407
Nave Clizia – in viaggio	-	5.100	5.100
Totali	154.179	50.113	204.292

Nel 1939 i moderni impianti dell'*Anic* erano stati ultimati e potevano ormai soddisfare le richieste di tutti i moderni prodotti petroliferi necessari all'Italia, con la sola esclusione dei lubrificanti, per i quali però erano in programma nuove installazioni di impianti nel corso del 1940, che dal 1941 ne avrebbero consentito la produzione.

Le due raffinerie *Anic* lavoravano prevalentemente secondo il sistema di idrogenazione per la produzione di benzine auto e avio, ma all'occorrenza erano preparate ad impiegare tutti gli altri procedimenti necessari per ottenere le maggiori rese dai materiali da trattare. In seguito agli studi ed esperienze, effettuati nel centro industriale di Novara dell'*Anic*, fu immediatamente avviata la produzione della benzina avio, già dal 1938, per soddisfare le

<sup>803</sup> Cfr. *Documenti cit.*, Vol. 1, Allegato 8, nell'Appendice VII.

<sup>804</sup> AS ENI, FOJ, *Ministero delle Comunicazioni cit.*, *Riassunto sull'attività dell'azienda nazionale idrogenazione combustibili – A.N.I.C.*, p. 1.

<sup>805</sup> *Ibid.*, *I combustibili liquidi nel quadro economico e militare. II° Azienda nazionale idrogenazione combustibili A.N.I.C.*, Allegato 3.

<sup>806</sup> *Ibid.*, pp. 25-26.

richieste delle autorità militari. L'Aeronautica richiese alla *Anic* una quantità di benzina avio pari a 100.000 tonnellate per il fabbisogno del 1939, cifra che poi si ridusse a 35.000 tonnellate per i primi mesi dell'anno. Nel settembre 1939 le autorità richiesero 31.500 tonnellate di benzina avio entro la fine del 1939, una quantità pari a circa 8.000 tonnellate mensili, mentre aumentarono il fabbisogno della Regia Aeronautica per il 1940 a 156.000 tonnellate<sup>807</sup>. La prima richiesta era stata soddisfatta pienamente, anzi la produzione era stata superiore, raggiungendo le 54.000 tonnellate di benzina speciale per la Regia Aeronautica<sup>808</sup>.

Tabella 25. Produzione ANIC di benzina avio del 1939 in tonnellate

Anno 1939	Bari	Livorno	Totale
Febbraio	2.112	-	2.112
Marzo	1.968	-	1.968
Aprile	2.307	838	3.145
Maggio	1.937	1.675	3.612
Giugno	1.698	1.222	2.920
Luglio	1.480	2.086	3.566
Agosto	1.823	1.801	3.624
Settembre	2.529	2.479	5.008
Ottobre	4.793	4.109	8.902
Novembre	6.913	3.828	10.741
Dicembre	5.140	2.962	8.102
Totali	32.700	21.000	53.700

Per la produzione della benzina avio, gli stabilimenti dell'*Anic* avevano chiesto una fornitura di oli medi alla *Romsa* e alla *Agip-Marghera*. Le due raffinerie *Anic* erano in grado di produrre la benzina avio per la Regia Aeronautica, considerata la potenzialità degli impianti, ma era importante coordinare le attività tra la *Anic*, la Regia Aeronautica e il Ministero delle Corporazioni, per definire un preciso e tempestivo programma per la produzione della benzina che valutasse tutti gli aspetti tecnici, finanziari ed industriali<sup>809</sup>.

Dall'inizio delle lavorazioni fino alla fine del 1939 i due stabilimenti dell'*Anic* avevano trattato 548.641 tonnellate di materie prime, greggi albanesi e americani, da cui si erano

<sup>807</sup> *Ibid.*, pp. 21-22.

<sup>808</sup> *Ibid.*, Allegato 1.

<sup>809</sup> *Ibid.*, pp. 23-24.

ricavate 457.735 tonnellate di prodotti finiti, con una resa media dell'83,4%. La produzione di benzina auto ed avio aveva raggiunto le 210.000 tonnellate circa, di cui quasi 54.000 tonnellate per l'aviazione e 156.600 tonnellate per le auto<sup>810</sup>.

*Tabella 26. Materie prime trattate negli stabilimenti ANIC, in tonnellate*

Materie prime trattate dall'inizio delle lavorazioni al 31- dicembre -1939 - XVIII	Bari	Livorno	Totali – t
Greggio albanese	141.300	32.000	173.300
Greggio Panuco	-	37.500	37.500
Greggio Pozarica	36.400	100.100	136.500
Greggio El Plana	-	50.500	50.500
Greggio Texas	37.240	75.778	113.018
Residui	9.365	6.312	15.677
Olio medio	14.200	7.945	22.146
Totali – t	238.505	310.136	548.641

*Tabella 27. Prodotti finiti ottenuti dall'ANIC, in tonnellate*

Prodotti ottenuti dall'inizio delle lavorazioni al 31- dicembre -1939 - XVIII	Bari	Livorno	Totali – t
Benzina avio	32.700	21.000	53.700
Benzina auto	71.600	85.000	156.600
Gasoil	700	32.260	32.960
Combustibile per uso proprio	51.200	47.500	98.700
Combustibile per uso vendita	41.200	53.650	94.850
Bitume	3.575	14.100	17.675
Coke di petrolio	1.000	2.250	3.250
Totali – t	201.975	255.760	457.735

Il 1939 rappresentava un anno di esercizio industriale non completo delle due raffinerie, ma ciononostante l'Anic aveva dimostrato una solida capacità di lavorazione delle materie prime a sua disposizione. Le due moderne raffinerie permettevano all'Italia di compiere un

<sup>810</sup> *Ibid.*, Allegato 2.

notevole progresso nel campo della produzione di materie bianche pregiate, consentendo il trattamento di materiale greggio scadente negli opportuni impianti, da cui si ricavavano carburanti di alta qualità.

Alla fine degli anni Trenta, l'Italia aveva raggiunto un ottimo livello industriale nel settore petrolifero, che tuttavia poteva soddisfare completamente le esigenze nazionali solamente con continui e costanti approvvigionamenti di materie prime da trattare, in primo luogo petrolio greggio. Le fonti petrolifere in mano italiana erano tuttavia molto limitate, e l'importazione dall'estero delle necessità petrolifere, rappresentava l'elemento vulnerabile dell'intera politica petrolifera italiana. Nella relazione sull'*Anic* presentata alla Commissione Suprema di Difesa, oramai non si discuteva dell'industria petrolifera italiana, bensì si poneva l'accento sulle materie prime.

I risultati stessi possono, quindi, dare pieno affidamento che quando in ciascuno dei due stabilimenti si sarà raggiunto il normale e regolare regime di esercizio previsto per i medesimi, lo Stato avrà a sua disposizione una poderosa ed efficiente organizzazione tecnica con la quale provvedere con tutta sicurezza alle maggiori esigenze del nostro Paese. È, naturalmente, condizione pregiudiziale al conseguimento di tale fine quella che sia stata doverosamente assicurata a ciascuno degli stabilimenti anzidetti una scorta di materie prime adeguatamente commisurate, ad esempio, all'occorrenza di almeno un anno di lavorazione; costituendola, come già da tempo proposto, con tempestivi acquisti all'estero di olii minerali grezzi ed il loro immagazzinamento in depositi ben protetti e preferibilmente sotterranei, da costruire in località non eccessivamente lontana dagli stabilimenti in cui tali scorte debbono essere poi lavorate, ed opportunamente collegati coi medesimi mediante oleodotti di capace portata<sup>811</sup>.

Nel 1940 le due raffinerie a ciclo completo dell'*Anic* avevano a disposizione gli impianti per la lavorazione con idrogenazione ad alta temperatura e pressione, sistema Bergius-Farben, o idrocracking, sistema che consentiva di elevare notevolmente la resa della benzina, rispetto ai consueti sistemi di raffinazione. Oltre all'idrogenazione le due raffinerie potevano applicare anche gli altri sistemi di raffinazione, disponendo di impianti per la distillazione primaria, per la stabilizzazione, cracking e raffinazione chimica<sup>812</sup>. Nello stabilimento di Livorno, l'*Anic* aveva avviato la costruzione degli impianti Duo-Sol e Bari-Sol necessari alla produzione di 60.000 tonnellate di oli lubrificanti selettivi e di 14.000-20.000 tonnellate di paraffine, al fine di esonerare l'Italia dalle importazioni di questi materiali pregiati, e come tali particolarmente onerosi. L'installazione dei nuovi

---

<sup>811</sup> *Ibid.*, pp. 26-27.

<sup>812</sup> *Ibid.*, p. 25; G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., p. 105; *Documenti* cit., Vol. 1, Monografia III, *Risveglio dell'attività petrolifera italiana*, p. 81; A. GIRELLI (a cura di), *Petrolio* cit., pp. 414-416. Il processo di idrocracking viene definito come un cracking catalitico che opera sotto pressione di idrogeno: «gli effetti dell'idrogeno sono due: idrogenare gli idrocarburi più refrattari al cracking (aromatici policiclici) per renderli suscettibili al cracking evitando la loro deposizione sul catalizzatore e la loro presenza nel prodotto; saturare le olefine formatesi per cracking». Vedi appendice V per i processi di raffinazione.

impianti procedeva parallelamente alla attività industriale della raffineria di Livorno, e l'inizio della produzione dei lubrificanti e delle paraffine era previsto per il primo semestre del 1941<sup>813</sup>. Analogamente, nello stabilimento di Bari, l'*Anic* aveva deciso di produrre oli lubrificanti grezzi dalla idrogenazione del greggio albanese, ma nel caso fosse stata necessaria una ulteriore raffinazione, il prodotto sarebbe stato inviato a Livorno per gli opportuni trattamenti<sup>814</sup>.

Per soddisfare le necessità della aviazione italiana, gli stabilimenti *Anic* decisero di installare gli impianti occorrenti per la produzione annuale di circa 6-10.000 tonnellate di isottano (benzina con numeri di ottani pari a 100), elemento indispensabile per i motori dell'aviazione. L'ottano è un idrocarburo della serie del metano, ed il numero degli ottani rappresenta la misura, secondo una scala convenzionale, del potere antidetonante dei carburanti, cioè della loro capacità di sopportare compressioni elevate senza esplodere. L'isottano è un idrocarburo pochissimo detonante, al quale si attribuisce un numero di ottani pari a 100, mentre l'eptano normale detona facilmente e gli viene attribuito un numero di ottani pari a zero. I due idrocarburi, in diverse proporzioni, formano delle miscele primarie, con diverso potere antidetonante. L'isottano, idrocarburo alifatico, è contenuto in diversi petroli e si ottiene sinteticamente per polimerizzazione dell'etilene e per idrogenazione del tetramero formato, oppure per alchilazione dell'isobutano con butene<sup>815</sup>.

Per corrispondere invece alle richieste della grande industria siderurgica, l'*Anic* decise di produrre un quantitativo annuo di 7.000 tonnellate di coke di petrolio, dal quale si sarebbero ricavati elettrodi per i forni elettrici<sup>816</sup>. La produzione delle due raffinerie permetteva all'Italia di sopperire al proprio fabbisogno per una serie di prodotti petroliferi, quali le benzine, l'isottano, le paraffine, il coke di petrolio ed i lubrificanti, consentendo allo stesso tempo la riduzione dell'onere finanziario del paese e la crescita industriale. La capacità produttiva annua dei due impianti *Anic*, era pari a 327.000 tonnellate ciascuno,

---

<sup>813</sup> AS ENI, FOJ, *Ministero delle Comunicazioni cit., I combustibili liquidi nel quadro economico e militare. II° Azienda nazionale idrogenazione combustibili A.N.I.C.*, p. 30; *Documenti cit.*, Vol. 1, Monografia VI, *L'attrezzatura petrolifera italiana in impianti di raffineria dalle origini all'immediato anteguerra mondiale*, p. 130 e p. 132.

<sup>814</sup> AS ENI, FOJ, *Ministero delle Comunicazioni cit., I combustibili liquidi nel quadro economico e militare. II° Azienda nazionale idrogenazione combustibili A.N.I.C.*, p. 28. Considerati i nuovi lavori da svolgere negli stabilimenti dell'*Anic*, tra lo Stato e l'*Anic* si era stipulato nel 1938 un «Atto addizionale» alla Convenzione firmata il 30 giugno 1936; per la messa in opera dei nuovi impianti invece, l'azienda aveva aumentato il proprio capitale sociale fino a 750 milioni di lire; G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie cit.*, p. 105.

<sup>815</sup> Cfr. A. GIRELLI (a cura di), *Petrolio cit.*, pp. 369-374; [www.treccani.it/enciclopedia/isoottano](http://www.treccani.it/enciclopedia/isoottano); A. KRAMMER, *Fueling cit.*, p. 396.

<sup>816</sup> AS ENI, FOJ, *Ministero delle Comunicazioni cit., I combustibili liquidi nel quadro economico e militare. II° Azienda nazionale idrogenazione combustibili A.N.I.C.*, pp. 28-29.

cifra che si sarebbe elevata a 337.000 tonnellate con l'aumento delle produzioni delle paraffine e dell'isottano.

Tabella 28. Capacità produttiva ANIC annuale per singolo stabilimento espressa in tonnellate

Materiali finiti	Capacità ANIC – t/anno
Benzina avio	100.000
Benzina auto	140.000
Lubrificanti	60.000
Paraffina	14.000 – 20.000
Isottano	6.000 – 10.000
Coke di petrolio	7.000
Totale	327.000 – 337.000

Gli stabilimenti *Anic* potevano raggiungere complessivamente una capacità di trattamento di oltre 600.000 tonnellate di materie prime, ma all'occorrenza la capacità poteva essere ulteriormente incrementata del 30% grazie ai criteri costruttivi impiegati nella costruzione delle due raffinerie, per giungere a 437.000 tonnellate di materie prime ciascuno<sup>817</sup>.

Le due raffinerie potevano lavorare qualsiasi qualità di petrolio greggio, comprese le ligniti, le rocce asfaltiche e bituminose. In base alle caratteristiche dei greggi, si potevano impiegare i tipi di trattamento più convenienti: idrogenazione diretta, distillazione a pressione atmosferica e successiva piroschissione dei residui, oppure un ciclo misto risultante dalla combinazione dei due processi precedenti. Proprio per la grande versatilità degli impianti, l'*Anic* lavorava prevalentemente i greggi albanesi e messicani, piuttosto scadenti. Nel 1940, dalla lavorazione dei greggi messicani e albanesi, era previsto il ricavo di circa 100.000 tonnellate di benzina avio per la Regia Aeronautica, quantità che l'*Anic* poteva soddisfare con una produzione di circa 8.000 tonnellate mensili, a cui si aggiungeva la produzione di altre circa 25-30.000 tonnellate di benzina per l'aviazione civile e per le fabbriche dei motori d'aviazione<sup>818</sup>.

Dalle caratteristiche e potenzialità dell'*Anic* si può desumerne l'enorme incidenza nel settore industriale e petrolifero dell'Italia alla fine degli anni Trenta, ma come già rilevato da Jacobini, era fondamentale che l'Italia si assicurasse degli approvvigionamenti tempestivi di materie prime. Con l'entrata in guerra dell'Italia nel 1940, tutte le

<sup>817</sup> *Ibid.*, pp. 31-32.

<sup>818</sup> *Ibid.*, pp. 36-37.

importazioni di petrolio greggio extraeuropee cessarono e la produzione dell'*Anic* risentì, a partire soprattutto a partire dal 1941, della mancanza di approvvigionamenti di materie prime (vedi Appendice VII). Le uniche fonti di materie prime rimaste per l'Italia erano i petroli romeni e albanesi, assieme a delle piccole quote provenienti dall'Ungheria e dalla Germania. Nonostante i moderni impianti italiani, non si poteva più parlare di attività industriale, bensì di limitate lavorazioni che si stavano esaurendo per anemia petrolifera. La produzione delle raffinerie *Anic* si concluse lentamente nel 1943: a giugno si fermò lo stabilimento di Livorno, a settembre lo stabilimento di Bari<sup>819</sup>.

#### 6. Le raffinerie Agip: Marghera 1934-1940 e Romsa 1935-1940

Dopo che l'Agip nel 1934 aveva rilevato gli impianti della *Dicsa* a Marghera, si dedicò alla conversione della raffineria di cracking *Agip-Marghera* in raffineria a ciclo completo, secondo i dettami della legge del 1933. Abbiamo già visto che nel 1934 la produzione era stata molto limitata e che nel 1935 le lavorazioni della raffineria *Agip* di Marghera, avevano prodotto solamente 20.000 tonnellate di benzina. Dopo regolare richiesta, il 29 aprile 1936 l'Agip ottenne la concessione per l'ampliamento della raffineria di Marghera, con relativi quantitativi annui di produzione pari a: 110.000 t di benzina, 22.000 t di petrolio raffinato, 35.000 t di gasolio e 10.000 t di lubrificanti, mentre per la produzione di olio combustibile non venne fissato un limite<sup>820</sup>. L'attività di produzione della raffineria era prevista per la seconda metà del 1937, dopo il collaudo dei nuovi mezzi: un impianto di distillazione primaria della azienda *Foster Wheeler Inc.*, ed un impianto Alfa Laval per il trattamento continuo con acido dei distillati di cracking<sup>821</sup>. Il completamento della raffineria avveniva con la costruzione di nuovi serbatoi per i prodotti finiti per 32.000 metri cubi e altri serbatoi per il petrolio greggio per 67.000 metri cubi<sup>822</sup>. Nel 1936, nelle possibilità di lavoro ridotte per l'ammodernamento degli impianti, la raffineria *Agip-Marghera* aveva trattato solamente 50.000 tonnellate di materia prima, con ricavo di 15.000 tonnellate di benzina, ma nel 1937, con il funzionamento dei nuovi impianti la

---

<sup>819</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., pp. 129-131. Secondo i dati raccolti da Kovacs, l'Italia importò nel 1941 quasi 700.000 tonnellate di greggio dalla sola Europa, nel 1942 importò circa 777.000 tonnellate di greggio e nel primo semestre del 1943 importò circa 350.000 tonnellate di petrolio greggio; *Documenti* cit., Vol. 1, Allegato 8; *ibid.*, Monografia III, *Risveglio dell'attività petrolifera italiana*, pp. 82-83.

<sup>820</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., p. 98.

<sup>821</sup> AS ENI, *Libro Verbali 4, CDA AGIP, 16 ottobre 1935 – 6 marzo 1940*, seduta del 18 febbraio 1937, p. 60.

<sup>822</sup> *Ibid.*, seduta del 31 marzo 1937, p. 79. Il vicepresidente Jacobini informava il Consiglio che le spese per i serbatoi ascendevano a quasi 23 milioni di lire mentre per le turbine Alfa Laval, la centrale termica e altre installazioni le spese erano pari a 12.700.000 lire.

raffineria aveva trattato 213.000 tonnellate di petrolio greggio da cui aveva ricavato: 80.000 t di benzina, 32.000 t di petrolio, 30.000 t di gasoil e 46.000 t di olio combustibile e coke<sup>823</sup>.

A partire dal 1937 le raffinerie dell'Agip lavoravano prevalentemente greggi importati dalle Americhe, fino a che la guerra tagliò i rifornimenti provenienti dall'Atlantico. Il 1° aprile 1937 la raffineria Agip di Marghera cominciò la sua piena attività industriale, con una capacità di trattamento che raggiungeva le 375.000 tonnellate massime. Alla fine del 1938 erano state lavorate 310.000 tonnellate di petrolio greggio da cui erano state ricavate: 113.000 t di benzina, 40.000 t di petrolio, 59.000 t di gasoil e 62.000 t di olio combustibile e coke<sup>824</sup>. Accanto alla raffineria Agip era sorto lo stabilimento della *Società Liquigas* di Milano che lavorava i gas della raffineria per ricavarne gas allo stato liquido, come il butano e il propano, fino ad allora interamente importati<sup>825</sup>. Nel 1939 la produzione della raffineria Agip aumentò leggermente fornendo 317.250 tonnellate di materiali petroliferi, così suddivisi: 98.809 t di benzina, 28.648 t di petrolio, 70.318 t di gasolio, 95.436 t di olio combustibile, 5.910 t di coke, 3.434 t di gas e scarti per 14.695 t<sup>826</sup>.

Nel primo semestre del 1940, quando ancora l'attività dell'Agip poteva definirsi normale, erano stati decisi ulteriori lavori di completamento nella raffineria di Venezia. In base allo studio della Direzione dei Servizi Tecnici ed industriali dell'Agip, erano stati decisi dei lavori di integrazione degli impianti esistenti, al fine di poter lavorare tutti i tipi di greggio<sup>827</sup>. L'Agip aveva deciso, con una certa lungimiranza, di installare degli impianti in grado di lavorare dei greggi migliori rispetto al greggio messicano Poza-Rica. I nuovi macchinari industriali avrebbero comportato una spesa di circa 40 milioni di lire e comprendevano: un impianto di reforming per benzina primaria, con capacità di lavorazione di 113 tonnellate di benzina giornaliera, un impianto di cracking completo di stabilizzazione e assorbimento, capace di lavorare sia a coke (405 tonnellate di topped per giorno stream) che a flashing; un impianto per ridistillazione di petrolio raffinato (240 tonnellate al giorno), un impianto termico, un nuovo impianto di stabilizzazione delle unità di cracking già funzionanti e vari serbatoi<sup>828</sup>.

---

<sup>823</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 31 marzo 1937, p. 11; *ibid.*, Assemblea Generale Ordinaria del 30 marzo 1938, p. 12.

<sup>824</sup> *Ibid.*, Assemblea Generale Ordinaria del 30 marzo 1939, pp. 13-14.

<sup>825</sup> *Ibid.*, p. 14; AS ENI, *Libro Verbali 4, CDA AGIP, 16 ottobre 1935 – 6 marzo 1940*, seduta del 9 giugno 1936, pp. 27-28.

<sup>826</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., p. 99.

<sup>827</sup> AS ENI, *Fondo AGIP, Organi sociali, f. 15, b. 1, Libro Verbali 5, Consiglio di Amministrazione AGIP, 6 marzo 1940 – 29 marzo 1943*, seduta del 6 marzo 1940, pp. 4-5.

<sup>828</sup> *Ibid.*, p. 5.

Nel 1935 la *Romsa* fu autorizzata ad importare 120.000 tonnellate di petrolio greggio – parte delle licenze di importazione dell’*Agip* – ed oltre 17.000 tonnellate di lubrificanti, in vista della spedizione africana. Nel 1936 la *Romsa* aveva lavorato circa 109.000 tonnellate di materia prima, con un ricavo: di circa 31.000 t di benzina, 12.000 t di petrolio e 19.000 t di gasolio. Allo stesso tempo, la *Romsa* aveva inviato in Africa Orientale Italiana oltre 60.000 tonnellate di prodotti petroliferi in fusti (310.000) e cassette (oltre 500.000)<sup>829</sup>. La produzione del 1937 era stata leggermente superiore, 113.000 tonnellate di petrolio greggio, di cui il 34% di provenienza albanese che aveva inciso nel ricavo dei prodotti petroliferi, considerata la sua qualità di greggio pesante. Infatti la *Romsa* aveva prodotto: 27.500 t di benzina, 13.500 t di petrolio, 19.000 t di gasolio, 5.600 t di lubrificanti, 25.000 t di bitume e 15.000 t di residui<sup>830</sup>.

Sia nel 1937 che nel 1938 la *Romsa* aveva approvvigionato l’Africa Orientale Italiana, fornendo carburanti e lubrificanti, mentre la produzione, pur avendo subito una lieve flessione aveva migliorato le rese per la qualità dei greggi lavorati. Nel 1938 erano state trattate 106.000 tonnellate di petroli greggi con ricavi di: 27.700 t di benzina, 10.600 t di petrolio, 19.500 t gasolio, 7.000 t di lubrificanti, 16.500 t di bitumi e 15.000 t circa di residui<sup>831</sup>. Nel 1939 presso la *Romsa* venne ultimata la costruzione del nuovo impianto per lubrificanti col sistema Edeleanu<sup>832</sup>.

Tabella 23. Produzione delle due raffinerie Agip (tonnellate)

Anni	Romsa		Venezia-Marghera	
	Tonn. Lavorate	Produzione – t	Tonn. Lavorate	Produzione – t
1936	109.000	62.000*	50.000	15.000**
1937	113.000	105.600	213.000	188.000
1938	106.000	96.300	310.000	275.499
1939	110.000 <sup>a</sup>	99.474	350.000 <sup>1</sup>	317.250
1940	78.000 <sup>aa</sup>	69.110	220.000 <sup>2</sup>	187.947

\* Comprende solamente benzina, petrolio e gasolio mentre dal 1937-40 comprende anche bitume, lubrificanti e residui;

\*\* Solamente benzina;

<sup>a</sup> Stima delle materie prime occorrenti, con resa del 90% circa, alla produzione di circa 100.000 t di prodotti finiti;

<sup>829</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 31 marzo 1937, pp. 10-11.

<sup>830</sup> *Ibid.*, Assemblea Generale Ordinaria del 31 marzo 1938, pp. 13-14.

<sup>831</sup> *Ibid.*, Assemblea Generale Ordinaria del 30 marzo 1939, pp. 14-15.

<sup>832</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie cit.*, p. 101.

<sup>aa</sup> Stima delle materie prime occorrenti, con resa del 90% circa, alla produzione di circa 70.000 t di prodotti finiti;

<sup>1</sup> Stima delle materie prime occorrenti, con resa del 90% circa, alla produzione di circa 317.000 t di prodotti finiti;

<sup>2</sup> Stima delle materie prime occorrenti, con resa del 90% circa, alla produzione di circa 317.000 t di prodotti finiti.

## 7. Conclusioni

Nel 1926 l'Italia iniziò la creazione dell'industria petrolifera nazionale con la formazione dell'*Agip* e con lo sviluppo dei primi impianti di cracking termico. Questa prima fase dell'industria petrolifera venne successivamente completata da una seconda fase, inaugurata con le leggi del 1933-34, che diedero una decisa svolta alla industria petrolifera italiana, con la costituzione delle raffinerie a ciclo completo. Tra il 1933 e il 1940, lo sviluppo dell'industria petrolifera italiana era quadruplicato in termini di capacità produttiva, passando da circa 500.000 tonnellate ad oltre 2 milioni di tonnellate di capacità totali di trattamento. L'apporto delle raffinerie nazionali era cresciuto notevolmente, raggiungendo nel 1940 il potenziale di trattamento industriale di oltre 1.600.000 tonnellate di materia prima, su circa 2.280.000 tonnellate di capacità totali. Le sole raffinerie italiane potevano fornire un contributo industriale pari a quasi il 75% del totale, mentre il restante 25% era costituito dalle aziende straniere presenti in Italia, soprattutto i complessi industriali di Napoli della *Vacuum-Socony*, e La Spezia della *Standard*. La crescita dell'industria italiana era stata costante, come testimoniava il livello industriale raggiunto dall'*Agip*. L'ente di Stato, con il potenziamento della *Romsa* e del complesso industriale di Marghera, aumentava le proprie capacità di raffinazione, ma soprattutto con la costruzione delle moderne raffinerie dell'*Anic*, l'*Agip* aveva raggiunto una capacità di trattamento della materia prima ragguardevole. L'intero complesso delle raffinerie *Agip* raggiungeva la quota di lavorazione massima, consentita dagli stabilimenti, di 1.160.000 tonnellate, con gli stabilimenti *Anic* che disponevano di 660.000 tonnellate di capacità lavorativa, la raffineria *Agip-Marghera* poteva raggiungere il massimo di 375.000 tonnellate di trattamento e la *Romsa* poteva raggiungere le 125.000 tonnellate<sup>833</sup>.

La raffineria *Agip-Marghera* era stata modificata per aumentarne la capacità produttiva e nel 1937 riprese le lavorazioni industriali, con materie prime provenienti dall'America.

---

<sup>833</sup> Cfr. *Documenti cit.*, Vol. 1, Allegato 10. La capacità lavorativa delle raffinerie italiane del 1942 era pari a 1.640.000 tonnellate di materia prima, con l'*Agip* che raggiungeva la quota di 1.160.000 tonnellate, seguita dalla *Aquila* con 390.000 tonnellate, la *Inpet* con 300.000 tonnellate e la *Vacuum-Socony* con 220.000 tonnellate, più altre raffinerie italiane con capacità inferiori. Il totale delle raffinerie presenti in Italia era pari a 2.280.000 tonnellate.

Venne sottoposta ad ulteriori lavori di ampliamento nel 1940, con impianti per la lavorazione di qualsiasi tipo di greggio. Con l'inizio della guerra, l'interruzione delle importazioni dalle Americhe causò una drastica riduzione della produzione degli stabilimenti, che lavoravano prevalentemente greggi statunitensi e messicani. La *Romsa* aveva raggiunto le 125.000 tonnellate di capacità industriale, tuttavia lavorava con quantità inferiori e nel 1940, la riduzione della produzione dello stabilimento, seguiva l'andamento generale delle produzioni italiane, a causa delle minori importazioni conseguenti allo stato di guerra dell'Italia e alla perdita delle fonti americane.

L'*Agip*, ed in generale l'industria petrolifera italiana, avevano compiuto dei progressi sostanziali con la costruzione delle raffinerie dell'*Anic*, che inserivano l'Italia nel novero delle nazioni all'avanguardia per i procedimenti di lavorazione petrolifera e preparazione scientifica. I moderni stabilimenti di Livorno e Bari, non solo permettevano di elevare notevolmente le capacità di trattamento industriale dell'Italia, ma consentivano finalmente la lavorazione integrale del petrolio greggio e di altri tipi di combustibili grazie alle moderne tecnologie sulla idrogenazione. Come abbiamo visto, tramite un accordo con la *International Hydrogenation Patent Company*, la *Anic* aveva ottenuto lo sfruttamento dei brevetti sulla idrogenazione, una tecnologia per l'Italia fondamentale per l'impiego delle ligniti e dei carboni nazionali. Lo sviluppo dell'idrogenazione consentiva ai paesi privi di petrolio greggio di ottenere, seppur a costi industriali e finanziari elevati, la produzione di prodotti sintetici, tra i quali la benzina per aviazione ed altri prodotti. Consentiva inoltre di ottenere delle rese elevate dai materiali scadenti, come il greggio albanese pesante a base asfaltica. Proprio per trattare con il massimo della resa qualitativa i petroli albanesi, sui quali l'Italia aveva investito tanto e dai quali riteneva di ottenere ingenti quantità di materiali petroliferi, le raffinerie dell'*Anic* erano state dotate di opportuni impianti. L'intera struttura industriale dell'*Anic* era stata edificata dopo gli adeguati studi e ricerche dei tecnici italiani, che ritennero necessario disporre di tutti i migliori trattamenti industriali conosciuti, contemperando le esigenze nazionali e le risorse nazionali. Gli impianti di idrogenazione consentivano una riduzione delle importazioni di petrolio greggio in presenza di carboni, ligniti, catrame, oli di schisto e rocce asfaltiche. L'*Anic* aveva deciso, con calcolata lungimiranza, che in mancanza di ottimi greggi da lavorare, si dovesse ricorrere a vari processi industriali per ottenere dai materiali a disposizione il miglior risultato possibile. Non era un caso se le nazioni povere di petrolio greggio, soprattutto la Germania, paese leader del sistema di idrogenazione, l'Italia in misura

minore e il Giappone, impiegavano tutte le risorse possibili per sopperire alle carenze petrolifere nazionali<sup>834</sup>.

Gli impianti dell'*Anic* avevano dimostrato immediatamente le proprie potenzialità, soddisfacendo le richieste della Regia Aeronautica, con la fornitura del necessario quantitativo di benzina avio, ottenuta con ottime rese qualitative. Tra il 1938-39 gli stabilimenti dell'*Anic* avevano trattato 554.500 tonnellate di petrolio greggio con ricavo di 480.850 tonnellate di prodotti finiti vari; il greggio albanese inviato alle raffinerie era stato pari a circa 204.000 tonnellate, di cui 50.000 tonnellate presso la raffineria di Livorno e 154.000 tonnellate presso la raffineria di Bari. Del totale di 204.000 tonnellate, erano state effettivamente trattate 173.300 tonnellate, l'85% del totale.

Dall'inizio delle lavorazioni fino alla fine del 1939, i due stabilimenti dell'*Anic* avevano trattato 548.641 tonnellate di materie prime, greggi albanesi e americani, da cui si erano ricavate 457.735 tonnellate di prodotti finiti, con una resa media dell'83,4%. La produzione di benzina auto ed avio aveva raggiunto le 210.000 tonnellate circa, di cui quasi 54.000 tonnellate per l'aviazione e 156.600 tonnellate per le auto. Con le moderne raffinerie *Anic* l'Italia aveva raggiunto un ottimo livello industriale nel settore petrolifero, ma era necessario possedere delle fonti petrolifere che fornissero un continuo approvvigionamento per poter soddisfare pienamente ogni esigenza nazionale. L'intera struttura dell'*Anic* permetteva all'Italia di accrescere notevolmente le proprie capacità industriali, avendo a disposizione una «poderosa ed efficiente organizzazione tecnica» che dal 1941 avrebbe consentito la produzione sia dei lubrificanti, un prodotto che l'Italia aveva sempre importato, soprattutto dagli Stati Uniti, e sia delle paraffine<sup>835</sup>.

Nel 1940 l'Italia finalmente disponeva di una industria petrolifera moderna e preparata per soddisfare le necessità di ogni materiale petrolifero. Tuttavia, la riduzione generale della produzione petrolifera rumena, rappresentò un primo fattore negativo per l'*Agip*, che sebbene conosciuto dal 1936 e vissuto con forti preoccupazioni per l'azienda, si rivelò esiziale per i rifornimenti italiani di greggio. La ricerca di nuove fonti petrolifere sicure e affidabili era ormai un compito insormontabile alla fine degli anni Trenta. L'*Agip* dovette rivolgersi alle fonti americane: Stati Uniti, Messico ed Indie Olandesi Occidentali, un canale petrolifero assolutamente instabile considerata la situazione politica internazionale. Dal 1940 le importazioni americane furono precluse all'Italia, rappresentando un colpo

---

<sup>834</sup> Cfr. G. REIMANN, *Patents* cit., p. 74 e pp. 77-78; C.K. LEITH-J.W. FURNESS-C. LEWIS, *World minerals and world peace*, Washington 1943, pp. 178-179.

<sup>835</sup> Cfr. *Documenti* cit., Vol. 1, Monografia VI, *L'attrezzatura petrolifera italiana in impianti di raffineria dalle origini all'immediato anteguerra mondiale*, p. 133.

drastico perché dal 1938 l'Italia si approvvigionava dal centro America per quasi il 60% del proprio fabbisogno. Le necessità italiane dovevano essere soddisfatte ricorrendo alle sole fonti europee, e ciò significava le fonti rumene, con tutti i problemi che ne derivavano, stante il declino della produzione rumena e la contemporanea presenza tedesca in Romania, che poneva le esigenze italiane in secondo piano.

Queste circostanze si rivelarono per l'industria petrolifera italiana dei fattori assolutamente negativi e fortemente limitanti delle lavorazioni industriali. Pur disponendo di stabilimenti all'avanguardia e con capacità di trattamento elevate, l'Italia si ritrovò ad affrontare una penuria di petroli greggi, con conseguente paralisi della produzione nel giro di pochissimo tempo. Proprio nel momento in cui l'Italia partecipava alla guerra, e le necessità belliche richiedevano una continua e crescente disponibilità di materie prime da lavorare, gli stabilimenti petroliferi non potevano lavorare per anemia petrolifera. I movimenti delle forze armate, anche se non paragonabili alle dimensioni raggiunte dalle forze armate tedesche, inglesi e in seguito statunitensi, si sarebbero lentamente bloccati per carenza di carburanti.

## VII

### DOWNSTREAM AGIP 1936-1940

#### *1. L'Agip in Africa Orientale Italiana: upstream e downstream 1936-1940*

Nel 1936, dopo la conquista dell'Etiopia, i compiti dell'Agip aumentarono notevolmente, sia per quanto riguardava il *downstream* e sia soprattutto per l'attività di *upstream* che, su ordine del governo, fu largamente sviluppata in tutto il territorio dell'Africa Orientale Italiana. Allo sforzo organizzativo della guerra in Africa, l'Agip partecipò tramite la *Romsa* con l'invio di materiali petroliferi, mentre altri rifornimenti provenivano dalle Americhe e da Amburgo. Venne poi avviata una attività di distribuzione che rifornisse direttamente i possedimenti italiani, con importazioni dal Medio Oriente, dal Golfo Persico e dalle Indie Olandesi<sup>836</sup>.

A partire dal 1934, l'attenzione dell'Agip, era stata indirizzata dal Ministero delle Colonie verso l'Eritrea, per cominciare i lavori di costruzione di depositi e di serbatoi per le materie bianche<sup>837</sup>. Si trattava di organizzare totalmente una rete di *downstream* per le prime esigenze italiane nel Corno d'Africa, una operazione del tutto antieconomica vista e considerata la potenzialità dei consumi delle colonie. Secondo uno studio dell'Agip, eseguito per soddisfare le richieste del Ministero, sarebbero stati necessari almeno quattro milioni di lire per avviare le attività, ragion per cui l'Agip richiese il monopolio dell'importazione dei prodotti petroliferi. Il vicedirettore generale Carafa d'Andria aveva chiaramente illustrato al ministero le perdite a cui l'Agip sarebbe andata incontro, anche se avesse avuto il totale controllo del *downstream* nella colonia. Le trattative fra l'Agip ed il Ministero furono interrotte, in quanto né l'una né l'altro intendevano investire in quello che era un esercizio sicuramente in perdita.

Nella primavera del 1935, l'Agip era stata nuovamente contattata dal Ministero delle Colonie, che le chiedeva di eseguire delle ricerche petrolifere in Eritrea autonomamente, oppure assieme alla filiale italiana della società *Texas Company*, che per prima aveva domandato al ministero il permesso per le ricerche<sup>838</sup>. L'Agip era diventata l'unica

---

<sup>836</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 31 marzo 1936, pp. 15-16.

<sup>837</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 15 ottobre 1934, pp. 150-151.

<sup>838</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 95-96.

fornitrice di prodotti petroliferi per le truppe di occupazione dell’Africa Orientale e si stava adoperando per la costruzione dei depositi in Eritrea, nonostante il loro elevatissimo costo<sup>839</sup>. Allo stesso tempo, nell’agosto 1935, il presidente Puppini, andando incontro alle richieste del ministro Lessona, faceva eseguire uno studio geopetrolifero della colonia Eritrea al professor Fabiani dell’Università di Palermo. Il coinvolgimento dell’*Agip* in Africa Orientale, con tutti i suoi immensi costi finanziari e con le molteplici difficoltà logistiche, cominciava verso la fine del 1935 con le ricerche da parte degli esperti *Agip*: il geologo Leo Maddalena delle Ferrovie dello Stato assieme ai professori Migliorini e Zanmatti.

Le prime attività di *upstream* erano state focalizzate sull’arcipelago delle Dahlac, dopo una missione di controllo durata circa due mesi, dal novembre 1935 al gennaio 1936<sup>840</sup>. La fine delle operazioni militari in Africa comportò per l’*Agip* un periodo di ricerca petrolifera subordinato alle direttive del governo, con una forte matrice propagandistica, ma pure fermamente convinte della possibile valorizzazione dell’AOI. L’*Agip* dovette adeguarsi, abbandonare le ricerche secondo le valutazioni dei propri vertici, e dedicarsi completamente alla organizzazione del *downstream* in Africa Orientale Italiana, creando una rete di distribuzione interamente dal nulla, impiegando i suoi migliori uomini nella ricerca petrolifera nell’immenso territorio etiopico. Le spese enormi che l’Italia stava affrontando per valorizzare l’AOI erano del tutto spropositate, come mise in evidenza il ministro Guarneri, ma soprattutto non si può non ricordare che la positiva ricerca e scoperta del petrolio irakeno, dopo una accorta preparazione politico-diplomatica, era stata abbandonata proprio con la motivazione delle forti spese economiche<sup>841</sup>.

A partire dal novembre 1936, l’*Agip* avviò la costituzione della rete di filiali ed agenzie nell’AOI, mentre l’attività di *upstream* cominciava dalle isole Dahlac, con un primo

---

<sup>839</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 18 luglio 1935, pp. 194-195.

<sup>840</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *La “politica estera”* cit., pp. 97-98. I professori Migliorini e Maddalena avevano percorso nell’isola Dahlac oltre 1.000 Km di itinerari e allineamenti vari, mentre l’ingegner Zanmatti aveva eseguito i primi sondaggi fino a 200 metri di profondità prima di proseguire le ricerche; sulle caratteristiche e studi delle isole Dahlac vedi la relazione del prof. Maddalena in Appendice 1B pp. 145-154.

<sup>841</sup> *Ibid.*, pp. 100-102. Per promuovere l’esplorazione del sottosuolo etiopico e la ricerca dei minerali erano state create l’*Azienda Miniere Africa Orientale*, AMAO, la *Società anonima mineraria dell’Africa Orientale Italiana*, la *Compagnia etiopico mineraria* ed era stata creata una filiale dell’*Azienda Minerali Metalliferi Italiani AMMI*; AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 31 marzo 1937, pp. 7-9 e pp. 14-15, dove vengono riassunte le spedizioni geofisiche-geologiche; AS ENI, *Libro Verbali 4, CDA AGIP, 16 ottobre 1935 – 6 marzo 1940*, seduta del 10 marzo 1937, p. 65, bilancio *Agip* al 31 dicembre 1936; per le enormi spese finanziarie dell’Italia sostenute per sviluppare l’AOI vedi F. GUARNERI, *Battaglie economiche* cit., II, pp. 196-236.

apparecchio di trivellazione<sup>842</sup>. Nel 1937 una missione di studi avrebbe setacciato alcune zone ritenute potenzialmente petrolifere, come l'Ogaden, la zona di Harar e la regione tra Dire Dawa e il lago Zuai. Per avere una idea dello sforzo tecnico dimostrato dall'Agip, riportiamo un brano della relazione del presidente Puppini del 1937:

L'attività di ricerca petrolifera è stata pertanto affidata a una missione di studio inviata recentemente dall'Agip col compito di esplorare tre zone aventi centro rispettivamente a Dire Dawa ed Harar per le parti più vicine a tali località; a Dolo e Lugh per la vallata del Giuba, a Danane per la vallata dell'Uebi Scebeli. La missione è costituita, per le tre zone suddette, di tre gruppi per ricerca geologica, sussidiati da un gruppo per ricerche geofisiche. I gruppi, condotti da scienziati e da tecnici che uniscono alla profondità dello studio l'esperienza della vita professionale, sono stati attrezzati in modo molto razionale ed accurato. Tutte queste ricerche in Italia, in Eritrea, nei nuovi territori dell'impero sono attuate con la più severa applicazione dei mezzi scientifici e col più vivo entusiasmo dai più alti consulenti fino ai più modesti operatori<sup>843</sup>.

Le missioni di studio dell'Agip nell'AOI, vere e proprie task force di tecnici, venivano preparate minuziosamente sotto ogni punto di vista. La prima delle tre campagne coordinate dall'ingegner Zanmatti, comprendeva tre gruppi di ricerca: il primo gruppo, formato da 50 unità, era diretto dal professor Gortani, con l'incarico di studiare alcune zone dello Harar. La compagnia partì da Brindisi nell'ottobre 1936 e raggiunse, a fine novembre, la zona di operazioni ad Harar. Dopo quattro mesi di lavoro in difficili condizioni, l'intera compagnia rientrò in Italia il 9 aprile 1937. La relazione, preparata dal professor Gortani, concludeva negativamente sulla possibilità di esistenza di giacimenti petroliferi nelle aree studiate<sup>844</sup>.

Il secondo e terzo gruppo di ricerca erano diretti dal professor Migliorini, direttore del Servizio studi e prospezioni dell'Agip. Essi avevano il compito di studiare il medio bacino dei fiumi Giuba e Uebi Scebeli. I due gruppi avevano raggiunto Mogadiscio il 22 novembre 1936, per poi dirigersi verso i campi base delle due zone da esplorare, presso Dolo e Belet Uen. Dopo le ricerche in una vasta area, situata tra il confine con il Kenya e il fiume Uebi Scebeli, e in base all'analisi del sottosuolo, non erano stati rilevati potenziali giacimenti petroliferi<sup>845</sup>.

Nel frattempo, il vicedirettore generale Carafa d'Andria si era recato in Africa Orientale, fra gennaio e febbraio 1937, per una lunga visita di controllo al fine di appurare lo stato di

---

<sup>842</sup> AS ENI, *Libro Verbali 4, CDA AGIP, 16 ottobre 1935 – 6 marzo 1940*, seduta del 29 settembre 1936, pp. 40-41.

<sup>843</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 103-104.

<sup>844</sup> *Ibid.*, pp. 104-105.

<sup>845</sup> *Ibid.*, p. 105.

avanzamento dei lavori dell'Agip nell'AOI<sup>846</sup>. Carafa d'Andria aveva potuto constatare che gli impegni dell'Agip erano stati portati avanti con grande rapidità e organizzazione. L'azienda aveva costruito tre depositi a Massaua, le abitazioni per il personale, alloggi ed uffici, mentre nella direttrice di collegamento tra Massaua e Dessié, ben 520 Km circa, erano stati installati diversi distributori (uno ogni 100 Km). Vennero eseguiti ulteriori lavori di ingrandimento della base di Assab, e nuovi lavori a Gibuti per creare un collegamento stradale – che ancora non esisteva e quindi andava costruito – con le regioni centrali dell'Impero di Addis Abeba e di Harar. Il collegamento, passando per Dire Dawa, avrebbe consentito il rifornimento di materie bianche direttamente con gli automezzi<sup>847</sup>. Analogamente, in Somalia si procedette alla costruzione di distributori nella direttrice Mogadiscio-Harar, lungo il fiume Uebi Scebeli. Vennero assunti in gestione dall'Agip quattro depositi a Mogadiscio che avrebbero consentito l'immagazzinamento di nafta e gasolio; inoltre si organizzarono nuovi depositi per benzina oltre agli alloggi e agli uffici per il personale<sup>848</sup>.

L'intera opera di organizzazione dei rifornimenti delle regioni centrali dell'Impero, soprattutto di Addis Abeba, era allo studio assieme all'intendenza militare: si trattava di risolvere grandissimi problemi per avviare un *downstream* efficiente, considerata la vastità del territorio e la mancanza di infrastrutture<sup>849</sup>.

La seconda campagna di esplorazione in Africa Orientale cominciò alla fine del 1937, e venne divisa in due missioni affidate ai professori Gortani e Migliorini, con il compito di studiare la Dancalia Meridionale ed i territori ad est e nord-est dei fiumi Fafan e Uebi Scebeli. La campagna di esplorazione si concluse nei primi mesi del 1938, senza aver dato esiti positivi e anche una breve indagine in Migiurtinia non era stata coronata dal successo<sup>850</sup>.

Oltre alle complesse ed onerose operazioni scientifiche di ricerca petrolifera, guidate con grande professionalità dagli esperti Agip in un contesto operativo assolutamente disagiato e proibitivo, l'Agip continuava con grande spirito di sacrificio e ingenti spese, la costruzione di tutta la rete di distribuzione dell'AOI. Il 23 settembre 1937, il direttore generale Carafa d'Andria, illustrava al Consiglio di Amministrazione il positivo andamento dei lavori dell'Agip nell'Africa Orientale Italiana. L'azienda riteneva di poter aumentare

---

<sup>846</sup> AS ENI, *Libro Verbali 4, CDA AGIP, 16 ottobre 1935 – 6 marzo 1940*, seduta del 10 marzo 1937, pp. 67-69.

<sup>847</sup> *Ibid.*, p. 68. Nella città di Dire Dawa, l'Agip riteneva possibile costruire un deposito, mentre Harar si sarebbe potuta rifornire direttamente dalle piste di Zeila e Berbera.

<sup>848</sup> *Ivi.*

<sup>849</sup> *Ibid.*, pp. 68-69.

<sup>850</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 105-106.

notevolmente, per il 1937, il consumo di materie bianche rispetto alle 150.000 tonnellate del 1936.

È importante sottolineare l'entità dei lavori che l'Agip stava progettando di eseguire nell'arco di un anno: solo per gli investimenti patrimoniali, la spesa si aggirava sui 64 milioni, mentre per i vari depositi costieri e interni, fabbricati ed uffici, la spesa preventivata dal Consiglio era di 40 milioni di lire<sup>851</sup>. Alla fine di novembre 1937, il presidente Puppini si recò in Africa Orientale per controllare l'attività dell'Agip e lo stato di avanzamento dei lavori, riportando delle ottime impressioni. I lavori di completamento di tutto il programma dell'Agip per l'Impero, avrebbero comportato una spesa di 100 milioni di lire, ma fino al 1938 sarebbero bastati i 40 milioni già stanziati dal Consiglio<sup>852</sup>.

Nel 1937 l'Agip aveva provveduto all'approvvigionamento petrolifero dell'Africa Orientale con 227.000 tonnellate, soprattutto carburanti tra cui in prevalenza il gasolio, a causa dei trasporti dell'AOI attuati tramite autotreni a motore diesel. L'importazione dei prodotti finiti sfusi era passata dal 29% del 1936, al 52% del 1937, con provenienza per il 50% circa dal Golfo Persico, da Suez, da Aden, dalle Indie Olandesi<sup>853</sup>.

Nel 1938 le missioni geopetroliere dell'Agip erano continuate con maggior intensità nelle isole Dahlac, dove era stato inviato nel marzo un impianto rotary più potente dei precedenti e capace di raggiungere profondità superiori ai 1.500 metri. Le esplorazioni continuavano anche a medie profondità, per identificare definitivamente le strutture più favorevoli onde poter meglio lavorare nei successivi rilievi<sup>854</sup>.

Un'altra missione geopetroliera era stata affidata al professor Migliorini nel novembre 1938, per esplorare a fondo la Migiurtinia. La missione si protrasse fino al maggio 1939, mentre un secondo gruppo di ricerca si era diretto nella zona sud-occidentale dell'Impero<sup>855</sup>. Nel febbraio del 1939, il presidente Puppini effettuava una nuova visita nell'AOI, per un controllo generale della situazione, confermando che l'Italia considerava di grande interesse l'Africa Orientale. Riportiamo una parte della relazione del presidente, dalla quale emerge nitidamente, la vastità delle risorse che l'Italia stava impegnando in un territorio completamente inesplorato.

---

<sup>851</sup> AS ENI, *Libro Verballi 4, CDA AGIP, 16 ottobre 1935 – 6 marzo 1940*, seduta del 23 settembre 1937, pp. 90-91.

<sup>852</sup> *Ibid.*, seduta del 26 gennaio 1938, pp. 101-104.

<sup>853</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 30 marzo 1938, pp. 9-11 e per le ricerche geopetroliere pp. 16-17.

<sup>854</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 30 marzo 1939, pp. 18-19.

<sup>855</sup> *Ibid.*, p. 19; M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 108-109.

Il deposito di Massaua – riferiva Puppini al Consiglio di Amministrazione dell'8 marzo 1939 – è ormai completato delle opere accessorie e provvede al rifornimento di tutto l'Impero, esclusa la Somalia; a Mogadiscio è prossimo ad essere ultimato un altro deposito costiero e vennero iniziati i lavori per quello di Assab. Sono in corso le costruzioni dei depositi di Asmara e Addis Abeba ed alle 160 stazioni di rifornimento già in efficienza si aggiungeranno altre 30 in via di installazione...Nei primi due mesi di quest'anno sono anche entrate in esercizio 160 autobotti nuove con le quali l'azienda provvederà ad eseguire direttamente parte dei trasporti. In complesso le investimenti per fabbricati ed impianti al termine dell'esercizio 1938 ammontano a 50 milioni ed arriveranno a 100 milioni di lire ad avvenuta ultimazione delle costruzioni in corso<sup>856</sup>.

Il presidente chiudeva il suo intervento accennando alle ricerche geopetroliifere in svolgimento: la zona a nord del Kenya aveva dato esiti negativi e forse la Migiurtinia lasciava sperare qualche spiraglio positivo.

Nel corso del 1939, l'Agip aveva proseguito con il programma di sviluppo del *downstream* nell'AOI, completando diversi depositi, costieri ed interni e stazioni di rifornimento nonché potenziando le rete di autotrasporti<sup>857</sup>. Le importazioni di prodotti petroliferi in favore dell'AOI erano state inferiori rispetto al 1938, mentre gli acquisti erano stati totalmente concentrati sul Golfo Persico. Per quanto riguardava l'*upstream*, dalle trivellazioni eseguite nelle Dahlac con i rotary inviati appositamente, e distolti dalle ricerche in Italia, si erano perforati 3.811 metri, ma nessun giacimento era stato scoperto. Analogamente, le ricerche della missione geologica nella Somalia non avevano dato esiti positivi<sup>858</sup>.

L'attività dell'Agip nell'Impero proseguiva anche nel 1940, ma ormai la situazione internazionale era fortemente compromessa, e dopo l'ingresso dell'Italia in guerra, le sorti dell'attività politico-economica italiana in AOI erano segnate<sup>859</sup>.

L'Agip dispiegò in Africa Orientale una encomiabile ed infaticabile opera di costruzione di tutta l'organizzazione necessaria alla distribuzione, nonché una intensissima opera di esplorazione scientifica a vasto raggio, che portò i suoi tecnici allo studio di quasi 650.000 Km<sup>2</sup> di territorio. Inoltre furono percorsi 146.000 Km con automezzi, 35.000 Km di

---

<sup>856</sup> AS ENI, *Libro Verbali 4, CDA AGIP, 16 ottobre 1935 – 6 marzo 1940*, seduta dell'8 marzo 1939, pp. 144-145.

<sup>857</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria e Straordinaria del 29 marzo 1940, pp. 9-10; AS ENI, *Libro Verbali 4, CDA AGIP, 16 ottobre 1935 – 6 marzo 1940*, seduta del 9 giugno 1939, pp. 172-173; *ibid.*, seduta del 6 dicembre 1939, p. 186. L'Agip rilevava l'aumento delle spese generali, dovute oltre che alla sede centrale alle maggiori spese per il personale e per la gestione nell'Impero.

<sup>858</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria e Straordinaria del 29 marzo 1940, pp. 15-16.

<sup>859</sup> Per le ultime attività dell'Agip nell'Africa Orientale Italiana vedi AS ENI, *Libro Verbali 4, CDA AGIP, 16 ottobre 1935 – 6 marzo 1940*, seduta del 6 marzo 1940, pp. 197-198; AS ENI, *Libro Verbali 5, CDA AGIP, 6 marzo 1940 – 29 marzo 1943*, seduta del 26 aprile 1940, p. 24. Nelle isole Dahlac, dopo ricerche che raggiunsero la profondità di oltre 2.000 metri sembravano esserci notizie positive sui sondaggi effettuati; *ibid.*, seduta del 29 agosto 1940, p. 36; *ibid.*, seduta del 12 dicembre 1940, p. 47; *ibid.*, 12 marzo 1941, p. 50; *ibid.*, seduta del 5 luglio 1941, p. 79.

ricognizioni aeree e 5.500 Km a piedi. L'immensa attività di *downstream* e di *upstream* comportò un onere economico altissimo, con un fortissimo impiego di uomini e mezzi in un contesto complesso e privo di ogni infrastruttura<sup>860</sup>.

## 2. *Downstream nazionale Agip 1936-1940*

Nel 1936, l'attività di *downstream* dell'Agip aveva subito l'influenza delle misure restrittive applicate dal governo negli ultimi mesi del 1935, emanate per ridurre il consumo nazionale di prodotti petroliferi. Nel primo semestre del 1936, il consumo nazionale della benzina e dei carburanti si era ridotto del 25% circa rispetto al 1935, il consumo di petrolio illuminante del 40%, il consumo del gasoil del 33% e il consumo dell'olio combustibile del 13%<sup>861</sup>. L'unico elemento che aveva registrato un identico consumo rispetto al 1935 era stato il petrolio agricolo.

La contrazione delle vendite di materiali petroliferi aveva inciso sull'attività dell'Agip, che tuttavia era riuscita a mantenere la sua posizione sul mercato interno, distribuendo nel 1936, il 30% dei prodotti petroliferi nazionali. Gli approvvigionamenti Agip del 1936 erano stati inferiori al 1935 di 130.000 tonnellate circa, attestandosi a circa 721.000 tonnellate di materiali petroliferi. L'Agip aveva ritirato l'intera produzione della raffineria di Marghera, piuttosto esigua a causa dei lavori di ammodernamento, e della *Benit*, mentre la produzione della *Romsa* era stata destinata alle esigenze dell'Africa Orientale<sup>862</sup>. Le vendite totali dell'Agip nel Regno erano state pari a 535.000 tonnellate di materiali petroliferi<sup>863</sup>.

A causa delle difficoltà nei rapporti internazionali, l'Italia aveva dovuto cambiare il flusso delle importazioni petrolifere. La provenienza degli approvvigionamenti aveva visto una riduzione delle importazioni dalla Romania, circa 300.000 tonnellate di prodotti petroliferi, dovuta alla generale contrazione della produzione petrolifera rumena ed all'esaurimento dei vecchi pozzi<sup>864</sup>. Il resto degli approvvigionamenti era stato importato dagli Stati Uniti e dall'Iran: le due navi aziendali avevano caricato nel 1936 solamente 146.000 tonnellate di prodotti petroliferi, una riduzione del quantitativo del 35% rispetto al 1935 (224.000

---

<sup>860</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 109-110.

<sup>861</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 31 marzo 1937, p. 9.

<sup>862</sup> AS ENI, *Libro Verbali 4, CDA AGIP, 16 ottobre 1935 – 6 marzo 1940*, seduta del 10 marzo 1937, pp. 62-66.

<sup>863</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 31 marzo 1937, p. 9.

<sup>864</sup> AS ENI, *Libro Verbali 4, CDA AGIP, 16 ottobre 1935 – 6 marzo 1940*, seduta del 10 marzo 1937, p. 66; AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 31 marzo 1937, p. 10.

tonnellate). La riduzione delle importazioni era dovuta quasi esclusivamente al diverso impiego della nave-cisterna *Recco*, che rifornendosi in America anziché in Romania, aveva ridotto notevolmente i viaggi annuali<sup>865</sup>.

Nel 1937 il consumo nazionale di materiali petroliferi era stato superiore al 1936, mostrando una leggera flessione negli ultimi mesi per ragioni doganali. L'*Agip* manteneva la sua quota di mercato, provvedendo al 30% del fabbisogno nazionale, vendendo complessivamente 615.000 tonnellate di prodotti petroliferi, a fronte di importazioni dall'estero di 761.000 tonnellate. Grazie alle raffinerie a ciclo completo, tra cui la raffineria di Marghera ormai completata, l'*Agip* poteva provvedere alle sue necessità di derivati petroliferi con la propria produzione, avviando finalmente l'importazione di materie scure rispetto alle materie bianche. Le importazioni di 761.000 t di materiale petrolifero erano costituite, per il 43% da petrolio greggio da raffinare in Italia, per il 43% da olio combustibile e per il 14% di derivati. L'*Agip* importava petrolio greggio dall'America (Golfo del Messico, Aruba, Stati Uniti East Texas, e Tepetate) per 477.000 tonnellate, dalla Romania per 182.000 tonnellate, mentre dall'Albania proveniva una piccola quota pari a 36.000 tonnellate e il resto giungeva da altri paesi<sup>866</sup>.

Tra il 1936-37 le importazioni di prodotti petroliferi dell'Italia subirono una modifica per quanto riguardava i paesi fornitori. La Romania rimaneva il canale principale, visti e considerati gli interessi dell'*Agip*, ma il calo della produzione rumena, unito ad altri fattori, non consentiva la copertura del fabbisogno *Agip*, che era costretta a ricorrere ad altre fonti. La Romania aveva raggiunto il massimo della produzione nel 1936 con oltre 8,7 milioni di tonnellate di petrolio greggio, ma già nel 1938 aveva ridotto la produzione di 2 milioni di tonnellate<sup>867</sup>. L'Albania non era ancora in grado di fornire il gettito rilevante che si era supposto in base agli studi, e gli scambi petroliferi con la Russia sovietica si erano indeboliti notevolmente. Le importazioni italiane erano soddisfatte con materiali petroliferi provenienti dall'America: gli Stati Uniti, il Messico e il Venezuela fornivano una parte

---

<sup>865</sup> Alla fine del 1936 l'*Agip* aveva commissionato all'industria nazionale la costruzione di tre motocisterne di 13.500 tonnellate per potenziare la flotta e ridurre il ricorso al noleggio di navi per i trasporti, AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 31 marzo 1937, p. 11.

<sup>866</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 30 marzo 1938, p. 8 e p. 11. Le difficoltà di approvvigionamento dalla Romania dipendevano anche dagli elevati prezzi del mercato rumeno e dalle difficoltà di applicazione del clearing, oltre che dalle restrizioni alle esportazioni del petrolio greggio rumeno.

<sup>867</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 30 marzo 1939, p. 7.

delle necessità italiane, mentre altre piccole quote di petrolio greggio erano fornite dalle Indie Olandesi Occidentali (Aruba)<sup>868</sup>.

Nel 1938 le importazioni italiane furono pari a circa 2.625.000 tonnellate, di cui quasi il 56% di provenienza americana, il 27% circa proveniva dall'Europa e il restante 17% circa proveniva dal Medio Oriente<sup>869</sup>. La quantità di materiali petroliferi importata dalla sola *Agip* era pari a 743.000 tonnellate, la maggior parte ormai costituita da materie scure: il 52% del totale era costituito dal petrolio greggio, mentre il 42% era costituito dall'olio combustibile e solamente il 6% era rappresentato dai derivati. Le importazioni *Agip* del 1938 vedevano al primo posto le forniture americane, pari a 459.000 tonnellate provenienti dal Golfo del Messico, e da Aruba, seguite dalla Romania che forniva 224.000 tonnellate, per finire con le forniture albanesi di 25.000 tonnellate e 35.000 tonnellate di prodotti petroliferi da altre provenienze<sup>870</sup>.

La fortissima riduzione delle importazioni di materie bianche era da attribuirsi all'attività delle raffinerie italiane a ciclo completo, che ormai provvedevano al fabbisogno nazionale per circa il 70%. Nel 1938 l'*Agip* aveva venduto complessivamente 621.000 tonnellate di prodotti petroliferi, un valore leggermente superiore al 1937, ma comunque rilevante, considerato il fatto che il consumo generale italiano di materiali petroliferi si era ridotto<sup>871</sup>.

Nell'ottobre 1938, l'*Agip*, tramite il Ministero degli Scambi e delle Valute, concluse un accordo con l'ente parastatale messicano *Pemex*, che gestiva le aziende petrolifere espropriate alle società straniere<sup>872</sup>. Nel marzo 1938, il presidente del Messico Cárdenas aveva deciso di nazionalizzare l'industria petrolifera, innescando una immediata politica di ritorsione da parte delle compagnie petrolifere estere, principalmente la *Royal Dutch-Shell*, che all'epoca controllava la società *Mexican Eagle*, che gestiva il 65% della produzione messicana. Il resto della compagnia era controllato dalla *Standard Oil of New Jersey* insieme con altre società quali la *Sinclair*, la *Gulf* e la *Cities Service*<sup>873</sup>.

---

<sup>868</sup> Cfr. D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., p. 106; G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., pp. 129-131; C.K. LEITH-J.W. FURNESS-C. LEWIS, *World minerals* cit., pp. 74-78.

<sup>869</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., p. 131.

<sup>870</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 30 marzo 1939, p. 8.

<sup>871</sup> *Ibid.*, pp. 9-10.

<sup>872</sup> Cfr. D. YERGIN, *The prize* cit., p. 277;

<sup>873</sup> Sull'ascesa del Messico nel campo petrolifero mondiale vedi D. YERGIN, *The prize* cit., pp. 229-233, e pp. 271-276. Dopo la scoperta del petrolio messicano in grandi quantità, a Potrero del Llano nel 1910, in base alle ricerche di Sir Weetman Pearson, il Messico aumentò vertiginosamente la propria produzione, divenendo negli anni Venti il secondo produttore mondiale di petrolio greggio, con 193 milioni di barili prodotti, circa 31 milioni di tonnellate all'anno. Negli anni Trenta però, le grandi compagnie estere che gestivano il petrolio messicano ridussero notevolmente la produzione, che diminuì da 500.000 barili al giorno a 104.000 barili al giorno. Quando il generale Lázaro Cárdenas divenne presidente nel 1934, la nazionalizzazione delle risorse

Il momento scelto da Cárdenas per imporre la nazionalizzazione era appropriato, in quanto il Governo statunitense non intendeva derogare dalla politica di «buon vicinato» e non intendeva attuare politiche ritorsive verso il Messico. Dal punto di vista politico, secondo Roosevelt, una ulteriore pressione statunitense avrebbe permesso un maggiore rafforzamento dei rapporti economici delle nazioni dell'Asse con il Messico. Nonostante le intenzioni di Roosevelt, il Messico decise di sfruttare la situazione politica, e per contrastare la forte pressione economica a cui era sottoposto, avviò rapporti economici con la Germania, l'Italia ed il Giappone, che divennero clienti petroliferi<sup>874</sup>.

L'Agip stipulò un accordo con la Pemex che le consentiva di coprire il suo fabbisogno per circa il 60%, e nel 1939 rinnovò l'accordo petrolifero col Messico, valido anche per il 1940<sup>875</sup>. Nel 1938-39, l'Italia e la Germania diventarono i maggiori clienti petroliferi del Messico, ma con l'inizio della guerra in Europa il canale petrolifero americano venne reciso.

Nel 1939 le importazioni dell'Italia provenivano per il 65% dall'America, per il 25% circa dai paesi europei, per il restante 7% Medio Oriente, più piccole quote da altre provenienze<sup>876</sup>. Le fonti di approvvigionamenti dell'Agip rimanevano inalterate, con l'America al primo posto e le materie scure che rappresentavano il 50% delle importazioni<sup>877</sup>. Il consumo italiano dei carburanti era rimasto regolare per i primi otto mesi del 1939, per poi contrarsi a causa dei limiti imposti alla circolazione delle auto.

Nei primi sei mesi del 1939 il consumo italiano di prodotti petroliferi era stato pari a 904.000 tonnellate, a fronte di una produzione di circa 1.530.000 tonnellate da parte delle raffinerie italiane nel 1939<sup>878</sup>. Considerando la riduzione dei consumi dell'ultimo quadrimestre del 1939, la produzione interna delle raffinerie nazionali era stata sufficiente a coprire il fabbisogno italiano del 1939, che aveva comunque a disposizione altre 900.000 tonnellate circa di prodotti importati direttamente. Il fabbisogno delle benzine era stato coperto con la produzione delle raffinerie nazionali, con la sola Agip che nel 1939 aveva

---

petrolifere era uno dei punti del suo programma politico; L. MEYER, *Mexico and the United States in the oil controversy 1917-1942*, Austin 1977.

<sup>874</sup> Cfr. D. YERGIN, *The prize* cit., pp. 277-279; L. MEYER, *Mexico* cit., pp. 173-216.

<sup>875</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 30 marzo 1939, p. 9. Il petrolio ritirato dall'Agip dal Messico sarebbe stato pagato con la cessione delle tre navi cisterna in costruzione presso i cantieri dell'Ansaldo di Genova.

<sup>876</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., p. 131.

<sup>877</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria e straordinaria del 29 marzo 1940, p. 8.

<sup>878</sup> AS ENI, *Libro Verbali 5, CDA AGIP, 6 marzo 1940 – 29 marzo 1943*, seduta dell'11 luglio 1940, pp. 31-32. Il condirettore generale dell'Agip Bazzini, comunicava gli esiti commerciali dell'Agip per i primi sei mesi del 1940. L'azienda aveva venduto 73.000 tonnellate di materiali petroliferi in più rispetto al corrispondente periodo del 1939; il risultato era positivo, soprattutto per il fatto che nel 1940 il consumo interno si era ridotto nei primi sei mesi a 854.000 tonnellate; G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., pp. 131-132.

prodotto con i suoi stabilimenti circa 830.000 tonnellate di materiali petroliferi. Gli stabilimenti della *Romsa* e *Agip-Marghera* produssero circa 417.000 tonnellate di materiali petroliferi, mentre i due stabilimenti *Anic*, tra il 30 giugno 1938 e il 30 ottobre 1939, avevano prodotto 412.000 tonnellate di materiali petroliferi, di cui 160.000 tonnellate di benzina<sup>879</sup>.

Nel 1940 le importazioni subirono una riduzione significativa a causa della guerra, totalizzando meno di 2 milioni di tonnellate di materiali petroliferi. L'America ancora rappresentava il principale fornitore, con la copertura del 65% del fabbisogno italiano, seguita dalle fonti europee al 24% e dal Medio Oriente con il 10%<sup>880</sup>. Nel 1941 le importazioni dall'America cessarono completamente, lasciando all'Italia le uniche forniture europee della Romania.

### 3. *L'Agip e le aziende rumene: downstream dal 1936 al 1942*

Nel 1934 l'*Agip* aveva riunito le sue aziende controllate in Romania in un unico organismo, la società *Prahova*. Nel 1934 la *Prahova* aveva raggiunto il picco massimo della produzione di greggio, raggiungendo quasi 600.000 tonnellate, per poi cominciare un lento ma costante calo di produzione. Nel 1935 la diminuzione della produzione era motivo di preoccupazione per l'*Agip*, che aveva valutato correttamente il graduale esaurimento dei pozzi in coltivazione della *Prahova*<sup>881</sup>. Il direttore generale Carafa d'Andria riteneva necessario trovare altri perimetri, in quanto i nuovi terreni ottenuti in concessione nel perimetro di Teiș, per quanto interessanti, potevano non essere sufficienti a colmare la riduzione di produzione della società. La produzione della *Prahova* del 1935 era stata di 487.200 tonnellate di petrolio greggio e nel 1936 era diminuita a circa 400.000 tonnellate, confermando le preoccupazioni dell'*Agip* sulla produttività dei nuovi pozzi ottenuti in concessione, che non riuscivano a compensare l'esaurimento delle vecchie coltivazioni<sup>882</sup>.

---

<sup>879</sup> AS ENI, FOJ, *Ministero delle Comunicazioni* cit., *Combustibili liquidi gassosi*, p. 1 e p. 4.

<sup>880</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., p. 131; vedi l'appendice VIII. La disponibilità totale italiana di materiali petroliferi, tra il 1940-41 era pari a 2.387.380 tonnellate secondo Jacobini e 2.587.000 tonnellate circa secondo i dati di Kovacs.

<sup>881</sup> AS ENI, *Libro Verbali 4, CDA AGIP, 16 ottobre 1935 – 6 marzo 1940*, seduta del 25 gennaio 1936, p. 5.

<sup>882</sup> *Ibid.*, seduta del 10 marzo 1937, pp. 65-66; *ibid.*, seduta del 24 giugno 1937, p. 82; M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., p. 47; AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 31 marzo 1937, p. 10 e p. 12.

Nel 1937 e nel 1938 la produzione era stata quasi identica (334.700 tonnellate e 335.120 tonnellate), ma con un calo di quasi settantamila tonnellate rispetto al 1936<sup>883</sup>. Nel 1938, il direttore generale Carafa d'Andria si era recato in Romania per un controllo delle attività aziendali, e al rientro dalla missione, comunicava al Consiglio che le difficoltà nella produzione lasciavano presagire prospettive poco favorevoli. Carafa d'Andria riteneva che, in caso di forzata liquidazione della società, l'Agip avrebbe potuto recuperare il capitale, anche se una liquidazione definitiva era improbabile, considerando il fatto che l'attività della raffineria *Petrolul Bucuresti* avrebbe potuto continuare, seppure in forma limitata<sup>884</sup>.

Le notizie provenienti dalla Romania non erano comunque rassicuranti, perché il calo della produzione totale rumena era costante da due anni, e nel 1939 manifestò un ulteriore minore produzione di 300.000 tonnellate rispetto al 1938<sup>885</sup>. La produzione della *Prahova* del 1939 era stata 308.570 tonnellate, ma nel 1940 era calata fino a 271.900 tonnellate di petrolio greggio, ponendo l'Agip in una difficile situazione per quanto riguardava gli approvvigionamenti generali del paese. Nel primo semestre del 1940, l'attività dell'Agip era stata quasi normale, ma dopo la dichiarazione di guerra dell'Italia, l'Agip era diventata l'organo di coordinamento degli approvvigionamenti petroliferi e della loro distribuzione nel regno<sup>886</sup>. L'intera attività di *downstream* nazionale comportava per l'Agip una intensa e difficile attività, principalmente per il fatto che le importazioni di greggio dovevano avvenire via terrestre dalla Romania, unico canale di rifornimenti petroliferi rimasto all'Italia e come abbiamo visto, in forte calo di produzione rispetto agli precedenti.

A partire dal luglio 1940 le importazioni dalla Romania prevedevano un complicato trasporto via terra del greggio, del gasolio e dell'olio combustibile, attraverso la Jugoslavia e attraverso il Danubio in Ungheria. Le importazioni dei prodotti petroliferi erano pari a circa 35-40.000 tonnellate mensili, convogliate tramite tre treni giornalieri dalla capacità di 1.200 tonnellate al giorno, a cui si aggiungevano circa 5.000 tonnellate mensili, tramite tanks per via fluviale, dalla Romania alla capitale ungherese Budapest, dove l'Agip aveva noleggiato dei serbatoi<sup>887</sup>. Per il trasporto dei prodotti petroliferi sul Danubio, l'Agip aveva creato assieme alla *Fiat*, nel secondo semestre del 1940, un'apposita azienda, la *Società*

---

<sup>883</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 30 marzo 1938, p. 14. Secondo il verbale del bilancio del 1937 la produzione della *Prahova* per il 1937 era stata pari a circa 325.000 tonnellate.

<sup>884</sup> AS ENI, *Libro Verbalì 4, CDA AGIP, 16 ottobre 1935 – 6 marzo 1940*, seduta del 14 dicembre 1938, p. 141; AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 30 marzo 1939, p. 15.

<sup>885</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria e Straordinaria del 29 marzo 1940, p. 7 e p. 13.

<sup>886</sup> *Ibid.*, Assemblea Generale Ordinaria e Straordinaria del 29 marzo 1941, p. 7.

<sup>887</sup> AS ENI, *Libro Verbalì 5, CDA AGIP, 6 marzo 1940 – 29 marzo 1943*, seduta dell'11 luglio 1940, p. 29; *ibid.*, seduta del 29 agosto 1940, p. 36.

*Italiana di Navigazione Danubiana, SINDA*<sup>888</sup>. Nonostante le forti difficoltà l'Agip riuscì ad importare, fino a novembre 1940, quasi 140.000 tonnellate di materiali petroliferi, in prevalenza gasolio, olio combustibile e petrolio<sup>889</sup>. Intanto la situazione politica in Romania, vedeva un aumento della influenza politica ed economica tedesca, con interesse precipuo verso i rifornimenti petroliferi. Dopo un accordo siglato a marzo a Bucarest, sul petrolio rumeno, ad ottobre 1940 la Germania inviava missioni militari per la salvaguardia dei pozzi petroliferi rumeni. A dicembre erano stati perfezionati gli accordi per gli approvvigionamenti tedeschi, lasciando all'Italia la possibilità di importare mensilmente 60.000 tonnellate di prodotti petroliferi. Le possibilità per l'Agip di estendere i propri interessi in Romania, al fine di integrare le attività della *Prahova* si riducevano ampiamente, visto e considerato il peso della politica tedesca<sup>890</sup>. Nel corso del 1941, i trasporti dalla Romania continuavano, con tutte le difficoltà che la guerra imponeva, ma nel mese di giugno l'Agip riuscì ad importare ben 100.000 tonnellate di materiali petroliferi. I rifornimenti avvenivano, via terra e via fluviale, e nonostante i vari inconvenienti, il flusso di prodotti petroliferi restava intorno alle 40.000 tonnellate mensili<sup>891</sup>. Le importazioni dalla Romania proseguivano, con ulteriori punte di 100.000 tonnellate mensili, ad agosto e settembre, superando gravi situazioni di disagio con il trasporto via mare interrotto e la via terrestre per Belgrado-Osijek-Vukovar non era agibile<sup>892</sup>. Nel 1942 la produzione della *Prahova* era diminuita a sole 248.000 tonnellate, ma l'Agip cercava di ottenere la coltivazione di nuovi perimetri petroliferi oltre alla partecipazione in tre aziende rumene che aveva rilevato dall'*Anic*<sup>893</sup>. Nel corso del 1941 la Romania aveva fornito all'Italia circa 780.000 tonnellate di prodotti petroliferi, ed ancora nei primi cinque mesi del 1942, su 500.000 tonnellate importate dall'Italia, ben 400.000 tonnellate provenivano dalla Romania<sup>894</sup>. Nel corso della guerra la posizione dell'Italia

---

<sup>888</sup> *Ibid.*, seduta del 29 agosto 1940, p. 39. Il capitale iniziale della società era pari a un milione di lire, ma sarebbe stato presto aumentato in base ai previsti investimenti. Nella seduta del 12 dicembre 1940 la *Sinda* aumentò il proprio capitale a 10 milioni di lire sottoscritto in parti uguali fra la *Fiat* e l'*Agip*, *ibid.*, seduta del 12 dicembre 1940, pp. 43-44; AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria e Straordinaria del 29 marzo 1941, p. 8.

<sup>889</sup> AS ENI, *Libro Verbali 5, CDA AGIP, 6 marzo 1940 – 29 marzo 1943*, seduta del 12 dicembre 1940, pp. 45-46. Nel mese di luglio furono importate 15.500 tonnellate, ad agosto 37.000 tonnellate, a settembre 30.500 tonnellate, ad ottobre 27.500 tonnellate, a novembre 28.500 tonnellate.

<sup>890</sup> *Ibid.*, seduta del 29 agosto 1940, pp. 38-39; M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 48-50.

<sup>891</sup> AS ENI, *Libro Verbali 5, CDA AGIP, 6 marzo 1940 – 29 marzo 1943*, seduta del 12 dicembre 1940, seduta del 5 luglio 1941, p. 74.

<sup>892</sup> *Ibid.*, seduta del 7 ottobre 1941, pp. 88-89.

<sup>893</sup> *Ibid.*, seduta del 14 ottobre 1942, p. 148.

<sup>894</sup> *Ibid.*, seduta del 6 giugno 1942, p. 124.

divenne sempre più compromessa ed, a partire dal 1943 i rifornimenti petroliferi dalla Romania dipendevano dalla Germania<sup>895</sup>.

#### 4. *L'Agip in Albania: upstream e downstream 1936-1943*

Le ricerche in Albania dell'Agip, tramite la società *Aipa*, si erano concentrate sul bacino del Devoli, che secondo le stime di Jacobini, possedeva una capacità petrolifera pari a circa 10 milioni di tonnellate. A partire dal 1935 l'Agip riteneva possibile estrarre dall'Albania circa 200.000 tonnellate di greggio mensili, in attesa che anche le potenzialità di Pathòs venissero sfruttate. Nel dicembre 1935 il primo carico di petrolio greggio albanese partiva da Valona per l'Italia a bordo della nave cisterna *Maya*, ma si trattava di sole 4.195 tonnellate, dirette verso le raffinerie *Romsa* e *Agip-Marghera*, mentre l'estrazione complessiva del 1935 era stata pari a 11.330 tonnellate, di cui 673 tonnellate utilizzate nei cantieri albanesi<sup>896</sup>.

I rapporti fra le autorità albanesi e l'Agip erano sempre difficili, visti i continui atteggiamenti vessatori che il Governo albanese dimostrava nei momenti di rinnovo del contratto di monopolio. Nel 1934, il ministro delle Finanze Dibra, comunicava al responsabile della filiale Agip di Durazzo, che il governo aveva l'intenzione di aumentare la tassa di monopolio sui carburanti<sup>897</sup>. Il direttore generale dell'Agip Carafa d'Andria era contrario all'inasprimento della tassa sui carburanti per vari motivi e si rivolse al Ministero degli Esteri, per ottenere appoggio nella ennesima vertenza con il Governo albanese. Tuttavia il Ministero degli Esteri continuava a manifestare un atteggiamento disinteressato nei confronti dell'Agip, invitandola anzi ad accordarsi con il Governo albanese su tutta la vicenda del monopolio. Su invito del Ministero, l'Agip cedeva alle richieste albanesi e l'accordo con il governo era stato riformulato: l'Agip avrebbe pagato complessivamente 373.000 franchi-oro per il quinquennio 1934-1938, una cifra elevata, ma che avrebbe dovuto eliminare ogni discussione per tutto il periodo considerato. Sia il presidente Agip Martelli, sia il direttore degli affari politici Buti, erano soddisfatti per la conclusione dell'accordo che per avrebbe assicurato all'azienda un quinquennio di tranquillità<sup>898</sup>.

---

<sup>895</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 47-51.

<sup>896</sup> AS ENI, FOJ, *Ministero delle Comunicazioni* cit., Allegato 1; F. SQUARZINA, *Le ricerche* cit., p. 34; C. ALIMENTI, *La questione* cit., p. 95; M. PIZZIGALLO, *Alle origini* cit., p. 217.

<sup>897</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 54 sgg.

<sup>898</sup> *Ibid.*, pp. 57-58.

Il 14 marzo 1934, l'Agip e il Governo albanese firmavano l'accordo sulla base delle cifre concordate e per alcuni anni, grazie anche ad ulteriori finanziamenti forniti dall'Italia all'Albania, l'Agip poté operare in Albania con relativa tranquillità<sup>899</sup>.

Nell'attività di *upstream*, l'Aipa incontrava delle difficoltà di estrazione nel giacimento del Devoli, con il risultato che la produzione era notevolmente inferiore rispetto alle stime: nel 1936 furono estratte 44.700 t di greggio, 81.019 t nel 1937, 112.621 t nel 1938 e 139.574 t nel 1939. In totale fra il 1935 e il 1938 l'Albania aveva fornito circa 400.000 tonnellate di greggio, di cui circa 372.000 tonnellate erano state esportate in Italia<sup>900</sup>. A partire dall'inizio delle lavorazioni fino al 31 dicembre 1939, gli stabilimenti Anic avevano ricevuto 204.000 tonnellate di greggio albanese. Lo stabilimento di Livorno aveva ricevuto 50.000 tonnellate di greggio albanese, mentre lo stabilimento di Bari aveva ricevuto 154.000 tonnellate di greggio<sup>901</sup>.

Nel 1938, alla scadenza del contratto, il Governo albanese emanò una nuova tassa, in aperta violazione del contratto di monopolio del 1929, e per l'Agip ripresero le solite estenuanti trattative che portarono ad un nuovo accordo. L'Agip non si opponeva alla tassa sul consumo, e al tempo stesso otteneva che per gli esercizi 1939-1940, venisse rinnovato l'accordo del 1934, col quale erano state forfetizzate le imposte sugli utili derivanti dal monopolio per il periodo 1934-38. In base all'accordo, il Governo albanese otteneva 250.000 franchi-oro che l'Agip versava come anticipo tasse e diritti<sup>902</sup>.

Oltre la gestione onerosa del monopolio albanese, l'Agip aveva avviato la costruzione di depositi e distributori sul tutto il territorio albanese, nonostante lo scarso consumo interno. Nel 1938, in base ai dati forniti dal direttore generale Carafa d'Andria al Ministero degli Esteri, la capacità di assorbimento del mercato albanese era di 35.000 quintali di benzina, appena 3.500 tonnellate, 23.000 quintali di petrolio, 40.000 quintali di gasolio e 20.000 quintali di nafta, cioè un totale di nemmeno 12.000 tonnellate di materiali petroliferi<sup>903</sup>.

La situazione generale dell'Agip era destinata a peggiorare con il 1939, quando l'occupazione dell'Albania da parte dell'Italia e la politica di ingerenza avviata dal ministro degli Esteri Ciano, portarono l'Agip a doversi occupare direttamente della

---

<sup>899</sup> *Ibid.*, pp. 58-59.

<sup>900</sup> AS ENI, FOJ, *Ministero delle Comunicazioni* cit., Allegato 1; F. SQUARZINA, *Le ricerche* cit., p. 34. I dati di Squarzina sono leggermente diversi per quanto riguarda la produzione dell'Aipa: 4.194 t nel 1935, che sono in realtà le tonnellate effettivamente esportate in Italia, 46.230 t nel 1936, 69.020 t nel 1937, 97.426 nel 1938 e 141.220 t nel 1940.

<sup>901</sup> AS ENI, FOJ, *Ministero delle Comunicazioni* cit., *Riassunto sull'attività dell'Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili* – (A.N.I.C.), p. 2.

<sup>902</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 60-61.

<sup>903</sup> *Ibid.*, p. 61. La rete stradale albanese era inesistente e la maggior parte degli approvvigionamenti di prodotti speciali avveniva per via aerea. L'Ala Littoria subentrò alla Lufthansa nella gestione della rete aerea albanese.

gestione dell'*Aipa*, che divenne parte integrante dell'*Agip*<sup>904</sup>. L'*Aipa*, fino ad allora affidata all'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, venne trasferita all'*Agip* quale gestione autonoma, denominata *Attività Industriale Petroli Albanesi*, mentre la sua partecipazione azionaria nella società *Anic* venne trasferita alla direzione generale del demanio<sup>905</sup>. A partire dal 1° luglio 1940 l'*Agip* assumeva la gestione completa dell'*Aipa*, e al vicepresidente *Agip* Jacobini veniva affidato l'incarico speciale di sovrintendere la gestione tecnica ed amministrativa dell'*Aipa*<sup>906</sup>. Il 21 novembre 1940, il presidente *Agip* Cobolli Gigli, ed il ministro dell'Industria albanese Anton Beca, firmavano a Tirana una nuova convenzione, con la quale le concessioni dell'*Aipa* venivano trasferite all'*Agip*, ed inoltre veniva conferito all'*Agip* il diritto esclusivo di ricerche e sfruttamento di giacimenti di petroli e gas naturali su tutto il territorio albanese. La convenzione stabiliva anche che l'*Agip* doveva potenziare lo sfruttamento dei giacimenti del Devoli, ed estendere le ricerche nelle zone petrolifere più indiziate in base agli studi già eseguiti<sup>907</sup>. L'*Agip* aveva preparato un programma di lavori nel campo di Pathòs, suddiviso in cinque anni, e richiesto il finanziamento di circa 127 milioni di lire. Il campo di Pathòs era stato già studiato dall'*Agip* in precedenza e dopo un ulteriore sopralluogo, il ministro delle Corporazioni Ricci, richiedeva al ministro delle Finanze Revel la concessione del finanziamento. Tuttavia il ministro Revel limitò il finanziamento a soli 50 milioni di lire, ripartiti negli esercizi finanziari 1940-41 e 1941-42. Ma a causa della guerra, il provvedimento del ministro non aveva avuto applicazione, cosicché il finanziamento era stato ripartito per gli esercizi 1941-42 e 1942-43. Nonostante la guerra, l'Italia faceva affidamento sullo sfruttamento dei giacimenti di Pathòs, e nel giugno 1941 il governo approvava il finanziamento del programma *Agip* in Albania. Il programma prevedeva la messa in opera di 600 pozzi nell'arco di dieci anni, durante i quali si sarebbero potute estrarre circa 1.200.000 tonnellate di greggio<sup>908</sup>.

La produzione albanese del 1939-40 aveva raggiunto le 139.574 tonnellate di greggio, mentre nel 1940-41 l'estrazione aveva raggiunto 144.623 tonnellate, quasi tutte dal giacimento del Devoli, con una piccola quota dal campo di Pathòs pari a 1.841 tonnellate. Nel 1939-1940 l'esportazione di greggio nelle raffinerie italiane era stata di 135.684 tonnellate, mentre nell'esercizio 1940-41 erano state esportate 141.033 tonnellate di

---

<sup>904</sup> Per le politiche di ingerenza sul versante greco-albanese da parte di Ciano vedi F. BANDINI, *Vita e morte segreta di Mussolini*, Milano 1978, pp. 126-148.

<sup>905</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 62-63.

<sup>906</sup> AS ENI, *Libro Verbali 5, CDA AGIP, 6 marzo 1940 – 29 marzo 1943*, seduta dell'11 luglio 1940, pp. 27-28.

<sup>907</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 63-64; F. SQUARZINA, *Le ricerche* cit., p. 34.

<sup>908</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 65-66.

greggio<sup>909</sup>. Nel corso del 1941 la produzione dei giacimenti albanesi forniva un gettito mensile di circa 12.500-18.000 tonnellate, e il vicepresidente *Agip* Jacobini informava il Consiglio che nel 1941 la produzione avrebbe raggiunto le 150.000 tonnellate di greggio, ed infatti la produzione era stata di 152.000 tonnellate<sup>910</sup>.

Tabella 24. Produzione nazionale e albanese in tonnellate (*Agip*)<sup>911</sup>

Anni	Produzione italiana ( <i>Agip</i> e privati)	Produzione albanese ( <i>Agip</i> – <i>Aipa</i> )	Totale
1935	15.977	11.330	27.307
1936	16.106	44.700	60.806
1937	14.351	81.019	95.370
1938	13.220	112.621	125.841
1939	12.045	139.574	151.619
1940	11.167	144.623	155.790
1941	11.692	152.000	163.692
1942	13.399	155.000	168.399
1943	11.187	120.000 circa*	131.187
Totale	119.144	960.867	1.080.011

\* La produzione petrolifera dal bacino del Devoli e di Pathòs segnava una media mensile di circa 15.000 tonnellate di greggio, raggiungendo nel mese di agosto 1943 la quota di 15.610 tonnellate. La produzione del 1943 è quindi parziale, mancando i mesi dal settembre al dicembre 1943<sup>912</sup>.

L'Albania, nonostante le promettenti previsioni basate sugli studi e sui rilevamenti dei tecnici *Agip*, aveva fornito alle raffinerie italiane un quantitativo di greggio inferiore al

<sup>909</sup> AS ENI, *Libro Verbali 5, CDA AGIP, 6 marzo 1940 – 29 marzo 1943*, seduta del 12 marzo 1941, pp. 52-53. La produzione albanese di greggio era stata di 75.000 tonnellate nel secondo semestre del 1940, rispetto alle 68.000 tonnellate del corrispondente periodo del 1939; F. SQUARZINA, *Le ricerche* cit., p. 34

<sup>910</sup> AS ENI, *Libro Verbali 5, CDA AGIP, 6 marzo 1940 – 29 marzo 1943*, seduta del 12 marzo 1941, p. 53; *ibid.*, seduta del 5 luglio 1941, pp. 76-77. La produzione del 1940 era stata di 144.623 tonnellate; *ibid.*, seduta del 2 febbraio 1942, p. 96. Il campo di Pathòs aveva fornito 4.125 tonnellate nel 1941, rispetto alle 1.387 tonnellate del 1940.

<sup>911</sup> AS ENI, *Libro Verbali 5, CDA AGIP, 6 marzo 1940 – 29 marzo 1943*, seduta dell'8 febbraio 1943, p. 180; AS ENI, FOJ, *Ministero delle Comunicazioni* cit., Allegato 1. La produzione dei pozzi albanesi si fermò nel settembre 1943, e nei mesi successivi riprese una limitata produzione ma non sotto il controllo dell'*Aipa*, AS ENI, *Volume II. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dal 1941 al 1950*, Assemblea Ordinaria del 31 agosto 1944, p. 9. Nel suo lavoro, *Tecnica della sconfitta*, Franco Bandini riporta delle differenti quote di produzione albanese, soprattutto per gli anni 1942-43: 141.220 t nel 1939, 151.490 t nel 1940, 148.630 t nel 1941, 163.800 t nel 1942 e 195.750 t nel 1943, cfr. F. BANDINI, *Tecnica* cit., p. 371.

<sup>912</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 67-72. Nel settembre 1943, il vicepresidente dell'*Agip* Jacobini scriveva al Ragioniere generale dello Stato e Commissario per il Ministero delle Finanze Ettore Cambi, che l'*Agip* non aveva nessuna informazione sulla situazione dei cantieri *Aipa* in Albania. Jacobini riferiva che in Albania era ancora giacenti 23.500 tonnellate di petrolio greggio, di cui 19.000 tonnellate nei serbatoi terminali dell'oleodotto di Valona. All'8 settembre 1943 si trovavano nei cantieri *Aipa* 904 dipendenti italiani oltre a circa 650 donne e bambini.

milione di tonnellate negli anni 1935-1943, cioè 960.867 tonnellate di greggio. Nello stesso periodo la produzione italiana era stata pari a circa 120.000 tonnellate, per un totale di quasi 1.100.000 tonnellate di olio greggio estratto. La produzione albanese era aumentata costantemente ed il mancato incremento della produttività dei pozzi era da imputarsi a diverse cause.

##### *5. Attività dell'Aipa in Albania*

L'*Aipa*, nel corso della sua attività in Albania, aveva lentamente creato un nucleo di maestranze numeroso e specializzato nel settore della perforazione del suolo, del montaggio delle strumentazioni meccaniche necessarie all'estrazione petrolifera, nel pompaggio e nel convogliamento del petrolio greggio estratto. L'*Aipa* aveva preparato un gruppo di tecnici ed operai specializzati, soprattutto albanesi, con i quali il giacimento del Devoli era stato messo in rapida produzione, nonostante la sua difficile conformazione strutturale. Ogni anno venivano perforati 150 nuovi pozzi fino alla profondità di circa 700 metri, raggiungendo la perforazione annua di 100 Km<sup>913</sup>.

L'arrivo in Albania di altre ditte petrolifere aveva generato una forte richiesta di operai specializzati, necessari allo sviluppo petrolifero della regione. La ricerca di maestranze preparate, causò l'esodo di 804 operai specializzati dall'*Aipa*, che dovette rallentare il ritmo della produzione nei suoi cantieri. La produzione dell'*Aipa* era giunta a circa 13.000 tonnellate mensili, che avrebbero fornito un gettito annuo di petrolio greggio intorno alle 156.000 tonnellate nel 1939. Tuttavia la carenza di personale specializzato, aveva causato una riduzione della produzione, ma soprattutto non era possibile mettere in funzione i nuovi pozzi individuati, che avrebbero permesso una sostituzione dei vecchi pozzi in via di esaurimento, a causa dell'intenso sfruttamento<sup>914</sup>. La mancanza di personale specializzato, l'assunzione e formazione di nuovi gruppi di operai, e la costruzione di nuovi alloggi e strutture adibite alla vita nei cantieri, comportavano come conseguenza un aumento del costo unitario del greggio albanese, già più elevato dei vari greggi mondiali<sup>915</sup>.

Alle difficoltà di matrice economica e finanziaria, si aggiungeva la contemporanea diminuzione generale della portata dei pozzi del Devoli, nonostante i tecnici dell'*Aipa* e

---

<sup>913</sup> AS ENI, FOJ, *Ministero delle Comunicazioni cit., I combustibili liquidi nel quadro economico e militare, A.I.P.A.*, p. 5.

<sup>914</sup> *Ibid.*, p. 6. Alla riduzione della produzione si accompagnava la contestuale maggior spesa economica per l'assunzione di nuovi operai in grande quantità, che tuttavia non avevano ancora la formazione tecnica adatta per la lavorazione dei campi ed andavano quindi preparati.

<sup>915</sup> *Ibid.*, p. 7.

dell'*Agip* avessero, in base ad una nuova perizia, stimato la capacità del bacino del Devoli in circa 10-12 milioni di tonnellate. Le cause della riduzione della resa dei pozzi albanesi erano di origine strutturale, dovute alla conformazione del bacino:

- a) Graduale degassificazione del giacimento con l'aumentare stesso del numero dei pozzi di estrusione. Ciò porta un più lento scolamento dell'olio grezzo molto viscoso nelle masse sabbiose che lo contengono.
- b) Frequenti ostruzioni dei pozzi per frane delle sabbie oleifere sia al fondo dei medesimi che lungo la tubazione di ricevimento del pozzo, e a conseguente otturazione dei fori attraverso cui deve passare l'olio da estrarre o insabbiamento delle pompe.
- c) Formazione lenticolare del giacimento, con varie gradazioni di impregnazione oleifera<sup>916</sup>.

Questi problemi di natura tecnica erano stati affrontati immediatamente, in modo da poter riattivare la coltivazione del giacimento del Devoli. Nel corso del 1940, secondo Jacobini, l'*Aipa* avrebbe adottato tutti i provvedimenti necessari, mentre nel 1939 erano stati acquistati nuovi macchinari di trivellazione per poter intensificare la perforazione del suolo, così da avere a disposizione dei nuovi pozzi da sfruttare per sopperire al declino dei vecchi pozzi<sup>917</sup>.

Considerate le difficoltà incontrate nella coltivazione del Devoli, l'*Aipa* decise di incrementare la ricerca petrolifera dell'Albania, e come abbiamo visto, furono individuate diverse regioni petrolifere tra cui la zona di Pathòs. Le ricerche nella zona di Pathòs erano state concesse in precedenza dal Governo albanese alla *Apoc*, ma dopo alcuni anni, i britannici abbandonarono le attività in Albania. L'*Aipa* riprendeva le ricerche ed i sondaggi nella medesima zona, individuando dei giacimenti petroliferi che potevano essere sfruttati, e la loro produzione poteva essere convogliata verso la baia di Valona, con un semplice raccordo dell'oleodotto Devoli-Valona, considerata la vicinanza del campo di Pathòs. Furono rimessi in funzione tre pozzi scavati dai britannici e furono perforati tre nuovi pozzi che avevano dimostrato la presenza di livelli superficiali di petrolio greggio. In base ai dati geologici ed ai precedenti sondaggi dell'*Apoc*, l'*Aipa* riteneva di poter incontrare degli strati produttivi a piccole profondità, intorno ai 500-700 metri. Il petrolio individuato nei nuovi pozzi era più denso del petrolio greggio del Devoli, e nel complesso ugualmente scadente. Tuttavia, secondo l'*Aipa*, la qualità del greggio albanese non era un problema, poiché la raffineria *Anic* di Bari, col sistema di idrogenazione ad alta temperatura, avrebbe

---

<sup>916</sup> *Ibid.*, p. 8.

<sup>917</sup> *Ibid.*, pp. 8-9. L'*Aipa* decise di intervenire nel bacino del Devoli con: opere di drenaggio in corrispondenza degli strati filtranti per favorire lo scolamento dell'olio greggio; ricompressione negli strati stessi sabbiosi produttivi dei gas che si sprigionavano dai pozzi, in modo da rigassificare i pozzi; opere di manutenzione e pulizia dei pozzi e miglior pompatura dell'olio greggio.

tranquillamente permesso di ottenere carburante con ottime caratteristiche ed adatto all'impiego<sup>918</sup>.

Il sottosuolo di Pathòs veniva perlustrato in profondità, ma contemporaneamente i tecnici dell'*Aipa* avevano individuato un'altra zona petrolifera in superficie: si trattava di un ammasso di sabbie «riccamente petrolifere» che presentavano un contenuto di olio nella percentuale del 20%, da cui si sarebbe potuto ricavare il 12% di petrolio in peso<sup>919</sup>. Le ricerche geopetroliere dell'*Aipa* avevano valutato positivamente l'intera zona di Pathòs, dalla quale ritenevano possibile ricavare notevoli quantità di petrolio greggio.

La zona di Pathòs ora in esame darebbe la possibilità di ricavare, nella parte in cui l'identificazione procede con trivellazioni nel sottosuolo, un quantitativo totale di 3-4 milioni di tonnellate di olio grezzo, mentre dagli ammassi petroliferi superficiali si ritiene di poter ricavare col processo di estrazione o di distillazione a bassa temperatura o per solventi un ulteriore quantitativo di circa 1.500.000 tonnellate. In complesso, quindi, ove abbiano a risultare confermate le previsioni suddette, la zona di Pathòs potrebbe fornire dai 4,5 ai 5,5 milioni di tonnellate di olio grezzo, inviabile ai serbatoi terminali di Valona mediante lo stesso oleodotto che proviene dal Devoli, e da trasportarsi poi a Bari per l'ulteriore trattamento industriale nell'impianto di idrogenazione esistente dell'A.N.I.C.

Il bacino del Devoli era stato valutato in circa 10-12 milioni di tonnellate di greggio, che sommate alle valutazioni della zona di Pathòs di circa 4,5-5,5 milioni di tonnellate, portava la disponibilità totale delle ricerche petrolifere in Albania a circa 14,5-17,5 milioni di tonnellate di petrolio greggio<sup>920</sup>.

La valutazione dei tecnici dell'*Aipa*, insieme con la scoperta di altre zone di interesse petrolifero in Albania, a Berat e nella zona settentrionale di Elbassan, vicino Tirana, avevano spinto i vertici dell'azienda a richiedere una concessione di esplorazione esclusiva dell'intero Regno albanese. Le ricchezze petrolifere albanesi avrebbero consentito di risolvere il problema di approvvigionamento italiano, ragion per cui l'*Aipa* aveva bisogno di ulteriori finanziamenti, rispetto ai 50 milioni stanziati, proprio per poter avviare in modo organico ed intensivo la precisa determinazione dell'esistenza o meno di altri giacimenti industrialmente sfruttabili, capaci di integrare la produzione del bacino del Devoli<sup>921</sup>.

In sintesi, l'*Aipa* riteneva necessaria una concessione petrolifera che riguardasse tutto il territorio albanese, vista la sua esperienza e la sua organizzazione; un robusto finanziamento per identificare definitivamente i giacimenti sfruttabili industrialmente; infine ottenere nuovamente un nutrito gruppo di maestranze specializzate, al fine di

---

<sup>918</sup> *Ibid.*, p. 10.

<sup>919</sup> *Ivi.*

<sup>920</sup> *Ibid.*, p. 11.

<sup>921</sup> *Ibid.*, pp. 12-14.

ripristinare il ritmo della produzione ai livelli precedenti, prima dell'esodo dei lavoratori del 1939.

### 6. *L'Agip in Libia: upstream e downstream 1936-1943*

Le prime manifestazioni di petrolio in Libia risalivano al 1914, ma le ricerche vere e proprie risalivano agli anni Trenta, con le prime attività di ricerca del professor Ardito Desio<sup>922</sup>. Nel 1936 Desio venne nominato sovrintendente geologico della Libia dal Governatore della Libia Italo Balbo, con l'incarico di eseguire gli studi e le ricerche nel sottosuolo libico della Gefara<sup>923</sup>.

Nel 1937 venne affidata a Desio una missione permanente, allo scopo di analizzare il sottosuolo libico onde accertare le sue potenzialità minerarie. Ma per quanto riguardava le prospezioni geopetrolifere, Desio aveva raccomandato lo studio del territorio con larghi mezzi di ricerca, e nonostante l'aiuto manifestato da alcune compagnie petrolifere americane, l'Italia aveva declinato l'offerta. Ciononostante, nel luglio 1937, il gruppo guidato da Desio individuò, presso il pozzo di Mellaha, la presenza di olio greggio misto ad acqua, a soli 260 metri di profondità. Questa piccola scoperta aveva eccitato gli animi a Roma, dove Mussolini, una volta appresa la notizia, incaricava l'Agip di prendere contatto col ministro dell'Africa Italiana Lessona e con Italo Balbo, Governatore della Libia. Il presidente dell'Agip Puppini, già contattato dal professor Desio a Bologna il 16 luglio, metteva immediatamente l'Agip a disposizione per le ricerche geofisiche e le perforazioni<sup>924</sup>.

Nel settembre 1937 l'Agip si dedicò alle ricerche petrolifere in Libia, dove inviò una missione geologica, composta dai geologi Ardito Desio, Michele Gortani e Carlo Migliorini, col compito di avviare i primi studi. Secondo la relazione dei tecnici la regione libica della Gefara Tripolina era meritevole di ulteriori ricerche approfondite:

Gli studi e le ricerche indicati hanno lo scopo di procurare gli elementi necessari onde ubicare una o più perforazioni nelle eventuali strutture favorevoli. Riteniamo peraltro che la presenza di

---

<sup>922</sup> R. DE FELICE, *Mussolini l'alleato I. L'Italia in guerra 1940-1943. Tomo primo. Dalla guerra «breve» alla guerra lunga*, Torino 2006, p. 81; A. DEL BOCA, *Gli italiani in Libia II. Dal fascismo a Gheddafi*, Roma-Bari 1988, pp. 271 sgg.

<sup>923</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 73-76. Nel 1923, il ministro delle Colonie Federzoni, inviava a Mussolini una relazione sulle ricerche minerarie nei territori di sua competenza. In Tripolitania e Cirenaica erano state individuate copiose tracce di petrolio a piccole profondità. Pur non essendo indizi sicuri, Federzoni precisava che le ricerche non furono svolte in profondità, perciò si sarebbe potuta accertare la presenza di giacimenti con delle ricerche apposite. La relazione di Federzoni si basava sugli studi dell'ingegner Camillo Crema del Regio Ufficio Geologico, *ibid.*, pp. 141-144.

<sup>924</sup> *Ibid.*, pp. 76-77.

idrocarburi nella serie miocenica della Gefara Tripolina apra alle ricerche petrolifere un vasto campo, data la grande estensione che tale formazione presenta sia nella fascia costiera ad occidente, sia più largamente verso la Sirtica<sup>925</sup>.

L'Agip preparò immediatamente un programma di lavoro per eseguire i lavori di trivellazione a scopo di esplorazione geologica, insieme con il relativo piano finanziario, valutato dall'Ufficio Tecnico in 5.700.000 lire, da utilizzarsi nell'arco di due anni. L'11 ottobre 1937, il presidente dell'Agip Puppini informava Mussolini sugli esiti della missione Agip in Libia, e proponeva la collaborazione con il Governatorato della Libia sotto l'aspetto tecnico e finanziario<sup>926</sup>. La partecipazione dell'Agip in Libia, pur accettata da Mussolini, non avrebbe comportato il medesimo impiego di risorse finanziarie e tecniche che furono invece impiegate nella colossale attività di valorizzazione dell'Africa Orientale. Con mezzi ridotti l'Agip cominciò ad inviare in Libia tutti le apparecchiature meccaniche occorrenti per avviare i lavori di ricerca<sup>927</sup>. A partire dal marzo 1938 due geologi dell'Agip giunsero in Libia, dove installarono le due sonde tipo Calix-Davis, la prima a Giama el Turk e la seconda ad Ain-Zara. Entrambe le località erano situate nella zona libica di Gefara Tripolina, e in tutto l'anno l'Agip aveva perforato solamente 1.270 metri. Nel primo semestre del 1938 erano stati inviati in Libia solamente tre apparecchi di tipo leggero, mentre la prima sonda rotary, capace di raggiungere 1.500 di profondità, era stata inviata a settembre. La perforazione dei pozzi era seguita attentamente dallo studio geologico degli strati attraversati, con analisi petrografiche ed una precisa determinazione dei fossili sui campioni che venivano estratti dai vari pozzi<sup>928</sup>.

Dai sondaggi effettuati nel 1938-39 nella zona di Gefara Tripolina, era risultata l'opportunità di estendere le ricerche petrolifere verso la zona interna della Gefara stessa. In una relazione del luglio 1938, Desio suggeriva di estendere le ricerche petrolifere nella regione della Marmarica, dove erano stati riscontrati indizi petroliferi nella regione confinante con l'Egitto. L'attività dell'Agip in Libia, non adeguatamente supportata da mezzi ingenti, poteva consentire in quel momento una ricognizione limitata del territorio libico, destinata alla sola individuazione della stratigrafia e della tettonica del sottosuolo<sup>929</sup>. Questa attività di ricerca preliminare era dimostrata proprio dalle profondità di

---

<sup>925</sup> *Ibid.*, p. 78 e soprattutto l'appendice 1C a pp. 155-164, cioè la relazione integrale corredata dai preventivi di spesa.

<sup>926</sup> *Ibid.*, pp. 78-80.

<sup>927</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 30 marzo 1938, pp. 17-18.

<sup>928</sup> *Ibid.*, Assemblea Generale Ordinaria del 30 marzo 1939, pp. 19-20.

<sup>929</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 81-82.

perforazione dei pozzi, che ad eccezione di un sondaggio spinto oltre i 1.500 metri, erano rimaste piuttosto basse, intorno ai 500 metri.

Nel 1939 l'Agip cominciò l'analisi dei nuovi territori in cui vennero perforati 2.011 metri distribuiti fra sette pozzi<sup>930</sup>. Nel 1940 l'Agip aveva predisposto un ulteriore programma di ricerche finalizzato all'intensificazione dei pozzi già individuati, mentre erano state tracciate a grandi linee le caratteristiche geopetrolifere di alcune regioni libiche, come la Marmarica, la Cirenaica, la Sirtica settentrionale ed i Tavolati Tripolitani<sup>931</sup>.

L'attività di *downstream* in Libia era invece cominciata qualche anno prima delle ricerche Agip. Nel dicembre 1934 venne fondata a Genova la *Azienda Commerciale Italiana Olii Minerali, Aciom*, con capitale iniziale di centomila lire, con lo scopo di importare e commerciare i lubrificanti della azienda statunitense *Sinclair Refining Co.* di New York. Nei primi mesi del 1935, l'*Aciom* chiese al Ministero delle Colonie di essere autorizzata a costruire a Tripoli una raffineria in grado di lavorare una quantità giornaliera di petrolio greggio compresa tra le 100-200 tonnellate, per un totale annuo di circa 50.000 tonnellate. I prodotti ottenuti dalla raffineria sarebbero stati commercializzati in Libia, e quelli in eccesso nel mercato libico, in Tunisia<sup>932</sup>. Per la costruzione e la gestione della raffineria, l'*Aciom* avrebbe costituito una nuova società, la *Raffineria Olii Minerali per l'Africa del Nord Anonima, Romana*, con sede a Genova e capitale di 15 milioni di lire.

Nel maggio 1935 il Ministero delle Colonie aveva avvisato il Ministero delle Corporazioni, e poi l'Agip, che l'*Aciom* intendeva costruire una raffineria a Tripoli, ed entrambi i ministeri richiedevano un parere all'Agip sull'intera questione, prima di decidere sull'accoglimento della domanda. Nella seduta del Consiglio di Amministrazione del 18 luglio 1935, il presidente dell'Agip Puppini informava i consiglieri sulla proposta della *Aciom*<sup>933</sup>. Il presidente aveva subito espresso ai ministeri competenti i dubbi dell'Agip sull'opportunità di erigere una raffineria a Tripoli, per una serie di considerazioni di ordine economico, finanziario, logistico ed industriale. In primo luogo, notava Puppini, l'importazione in colonia di prodotti finiti dalla madre Patria era più facile rispetto alla importazione di materie prime dall'estero. In secondo luogo, l'impianto da erigersi in colonia, doveva corrispondere alla capacità di assorbimento del mercato libico, del tutto modesta, ed inoltre la possibilità di esportare parte dei prodotti in eccesso sul mercato

---

<sup>930</sup> AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria del 29 marzo 1940, p. 16.

<sup>931</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., p. 82.

<sup>932</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 18 luglio 1935, p. 192; C. ALIMENTI, *La questione* cit., pp. 59-60.

<sup>933</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 18 luglio 1935, pp. 192-194; M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 84-85.

tunisino era impossibile, a causa dell'eccessivo costo che avrebbero avuto. Il costo dei prodotti ottenuti dalla raffineria, continuava Puppini, sarebbe stato superiore al costo dei prodotti petroliferi lavorati nelle raffinerie operanti nei paesi produttori. In terzo luogo, l'Agip evidenziava l'aspetto finanziario della raffineria: con una raffineria della capacità di 35-40.000 tonnellate annue, i costi di lavorazione sarebbero stati talmente elevati che solo con una adeguata protezione doganale essa avrebbe potuto funzionare. Nonostante gli aspetti negativi esposti, il presidente ritenne che l'Agip potesse partecipare alla proposta.

Siccome però, per altre considerazioni più vaste, la costruzione della raffineria è stata ritenuta opportuna dal Ministero delle Colonie, questa Azienda, data la sua natura ed i suoi fini, non ha ritenuto dover rimanere assente dall'impresa e, previ accordi con il Ministero delle Colonie, si è messa in contatto con la A.C.I.O.M. ed avrebbe raggiunto con essa un accordo di massima che prevede la costituzione di una società Anonima il cui capitale sarebbe stato sottoscritto per il 51% dall'Agip e per il 49% dalla Aciom<sup>934</sup>.

Il presidente Puppini analizzava l'aspetto fiscale, ritenendo utile modificare l'intera materia doganale riguardante la colonia, proponendo un'unica tassa di vendita sulla benzina importata e prodotta dalla raffineria, al fine di garantire al bilancio della colonia gli introiti che le derivavano dai dazi sulla benzina importata<sup>935</sup>.

Dopo aver analizzato tutti i fattori inerenti la costruzione della raffineria, il Consiglio di Amministrazione approvava la partecipazione dell'Agip nella costituenda società, purché fosse adottata una adeguata protezione doganale tale da eliminare l'eventuale concorrenza di importatori di prodotti finiti<sup>936</sup>. Il 30 settembre 1936, il ministro delle Colonie Lessona insieme col ministro delle Corporazioni Lantini, firmavano il decreto di autorizzazione governativa per la costruzione della raffineria a Tripoli da parte dell'Aciom, inserendo nel decreto delle agevolazioni fiscali e doganali<sup>937</sup>. I prodotti della raffineria di Tripoli avrebbero avuto la preferenza, a parità di condizioni, rispetto ai prodotti nazionali ed esteri; il decreto stabiliva alcuni impegni per la società, quali la costituzione di una apposita rete

---

<sup>934</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 18 luglio 1935, p. 193; M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., p. 86.

<sup>935</sup> AS ENI, *Libro Verbali 3, CDA AGIP, 30 giugno 1931 – 18 luglio 1935*, seduta del 18 luglio 1935, pp. 193-194. Nel luglio 1935 in Libia vigeva un dazio per la benzina importata dall'Italia pari a 30 lire oro per quintale, mentre il dazio per la benzina importata dall'estero era di 20 lire oro per quintale. Poiché con la costituzione della raffineria si sarebbero eliminate totalmente le importazioni di materie finite, con conseguente annullamento degli introiti fiscali della colonia, Puppini proponeva la creazione di una tassa di vendita della benzina pari a 30 lire, sia che fosse importata, sia che fosse prodotta in colonia. In questo modo si tutelava il regime fiscale della colonia e la raffineria.

<sup>936</sup> *Ibid.*, p. 194. Il capitale necessario all'impresa non avrebbe superato i dieci o dodici milioni di lire, per cui l'Agip avrebbe partecipato con sei milioni di lire al massimo; M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 86-87.

<sup>937</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 87-88.

di distribuzione, e fissava in due anni il termine massimo per la realizzazione della raffineria.

Tuttavia l'*Aciom* non aveva le necessarie competenze tecniche e finanziarie per realizzare gli impegni assunti, tanto che il sottosegretario di Stato per l'Africa Italiana, Teruzzi, rivolgeva al Ministero delle Corporazioni la richiesta di valutare la necessità di rescindere la concessione dell'*Aciom*<sup>938</sup>. Le difficoltà incontrate dall'*Aciom* erano tali che il presidente della società, Armando Calcagno, avviò dei contatti con la *Fiat* per evitare di perdere la concessione<sup>939</sup>. Ad oltre un anno dalla concessione la *Aciom* non aveva cominciato i lavori di costruzione della raffineria, e il ministro Lantini, considerata la situazione di impossibilità da parte dell'*Aciom* di ultimare l'impianto, come previsto dal decreto, stabilì di revocare la concessione come richiesto da Teruzzi<sup>940</sup>. La concessione dell'*Aciom* fu rilevata dalla *Fiat* che, per evitare problemi, immediatamente invitò l'*Agip* a collaborare.

Nel frattempo, nel settembre 1937, l'*Agip* aveva deciso, autonomamente, di costruire a Tripoli un impianto costiero di deposito con serbatoi adeguato all'attività svolta in colonia, che per disposizioni di carattere militare cominciava ad aumentare<sup>941</sup>. L'*Agip* aderì alla richiesta di compartecipazione formulata dalla *Fiat*, mostrando interesse per la costruzione della raffineria che doveva avere la capacità di trattamento di 100.000 tonnellate di petrolio greggio<sup>942</sup>. La disponibilità dell'*Agip* derivava dal fatto che riteneva i progetti di sviluppo agricolo della Libia funzionali all'incremento dei consumi petroliferi libici. Il Consiglio approvava il progetto, e conferiva al presidente Puppini, oppure al direttore generale Carafa d'Andria, ampio mandato al fine di proseguire le trattative con la *Fiat*, fino alla sottoscrizione degli accordi necessari alla costituzione della società che avrebbe costruito e gestito la raffineria di Tripoli<sup>943</sup>.

---

<sup>938</sup> *Ibid.*, pp. 88-89. Nel 1937 l'*Aciom* intendeva rilevare gli impianti della società *Abcd* di Ragusa, di proprietà dell'*IRI*, che lavorava le rocce asfaltifere estratte a Ragusa. Inoltre il presidente *Aciom* Calcagno chiedeva al Ministero delle Corporazioni di poter lavorare i greggi del ragusano nella nuova raffineria di Tripoli, risolvendo sia l'approvvigionamento della Libia che lo sfruttamento delle rocce asfaltifere di Ragusa. L'*IRI* rispose fortemente contrariata alla proposta, in quanto lo sfruttamento delle rocce ragusane era un compito molto difficile e le capacità tecnico-scientifiche della *Aciom*, su cui l'*IRI* si era adeguatamente informata, erano del tutto inesistenti ai fini della soluzione del problema ragusano.

<sup>939</sup> *Ibid.*, p. 89. Il presidente dell'*Aciom*, Armando Paolo Calcagno informò il 14 febbraio 1938 il ministro Lantini dei suoi contatti con la *Fiat*.

<sup>940</sup> *Ibid.*, p. 90.

<sup>941</sup> AS ENI, *Libro Verbali 4, CDA AGIP, 16 ottobre 1935 – 6 marzo 1940*, seduta del 23 settembre 1937, pp. 91-92.

<sup>942</sup> *Ibid.*, seduta del 14 dicembre 1938, p. 140. L'opportunità di costruire una raffineria a Tripoli era stata messa in dubbio dall'*Agip* nel 1935, quando le fu prospettato il progetto dal Ministero delle Colonie su richiesta della società *Aciom*. Nel 1938 l'*Agip* riteneva invece la situazione della colonia in fase di sviluppo, e quindi necessaria una attività di raffinazione in Libia.

<sup>943</sup> *Ivi*; M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., p. 91.

Nell'aprile 1939 il direttore generale dell'Agip, Ettore Carafa d'Andria e l'amministratore delegato della Fiat Vittorio Valletta, inviarono un documento al Governo generale della Libia, in cui illustravano il programma dei lavori da attuarsi in Libia: dapprima la costruzione dei depositi e poi la costruzione della raffineria. Nel documento venivano richieste diverse agevolazioni di natura fiscale e doganale a favore della costituenda società<sup>944</sup>. Il 26 luglio 1939 veniva costituita la società S.A. *Petroli Libia, Petrolibia*, con sede a Tripoli, e capitale sociale di cinque milioni di lire, sottoscritto in parti uguali dalla Fiat e dall'Agip. La società cominciava immediatamente i lavori di costruzione, nei pressi di Tripoli di un primo deposito di quattro serbatoi metallici dalla capacità di 500 metri cubi ciascuno<sup>945</sup>. La *Petrolibia* nel 1940 rilevò le attività commerciali dell'Agip in Libia ed avviò la costruzione di un deposito costiero a Tripoli<sup>946</sup>. Il progetto della *Petrolibia* era stato accolto con favore dal Ministero dell'Africa Italiana, che riteneva la nuova società funzionale allo sviluppo economico ed industriale della Libia. Tuttavia il Ministero delle Corporazioni, aveva manifestato un atteggiamento molto cauto nei confronti della nuova azienda, per quanto riguardava la produzione, che come comunicato dalla Fiat-Agip avrebbe dovuto raggiungere le 200 mila tonnellate. La parte in eccesso della produzione della *Petrolibia*, secondo i vertici dell'azienda, si sarebbe potuta commercializzare in Italia, ma proprio questo aspetto raffreddava gli animi all'interno del Ministero delle Corporazioni, in quanto non si volevano alterare le produzioni delle raffinerie nazionali<sup>947</sup>. L'inizio della guerra e le vicende militari libiche ebbero l'effetto di ridimensionare notevolmente i programmi della *Petrolibia*, che dovette limitarsi alla gestione dei depositi di carburanti e della rete di distribuzione. L'attività di *downstream* della *Petrolibia* era continuata durante la guerra con risultati apprezzabili, come evidenziava il presidente Cobolli Gigli nella seduta del Consiglio di Amministrazione del 7 ottobre 1941, soprattutto per la gestione delle vendite ai militari<sup>948</sup>. Nei primi mesi del 1942, la *Petrolibia* continuava il difficile lavoro di rifornimento per le forze armate italiane, nonostante gli avvenimenti militari, per i quali aveva ricevuto un riconoscimento particolare da parte del Comando Supremo<sup>949</sup>. Dopo i rovesci militari delle forze armate italo-tedesche in nord

---

<sup>944</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 91-92, vedi il documento integrale nell'appendice 1D a pp. 165-168.

<sup>945</sup> *Ibid.*, p. 92; AS ENI, *Libro Verbali 4, CDA AGIP, 16 ottobre 1935 – 6 marzo 1940*, seduta del 12 settembre 1939, p. 178.

<sup>946</sup> AS ENI, *Libro Verbali 5, CDA AGIP, 6 marzo 1940 – 29 marzo 1943*, seduta del 6 luglio 1942, pp. 138-139; AS ENI, *Volume I. Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940*, Assemblea Generale Ordinaria e Straordinaria del 29 marzo 1940, pp. 10-11.

<sup>947</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *La "politica estera"* cit., pp. 92-93.

<sup>948</sup> AS ENI, *Libro Verbali 5, CDA AGIP, 6 marzo 1940 – 29 marzo 1943*, seduta del 7 ottobre 1941, p. 90

<sup>949</sup> *Ibid.*, seduta del 2 febbraio 1942, p. 95.

Africa, la situazione generale della *Petrolibia* peggiorò fino alla completa cessazione di ogni attività, certificata dal Consiglio di Amministrazione *Agip* del 9 marzo 1943<sup>950</sup>.

## 7. Conclusioni

Dopo la costituzione dell'AOI, comprendente le vecchie colonie dell'Eritrea e della Somalia, con l'aggiunta dell'Etiopia, all'*Agip* fu conferito l'incarico di eseguire tutte le attività di *upstream* e *downstream* in un territorio immenso e privo di infrastrutture. Le risorse finanziarie impiegate dall'Italia nel tentativo di valorizzazione dell'AOI furono di dimensioni colossali, nella solida convinzione di poter sfruttare i nuovi possedimenti sotto ogni punto di vista<sup>951</sup>. Le vastissime attività di ricerca dell'*Agip* su tutta l'AOI, con largo impiego di uomini e mezzi, non portarono alla scoperta di giacimenti petroliferi. L'Italia aveva concentrato molte risorse in AOI, tanto che le contemporanee ricerche petrolifere eseguite in Libia, dal 1937, risentirono della precedenza accordata alla nuova colonia. Abbandonate le promettenti attività dell'*Agip* in Iraq, che comunque avrebbero dovuto essere supportate da una adeguata politica estera, l'*Agip* dovette affrontare il dispendio di energie in AOI ed il preoccupante declino della produzione petrolifera rumena.

Dal 1935, la *Prahova* aveva cominciato a diminuire le produzioni che nel 1940 erano state di sole 270.000 tonnellate circa, ponendo l'*Agip* in una difficile situazione per i rifornimenti. Tra il 1938-40, la maggior parte degli approvvigionamenti *Agip* ed italiani provenivano dal continente americano: nel 1938 le importazioni americane coprono il 56% del fabbisogno di greggio, nel 1939 e 1940 addirittura il 65%. Ma dal 1941 il flusso di rifornimenti americani non era più disponibile per l'Italia, che dovette importare la totalità dei propri fabbisogni petroliferi dalle fonti europee, cioè rumene, ungheresi, albanesi e qualche quota dall'alleata Germania e dalla Francia. Dopo gli sforzi effettuati per creare e sviluppare l'industria petrolifera italiana, la guerra comportò una fortissima crisi nei

---

<sup>950</sup> *Ibid.*, seduta del 9 marzo 1943, p. 190.

<sup>951</sup> Abbiamo visto come le instancabili attività dell'*Agip* avessero comportato un notevole dispiego di risorse finanziarie. La *Enciclopedia Britannica* riporta una descrizione delle gigantesche spese sostenute dall'Italia nella sua nuova colonia: «Forse nessuna potenza europea spese mai, in uomini e in denaro, tante risorse in un possedimento coloniale come l'Italia durante il suo breve possesso dell'Abissinia. Il solo programma stradale fu preventivato per assorbire cento milioni di sterline. Fu creato un sistema amministrativo interamente nuovo. L'Africa orientale italiana (Abissinia, Eritrea e Somalia, in tutto circa 600.000 miglia quadrate) venne divisa in cinque province, ognuna sotto un governatore responsabile verso il viceré. Addis Abeba e altre città importanti furono dotate di scuole elementari e tecniche, separatamente per cristiani e musulmani. Inoltre vennero istituite scuole agrarie di vario genere e si sviluppò una capillare organizzazione sanitaria. Furono fondate imprese colonizzatrici, organizzazioni industriali di vario genere, si costruirono officine, mulini, stazioni generatrici di energia elettrica. Fu iniziato e sviluppato un programma di costruzioni edilizie nella capitale e altrove si intrapresero lavori di ricerca mineraria e di altro genere», vedi A. PETACCO, *Faccetta nera. Storia della conquista dell'impero*, Milano 2003, p. 188.

rifornimenti petroliferi, evidenziando le debolezze della posizione italiana in termini di *upstream* e dell'*Agip* che in mancanza di fonti petrolifere aveva dovuto limitarsi, come in passato, alle importazioni di prodotti finiti ed alla loro distribuzione. Inoltre i problemi per l'*Agip* aumentarono con il sequestro e la successiva nazionalizzazione degli stabilimenti delle compagnie estere presenti in Italia: tutte le competenze vennero trasferite alla *Agip* che fu costretta ad un notevole sforzo organizzativo per gestire l'intera struttura petrolifera presente in Italia<sup>952</sup>. Per sopperire alle gravi deficienze di petrolio greggio, l'*Agip* cercò di individuare in Europa altre potenziali fonti di rifornimento, acquisendo società ed avviando ricerche in Jugoslavia, Ungheria, Croazia, Grecia, senza tuttavia ottenere risultati positivi<sup>953</sup>. Nel 1941 le importazioni di prodotti petroliferi dalla Romania avevano raggiunto 778.804 tonnellate, giunte in Italia, in parte per via ferroviaria attraverso la Jugoslavia, l'Ungheria, la Germania e la Croazia, in parte via mista, fluviale e ferroviaria, seguendo il percorso dei porti danubiani di Belgrado, Vukovar, Osijek e Budapest<sup>954</sup>. Dalla Germania e dalla Francia erano state importate altre 150.000 tonnellate di prodotti petroliferi, per un totale di circa 930.000 tonnellate, mentre la distribuzione dei prodotti aveva raggiunto 855.000 tonnellate<sup>955</sup>.

Le importazioni, limitate alle sole fonti europee, erano sempre più esigue, con un aumento registrato nel 1942, ma ormai rappresentavano un apporto trascurabile per quanto riguardava la raffinazione in Italia<sup>956</sup>. Il complicato sistema di approvvigionamento dal centro Europa, importava materiali finiti, soprattutto carburanti, mentre la carenza di

---

<sup>952</sup> AS ENI, *Libro Verbali 5, CDA AGIP, 6 marzo 1940 – 29 marzo 1943*, seduta dell'11 luglio 1940, pp. 29-30. La prima società sottoposta a sequestro era la *Nafta* con le rispettive filiali, tra cui la *Inpet*, tutte appartenenti alla *Royal Dutch-Shell*. Per il sequestro delle aziende statunitensi vedi *ibid.*, seduta del 2 febbraio 1942, p. 95; per la confisca di tutte le aziende nemiche *ibid.*, seduta del 6 luglio 1942, pp. 132-135; *ibid.*, seduta del 14 ottobre 1942, pp. 158-170; G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., pp. 134-136.

<sup>953</sup> AS ENI, *Libro Verbali 5, CDA AGIP, 6 marzo 1940 – 29 marzo 1943*, seduta del 29 agosto 1940, pp. 36-38. L'*Agip* si interessò alla concessione petrolifera della società *Medjumursko petrolejsko D.D.* di Zagabria, che operava in una zona tra la Drava e la Mura. Anche la Germania era interessata allo sfruttamento della concessione, tramite la società *Jugopetrol*; *ibid.*, seduta del 12 dicembre 1940, pp. 44-45, per la definizione dell'acquisto *Agip* del 75% della società jugoslava e per il tentativo di avere una concessione petrolifera in Iran; *ibid.*, seduta del 2 febbraio 1942, p. 97 per i contatti con l'Ungheria e le ricerche in Grecia; *ibid.*, seduta del 7 marzo 1942, p. 111 per le concessioni richieste alla Croazia; *ibid.*, seduta del 14 ottobre 1942, pp. 141-142, sulle difficoltà con la *Medjumursko petrolejsko* e sulla azienda generale petroli croata; *ibid.*, pp. 143-147. L'*Agip* stipulò dei contratti con l'Ungheria, all'epoca terzo paese produttore europeo di petrolio, con 800.000 tonnellate annuali; D. POZZI, *Dai gatti selvaggi* cit., pp. 130-131.

<sup>954</sup> AS ENI, *Libro Verbali 5, CDA AGIP, 6 marzo 1940 – 29 marzo 1943*, seduta del 2 febbraio 1942, pp. 95-96. Le quasi 780.000 tonnellate di prodotti petroliferi erano suddivise: benzina 117.233 t; petrolio 69.796 t; gasolio 213.597 t; olio combustibile 267.229; greggio 88.315 t; lubrificanti 19.615; acqua ragia e paraffina 3.019 t.

<sup>955</sup> *Ibid.*, p. 97. In Grecia e Albania furono inviate 56.000 tonnellate di prodotti petroliferi mentre 81.000 tonnellate furono inviate in Libia.

<sup>956</sup> *Ibid.*, seduta dell'8 febbraio 1943, pp. 179-180. Le importazioni del 1942 erano state di circa 1.500.000 tonnellate di prodotti petroliferi, senza considerare le importazioni dirette della Regia Marina e della Regia Aeronautica.

petrolio greggio ridusse notevolmente la produzione degli stabilimenti italiani fino alla completa cessazione di ogni attività di raffinazione<sup>957</sup>. Gli stabilimenti si limitarono a piccole attività: l'*Anic* di Bari riuscì a lavorare i greggi albanesi, pur non sfruttando le sue potenzialità industriali, l'*Anic* di Livorno aveva fornito i lubrificanti necessari, ma complessivamente, tra il 1941-42, le due grandi raffinerie avevano potuto trattare circa 565.000 tonnellate di greggio, con ricavo di quasi 300.000 tonnellate di prodotti finiti<sup>958</sup>. La produzione dell'Albania, dopo l'intensa opera di organizzazione e preparazione svolta dall'*Aipa* e dall'*Agip*, segnava aumenti costanti, nonostante la guerra e le difficili condizioni lavorative per la struttura dei campi. Le fonti albanesi non erano ancora in grado di fornire il forte contributo petrolifero che l'*Agip* e l'*Aipa* avevano previsto, e lo stato di guerra non consentiva di svolgere adeguatamente i lavori di ulteriore valorizzazione delle zone petrolifere individuate dai tecnici italiani.

---

<sup>957</sup> Cfr. G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., pp. 129-133.

<sup>958</sup> Vedi appendice VII.

## APPENDICI

## APPENDICE I

### 1. Importazioni, consumo e produzione di carbone e dei prodotti petroliferi italiani 1910-1928

Tabella 1. Importazioni di prodotti petroliferi e carbone<sup>959</sup>

Anno	Prodotti petroliferi finiti	Carbone
1910	156.295 t	9.338.752 t
1911	216.841 t	9.595.882 t
1912	236.835 t	10.057.228 t
1913	251.041 t	10.834.000 t
	Consumi petroliferi	Consumi carboniferi
1920	401.692 t	6.189.978 t
1921	331.628 t	7.850.480 t
1922	447.594 t	10.654.862 t
1923	542.246 t	9.543.634 t
1924	716.261 t	11.540.440 t
1925	805.175 t	10.992.872 t

Tabella 2. Consumo di idrocarburi liquidi dal 1910 al 1919 (tonnellate)

Anni	Petrolio			Benzina		
	Produzione	Importazione	Consumo	Produzione	Importazione	Consumo
1910	3.818	84.748	88.566	2.579	11.533	14.112
1911	6.030	119.245	125.275	3.974	18.406	22.380
1912	4.310	113.213	117.541	3.650	23.148	26.798
1913	3.600	115.381	118.981	2.850	30.522	33.372
1914	3.040	116.275	119.345	2.220	41.325	43.545
1915	2.790	111.426	114.216	2.223	53.648	55.871
1916	2.917	97.746	100.693	2.420	109.129	115.549
1917	2.220	94.183	96.403	2.150	128.544	130.694
1918	1.435	72.238	73.673	2.233	205.789	208.022

<sup>959</sup> Cfr. M. PIZZIGALLO, *Alle origini* cit., p. 8 e pp. 11-12 per la Tabella 1 e p. 277 per la Tabella 2.

1919	1.887	94.112	95.999	1.657	141.457	143.114
------	-------	--------	--------	-------	---------	---------

Tabella 2. Consumo di idrocarburi liquidi dal 1910 al 1919 (tonnellate)

Anni	Oli minerali pesanti			Residuo della distillazione degli oli minerali
	Produzione	Importazione	Consumo	Importazione
1910	5.273	49.181	54.445	10.828
1911	4.729	58.007	62.736	21.185
1912	4.444	60.311	64.755	40.256
1913	4.205	58.098	62.303	47.007
1914	5.900	60.874	66.774	38.166
1915	5.175	80.019	85.194	57.954
1916	9.517	67.699	77.216	52.622
1917	?	75.746	-	71.230
1918	?	85.226	-	79.351
1919	?	63.431	-	64.428

Tabella 3. Produzione italiana di petrolio greggio dal 1910 al 1945 (tonnellate)<sup>960</sup>

Anni	Produzione	Anni	Produzione	Anni	Produzione	Anni	Produzione
1910	7.069	1919	4.851	1928	5.994	1937	14.351
1911	10.390	1920	4.937	1929	5.886	1938	13.220
1912	7.479	1921	4.468	1930	7.791	1939	12.045
1913	6.572	1922	4.290	1931	16.188	1940	11.167
1914	5.542	1923	4.701	1932	27.046	1941	11.692
1915	6.105	1924	5.212	1933	26.526	1942	13.399
1916	7.036	1925	7.896	1934	20.180	1943	11.187
1917	5.669	1926	5.405	1935	15.977	1944	7.193
1918	4.907	1927	6.138	1936	16.106	1945	6.930

<sup>960</sup> Cfr. F. SQUARZINA, *Le ricerche cit.*, p. 225.

Tabella 4. Importazioni e produzione di petrolio e derivati in Italia dal 1910 al 1928 (tonnellate)<sup>961</sup>

Anni	Benzina	Lampante	Altri oli minerali	Totale importazioni	Produzione nazionale	Totale consumo	Variazione Percentuale
1910	11.534	84.749	56.118	152.041	7.069	159.470	-
1911	18.405	119.246	76.272	213.923	10.390	224.313	+ 40.6%
1912	23.147	113.871	106.654	243.672	7.479	251.151	+ 11.1%
1913	30.573	115.375	110.882	256.830	6.572	263.402	+ 4.9%
1914	41.326	116.276	103.365	260.967	5.542	266.509	+ 1.2%
1915	53.649	111.426	145.098	310.983	6.155	317.088	+ 19.0%
1916	109.129	97.873	129.598	336.600	7.035	343.635	+ 8.3%
1917	128.544	94.184	235.649	458.377	5.668	464.045	+ 35.0%
1918	205.789	72.238	180.752	458.779	4.907	463.686	=
1919	141.457	94.333	139.663	375.453	4.851	380.304	- 18.0%
1920	117.620	94.535	184.600	396.755	4.937	401.692	+ 5.6%
1921	104.550	99.030	123.580	327.160	4.468	331.628	- 17.5%
1922	114.681	99.123	229.500	443.304	4.290	447.594	+ 35.0%
1923	132.636	114.077	290.832	537.545	4.701	542.246	+ 21.1%
1924	159.184	117.661	429.204	706.049	10.212	716.261	+ 34.0%
1925	189.242	115.987	482.046	787.275	17.900	805.175	+ 12.4%
1926	216.785	135.372	487.807	839.964	15.405	855.369	+ 6.2%
1927	255.707	146.812	543.999	946.518	15.800	962.318	+ 12.5%
1928	322.655	144.110	554.967	1.021.732	15.600	1.037.332	+ 7.6%

A partire dal 1924, assieme alla produzione di petrolio nazionale, sono sommate le produzioni di oli minerali asfaltici di Ragusa.

<sup>961</sup> Cfr. M. MONTI, *L'Italia* cit., p. 50.

## APPENDICE II<sup>962</sup>

### *1. Accordo di San Remo 1920*

Memorandum of Agreement at San Remo, April 24, 1920, between M. Philippe Berthelot, Directeur des Affaires Politiques et Commerciales au Ministère des Affaires Étrangères, and Professor Sir John Cadman, K.C.M.G., Director in Charge of His Majesty's Petroleum Department

BY order of the two Governments of France and Great Britain, the undersigned representatives have resumed, by mutual consent, the consideration of an agreement regarding petroleum.

2. This agreement is based on the principles of cordial co-operation and reciprocity in those countries where the oil interests of the two nations can be usefully united. This memorandum relates to the following States or countries: -

Roumania, Asia Minor, territories of the old Russian Empire, Galicia, French Colonies and British Crown Colonies.

3. The agreement may be extended to other countries by mutual consent.

4. Roumania. – The British and French Governments shall support their respective nationals in any common negotiations to be entered into with the Government of Roumania for –

(a.) The acquisition of oil concessions, shares or other interests belonging to former enemy subjects or bodies in Roumania which have been sequestrated, e.g., the Steaua Romana, Concordia, Vega, &c., which constituted in that country the oil groups of the Deutsche Bank, and of the Disconto Gesellschaft, together with any other interests that may be obtainable.

(b.) Concessions over oil lands belonging to the Roumanian State.

5. All shares belonging to former enemy concessions which can be secured and all other advantages derived from these negotiations shall be divided, 50 per cent. to British

---

<sup>962</sup> *Foreign Relations of the United States*, Vol. II, 1920, pp. 655-658.

interests and 50 per cent. to French interests. It is understood that in the company or companies to be formed to undertake the management and the exploitation of the said shares, concessions, and other advantages, the two countries shall have the same proportion of 50 per cent. in all capital subscribed, as well as in representatives on the board, and voting power.

6. Territories of the Late Russian Empire. – In the territories which belonged to the late Russian Empire, the two Governments will give their joint support to their respective nationals in their joint efforts to obtain petroleum concessions and facilities to export, and to arrange delivery of petroleum supplies.

7. Mesopotamia. – The British Government undertake to grant to the French Government or its nominee 25 per cent. of the net output of crude oil at current market rates which His Majesty's Government may secure from the Mesopotamian oilfields, in the event of their being developed by Government action; or in the event of a private petroleum company being used to develop the Mesopotamian oilfields, the British Government will place at the disposal of the French Government a share of 25 per cent. in such company. The price to be paid for such participation to be no more than that paid by any of the other participants to the said petroleum company. It is also understood that the said petroleum company shall be under permanent British control.

8. It is agreed that, should the private petroleum company be constituted as aforesaid, the native Government or other native interests shall be allowed, if they so desire, to participate up to a maximum of 20 per cent. of the share capital of the said company. The French shall contribute one-half of the first 10 per cent. of such native participation and the additional participation shall be provided by each participant in proportion to his holdings.

9. The British Government agree to support arrangements by which the French Government may procure from the Anglo-Persian Company supplies of oil, which may be piped from Persia to the Mediterranean through any pipe-line which may have been constructed within the French mandated territory and in regard to which France has given special facilities, up to the extent of 25 per cent. of the oil so piped, on such terms and conditions as may be mutually agreed between the French Government and the Anglo-Persian Company.

10. In consideration of the above-mentioned arrangements, the French Government shall agree, if it is desired and as soon as application is made, to the construction of two separate pipe-lines and railways necessary for their construction and maintenance and for the transport of oil from Mesopotamia and Persia through French spheres of influence to a port or ports on the Eastern Mediterranean. The port or ports shall be chosen in agreement between the two Governments.

11. Should such pipe-line and railways cross territory within a French sphere of influence, France undertake to give every facility for the rights of crossing without any royalty or wayleaves on the oil transported. Nevertheless, compensation shall be payable to the landowners for the surface occupied.

12. In the same way France will give facilities at the terminal port for the acquisition of the land necessary for the erection of depots, railways, refineries, loading wharfs, &c. Oil thus exported shall be exempt from export and transit dues. The material necessary for the construction of the pipe-lines, railways, refineries and other equipment shall also be free from import duties and wayleaves.

13. Should the said petroleum company desire to lay a pipe-line and a railway to the Persian Gulf, the British Government will use its good offices to secure similar facilities for that purpose.

14. North Africa and other Colonies. – The French Government will give facilities to any Franco-British group or groups of good standing, which furnish the necessary guarantees and comply with French laws, for the acquisition of oil concessions in the French colonies, protectorates and zones of influence, including Algeria, Tunis and Morocco. It should be noted that the French Parliament has resolved that groups so formed must contain at least 67 per cent. French interests.

15. The French Government will facilitate the granting of any concessions in Algeria which are now under consideration as soon as the applicants have complied with all the requirements of the French laws.

16. British Crown Colonies. – In so far as existing regulations allow, the British Government will give to French subjects who may wish to prospect and exploit petroliferous lands in the crown Colonies similar advantages to those which France is granting to British subjects in the French colonies.

17. Nothing in this agreement shall apply to concessions which may be the subject of negotiations initiated by French or British interests.

18. This agreement had to-day been initialled [sic] by M. Philippe Berthelot and Professor Sir John Cadman, subject to confirmation by the French and British Prime Ministers respectively.

J. Cadman

P. Berthelot

San Remo, April 24, 1920

Confirmed: D. Lloyd George – A. Millerand

April 25, 1920

APPENDICE III<sup>1</sup>

1. Importazioni complessive italiane di prodotti petroliferi 1910-1928

1	Anni	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	
2	Importazioni annue complessive di oli minerali grezzi, residui, carburanti e lubrificanti - Migliaia di t/anno	158,0	221,0	241,0	254,5	260,0	306,9	332,5	376,3	446,6	371,5	427,0	
3	Valore delle importazioni anzidette in Milioni di lire italiane	30,7	41,7	47,4	49,8	56,8	94,8	194,7	223,0	620,0	419,0	467,6	
4	Importazione di oli minerali, grezzi, residui di distillazione nafta	Migliaia di t	11,0	21,0	40,0	38,0	58,0	53,0	71,0	79,0	64,0	99,0	
5		Valore in Milioni, £	0,54	1,06	2,62	3,05	4,0	8,7	17,9	24,2	63,5	35,4	54,7
6	Oli minerali lubrificanti	Migliaia di t	49,2	58,0	60,3	58,1	60,9	80,0	67,7	75,7	85,2	67,1	82,6
7		Valore in Milioni, £	13,2	15,7	18,1	17,4	21,0	36,8	47,4	53,0	230,0	148,0	182,0
8	Carburanti in genere	Migliaia di t	97,8	142,0	140,7	149,4	161,0	168,9	211,8	229,6	282,4	240,4	245,4
9		Valore in Milioni, £	16,9	24,9	26,7	29,3	31,8	49,3	129,4	145,8	326,5	235,6	230,9
10	Valore unitario medio della importazione complessiva - Lire	194,0	188,0	197,0	196,0	218,0	308,0	585,0	593,0	1.395,0	1.126,0	1.095,0	

<sup>1</sup> Le tre tabelle riproducono i dati dell'Allegato numero 2 della relazione dell'ingegner Jacobini, cfr. *Documenti cit.*, Vol. 1, Allegato 2.

1	Anni	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	
2	Importazioni annue complessive di oli minerali grezzi, residui, carburanti e lubrificanti - Migliaia di tonni/anno	200,0	434,9	537,5	705,0	786,7	834,0	944,5	1.019,4	1.281,6	1.499,0	1.493,0	
3	Valore delle importazioni anzidette in Milioni di lire italiane	263,0	585,0	588,6	666,0	768,9	907,6	838,6	746,3	753,0	777,4	561,8	
4	Importazione di oli minerali, grezzi, residui di distillazione nafta	Migliaia di t	O.M.	8,1	25,4	21,0	31,3	46,8	50,5	59,8	96,4	101,5	
		R.	53,0	155,0	192,0	333,0	362,3	373,4	414,2	421,0	590,0	771,6	804,2
		T.	59,5	163,1	217,4	354,0	399,7	404,7	461,0	471,5	649,8	868,0	905,7
5	Valore in Milioni, £	O.M.	4,6	4,0	9,6	14,4	20,3	28,0	17,0	21,6	34,8	26,2	
		R.	28,7	70,0	74,3	128,7	145,5	168,6	172,6	154,0	165,0	182,9	157,5
		T.	33,3	74,0	83,9	143,1	171,1	188,9	200,6	171,0	186,6	217,7	183,7
6	Oli minerali lubrificanti	18,2	66,8	73,3	75,2	81,3	77,3	80,9	81,8	81,0	84,9	73,0	
7	Valore in Milioni, £	60,3	167,8	148,8	155,9	170,0	161,8	129,6	121,8	123,0	131,5	92,5	
8	Carburanti in genere	122,3	205,1	246,8	275,8	305,7	352,0	402,6	466,1	550,8	546,1	514,3	
9	Valore in Milioni, £	Migliaia di t	169,4	343,2	355,9	367,0	426,8	556,9	508,4	453,5	443,4	285,6	
		Valore unitario medio della importazione complessiva - Lire	1.314,0	1.344,0	1.094,0	945,0	975,0	1.085,0	886,0	732,0	587,0	519,0	376,0
10	Valore unitario medio della importazione complessiva - Lire	1.314,0	1.344,0	1.094,0	945,0	975,0	1.085,0	886,0	732,0	587,0	519,0	376,0	

O.M.: Oli minerali; R.: Residui; T.: Totale.

1	Anni	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	Totali dei 29 anni (1910-1938)	
2	Importazioni annue complessive di oli minerali grezzi, residui, carburanti e lubrificanti - Migliaia di t/anno	1.498,0	1.710,0	1.828,0	2.086,6	1.823,0	2.512,0	2.625,0	27.231.500 tonnellate	
3	Valore delle importazioni anzidette in Milioni di lire italiane	346,5	303,0	295,8	369,0	360,7	802,3	791,6	12.969.700.000 milioni di lire	
4	Importazione di Migliaia di t	O.M.	127,1	142,9	220,0	300,8	891,3	1.474,0	3.776.000 tonnellate	
		R.	834,4	1.080,7	1.122,4	1.251,0	1.139,0	1.193,5	955,0	12.626.700 tonnellate
		T.	961,5	1.215,9	1.265,3	1.471,0	1.439,8	2.084,8	2.429,0	16.402.700 tonnellate
5	Valore in Milioni, £	O.M.	23,8	20,0	19,4	30,0	50,0	268,8	429,0	1.047.100.000 milioni di lire
		R.	104,7	117,0	115,7	139,0	166,2	280,1	226,0	2.812.170.000 milioni di lire
		T.	128,5	137,0	135,1	169,0	216,2	548,9	655,0	3.859.270.000 milioni di lire
6	Oli minerali	Migliaia di t	66,5	66,9	65,7	89,9	55,0	69,5	1.995.900 tonnellate	
7	lubrificanti	Valore in Milioni, £	68,4	55,9	49,3	62,3	33,3	76,0	2.639.470.000 milioni di lire	
8	Carburanti in genere	Migliaia di t	470,0	427,2	497,0	525,7	328,2	357,7	8.814.900 tonnellate	
9		Valore in Milioni, £	149,6	110,1	111,4	137,7	111,2	177,4	6.470.960.000 tonnellate	
10	Valore unitario medio della importazione complessiva - Lire	231,0	177,0	161,8	176,7	197,0	319,0	301,0	476,5	

### 1. Situazione finanziaria ed industriale dell'industria petrolifera italiana 1910-1926

La difficile situazione nazionale in termini di risorse petrolifere costituì un elemento fortemente limitante dello sviluppo civile e industriale dell'Italia. Fino al 1926 l'Italia rappresentava un mercato sicuro, anche se limitato, in cui il *downstream* era controllato dalle multinazionali petrolifere *Standard Oil of New Jersey* e *Royal Dutch-Shell*. A partire dal 1926 lo Stato italiano avviò lo sviluppo dell'industria petrolifera italiana che a partire dal 1933-34 manifestò, grazie alle opportune disposizioni, un ulteriore salto di qualità nell'industria di raffinazione. L'intero percorso di sviluppo industriale si completò alle soglie della seconda guerra mondiale.

L'ingegner Jacobini curò attentamente tutti gli aspetti della nascita e dello sviluppo della industria petrolifera italiana e mise in evidenza i ritardi, prima del 1926, ma anche i successivi miglioramenti dell'Italia in questo complesso settore. I risultati raggiunti dall'Italia ed esposti da Jacobini nella sua relazione, erano stati notevoli e stavano a dimostrare il forte incremento dell'industria petrolifera italiana, sebbene nel 1938 l'Italia manifestava dei rapporti sfavorevoli con le altre nazioni europee in termini di consumi petroliferi<sup>964</sup>. Ad esempio la Francia, che pure aveva dimostrato come l'Italia un incredibile disinteresse per la risorsa petrolio fino alla Prima Guerra Mondiale e poi si era avvalsa del petrolio irakeno, consumava circa 7 milioni di tonnellate di petrolio rispetto ai circa 2,5 milioni dell'Italia. Dal rapporto tra i consumi italiani e quelli francesi relativi al 1938, Jacobini derivava che lo sviluppo italiano era stato inferiore a quello francese di oltre la metà, cioè  $R = 2.5/8 = 0.312$ , un rapporto chiaramente indicativo delle potenzialità dei due paesi, ma che soprattutto evidenziava quanto fosse sviluppato l'impiego dei derivati petroliferi nelle varie branche dell'industria moderna, nella fattispecie francese. Nel caso del confronto con la Gran Bretagna, che importava circa 11 milioni di tonnellate annuali di prodotti petroliferi, il rapporto era notevolmente inferiore, diventando  $R = 0.272$  ( $R = 2.5/11 = 0.227$ ). Anche il confronto con la Germania era negativo, in quanto la Germania importava circa 5 milioni di tonnellate di materiali petroliferi, integrate tra l'altro dalle 1,5 milioni di tonnellate di materiali sintetici ottenuti tramite il processo di idrogenazione dei

<sup>963</sup> Tutti i dati, tabelle e considerazioni sulla politica petrolifera italiana della presente appendice sono tratti, dove non espressamente indicato diversamente, da *Documenti cit.*, Vol. 1, Monografia II, *La funzione passiva italiana nel campo petrolifero fino alla adozione di più appropriati provvedimenti legislativi dal 1925*.

<sup>964</sup> *Ibid.*, Monografia I, *Generalità e precedenti della questione petrolifera italiana*, p. 34, per quanto riguarda le importazioni e il rapporto dell'Italia con i quantitativi delle altre nazioni europee.

combustibili solidi, soprattutto dal carbone. Fra Germania ed Italia il rapporto R era pari a 0.520 ( $R = 2.5/4.8 = 0.520$ ), cioè a dire che l'Italia consumava la metà dei fabbisogni tedeschi e il rapporto R scendeva ulteriormente considerando le produzioni di materiali sintetici che portavano a 6,3 milioni di tonnellate il consumo tedesco:  $R = 2.5/6.3 = 0.396$ . L'Italia manifestava un consumo annuale petrolifero pari al 31% di quello francese, al 22% di quello britannico e del 39% di quello tedesco. I limiti emersi da questi dati, notava Jacobini, non erano imputabili all'incapacità dello sviluppo civile e industriale italiano ma tuttavia evidenziavano il forte ritardo che l'Italia doveva colmare per cercare di emanciparsi il più possibile dalle condizioni economiche e industriali in cui veniva a trovarsi. A tal proposito Jacobini ricordava che la produzione mondiale petrolifera era sostanzialmente in mano agli anglo-americani e tutto ciò comportava una elevata dipendenza politica per le nazioni povere di fonti proprie petrolifere<sup>965</sup>. Inoltre l'Italia non aveva nemmeno ottenuto una compartecipazione alle fonti petrolifere mondiali, rimanendo in tal modo quasi completamente estranea da ogni possibilità di attingere petrolio da fonti sicure e redditizie. I dati relativi alle importazioni italiane nel periodo 1910-1926 sono riassunti nelle seguenti tabelle, da cui emerge che l'importazione di oli minerali greggi era bassissima, mentre la maggior parte delle importazioni italiane era rappresentata dai carburanti, cioè da materiali petroliferi già lavorati, le cosiddette materie bianche. All'interno dei carburanti è presente anche la quota del petrolio illuminante – una dicitura che comprendeva varie categorie di carburanti soprattutto il cherosene – che almeno fino alla prima guerra mondiale, costituì una voce elevata del consumo italiano e che cominciò in seguito ad essere impiegata per altri scopi, mentre aumentava il contestuale impiego delle benzine.

*Tabella riassuntiva dei singoli prodotti petroliferi importati nel periodo 1910-1926, in tonnellate*

N°.	Prodotti petroliferi	Tonnellaggio complessivo 1910-1926	% sul totale
1	Oli minerali grezzi	129.700 t	2%
2	Residui e oli combustibili	2.049.700 t	29%
3	Totale materie scure	2.179.400 t	31%
4	Carburanti (benzine, gasoli vari ecc.)	3.577.100 t	52%

<sup>965</sup> *Ibid.*, p. 35.

5	Lubrificanti vari	1.136.900 t	17%
6	Totale materie chiare	4.714.000 t	69%
7	Totale generale importazioni	6.893.400 t	100%

L'importazione di materiali già trattati comportava un costo finanziario enorme, rispetto alla possibilità di importare materiale greggio da lavorare direttamente in Italia. Il trattamento del petrolio greggio comportava una industria di raffinazione sviluppata ed infatti le quantità di olio minerale greggio videro incrementi sostanziali solamente a partire dal 1937-38.

Nel 1921 l'Italia importò il primo modesto carico di olio minerale greggio pari a 6.500 tonnellate, una quantità irrisoria. Considerando che l'Italia nel primo dopoguerra era dipendente per i suoi fabbisogni di carburanti dalle due società straniere, *Royal Dutch-Shell* e *Standard Oil of New Jersey*, queste società avevano l'intero controllo del mercato italiano e prediligevano una politica industriale che non prevedeva investimenti di capitali in impianti in Italia, preferendo vendere direttamente prodotti finiti dal maggiore valore finanziario. Questa situazione causava all'erario italiano un forte esborso finanziario, mentre gli importatori avevano assicurati senza particolari rischi «notevoli lucri e vantaggi commerciali». Soprattutto le società estere non avevano nessun interesse a creare appositamente negli altri paesi una industria petrolifera concorrente alla loro. In effetti ad esse interessava esattamente la situazione opposta, e nel caso italiano, è sufficiente consultare nella tabella seguente il prezzo medio per tonnellata dei carburanti per capire quale ingente guadagno comportasse la vendita delle materie chiare.

*Tabella relativa ai costi medi per tonnellata Cif, anni 1910-1926*

N°.	Prodotti petroliferi	Rapporto tra valore in milioni di lire e tonnellate complessive 1910-1926	£ per t Cif
1	Oli minerali grezzi	78.500.000 / 129.700	605
2	Residui	831.470.000 / 2.049.700	405
3	Totale materie scure	909.970.000 / 2.179.400	417
4	Carburanti (benzine, gasoli vari ecc.)	3.466.360.000 / 3.557.100	969
5	Lubrificanti vari	1.647.370.000 / 1.136.900	1.449
6	Totale materie chiare	5.093.730.000 / 4.694.000	1.085

7	Totale generale medio	6.023.700.000 / 6.893.400	873
---	-----------------------	---------------------------	-----

*Tabella comparativa tra quantità e relativi costi sul totale delle importazioni e gli anni 1910-1926*

N°.	Prodotti petroliferi	Percentuali importazioni complessive 1910-1926			
		Quantitativi		Valutari	
		Parziali	Totali	Parziali	Totali
1	Oli minerali grezzi	2%		1.3%	
2	Residui	29%		13.7%	
3	Totale materie scure		31%		15%
4	Carburanti	52%		57%	
5	Lubrificanti	17%		28%	
6	Totale materie chiare		69%		85%
7	Totale Generale		100%		100%

Le spese finanziarie italiane negli anni 1910-1926 ammontarono a lire 6.023.700.000, di cui ben 5.113.730.000 di lire erano da addebitarsi alle sole materie chiare, che rappresentavano quindi l'85% del totale. Le materie scure invece raggiungevano il valore di 909.970.000 lire, pari al restante 15%. Se al totale generale delle importazioni di 6.893.400 tonnellate si aggiungono anche gli altri derivati del petrolio come le vaselline, le ceresine, le paraffine e i bitumi solidi, il totale generale delle importazioni, nel periodo 1910-1926, ascendeva a circa 7,4 milioni di tonnellate e il relativo costo aumentava da circa 6 miliardi di lire a circa 6,8 miliardi di lire, che forniva un costo medio per tonnellata pari a 920 £ ( $6.804.150.000/7.390.000 = 920$  £). In base a questi dati si può calcolare l'utile netto che gli importatori ricavano dalla vendita dei prodotti petroliferi all'Italia nel periodo considerato. Assumendo come cifra totale delle importazioni il valore di 7 miliardi di lire e supponendo un valore del 15% per l'attività petrolifera svolta, comunque un valore basso, si ottiene la cifra dell'utile

$$U = 0.15 \times 7.000.000.000 = 1.050.000.000$$

che suddivisa per singola tonnellata indica il valore

$$U = 1.050.000.000/7.000.000 \text{ t} = 150 \text{ £ Cif nei porti italiani}$$

Nel caso della successiva distribuzione del prodotto, quindi nella fase di *downstream*, l'utile netto delle società importatrici era ancora più elevato, considerando anche il fatto che l'attività di distribuzione non comportava grandi investimenti per le società. Il guadagno oscillava fra le 200/300 lire per tonnellata per i prodotti più pregiati importati in Italia e dalle 75/125 lire per tonnellata per i prodotti meno pregiati, cioè per le materie scure. Considerate le percentuali dei prodotti petroliferi importati in Italia, cioè il 31% materie scure e il 69% materie chiare – sempre nel periodo 1919-1926 – si può ricavare, come dato indicativo dell'esborso finanziario italiano dovuto alla sua inesistente industria petrolifera, l'utile sull'importazione di circa 7 milioni di tonnellate di materie petrolifere:

$$1) \text{ Materie scure} \quad 0.31 \times 7.000.000 \times [150 + (75+125/2)] = 542.500.000 \text{ £}$$

$$2) \text{ Materie chiare} \quad 0.69 \times 7.000.000 \times [150 + (200+300/2)] = 1.932.000.000 \text{ £}$$

Il totale dell'utile su 7 milioni di tonnellate di materiale petrolifero era pari a 2.474.500.000 lire che significava un valore medio generale per tonnellata pari 353 £ ( $2.474.500.000/7.000.000 = 353$ ).

Questi dati sono piuttosto eloquenti e fanno capire come la totale dipendenza nel periodo considerato, fosse altamente remunerativa per le società importatrici e del pari assolutamente insostenibile per l'Italia, in quanto l'onere tributario era destinato ad aumentare, a mano a mano che aumentava l'utilizzo dei derivati petroliferi in Italia per soddisfare il proprio fabbisogno interno, anche se l'aumento avveniva gradatamente. Inoltre le società importatrici erano disposte a non sviluppare una salda e proficua industria nei paesi come l'Italia, in quanto il loro maggiore introito consisteva nella vendita di prodotti già raffinati, soprattutto carburanti e lubrificanti.

L'Italia doveva necessariamente intraprendere la via dello sviluppo di una propria industria petrolifera, nel senso globale del termine, con impianti di raffinazione e con una sua rete di distribuzione interna onde avere un controllo generale su una risorsa geostrategica come il petrolio. A partire dal 1926 l'Italia cominciò il duro e complicato percorso per dotarsi delle strutture essenziali industriali onde giungere a limitare le sue dipendenze estere, nei limiti e nelle capacità consentite dalla difficilissima situazione in cui si trovava ad operare nel primo dopoguerra, soprattutto per quanto riguardava il contesto internazionale petrolifero, dominato da britannici e statunitensi. Il 1926 rappresentò un anno spartiacque: da allora fino alla guerra mondiale l'Italia manifestò un incremento delle sue necessità petrolifere e contemporaneamente riuscì a invertire il precedente *trend* negativo legato alle materie

chiare, soprattutto a partire dal 1936-37 quando aveva avviato l'impianto delle nuove raffinerie a ciclo completo che permettevano anche la idrogenazione dei combustibili solidi.

Nel periodo 1910-1926, le importazioni petrolifere aumentarono dalle 158.000 tonnellate del 1910 alle 834.000 tonnellate del 1926, con un incremento medio annuale pari a 39.700 tonnellate, un valore basso rispetto al fabbisogno italiano. Però l'incremento medio annuale salì a 124.000 tonnellate, nel periodo 1927-1934, per aumentare a 194.000 tonnellate nella fase 1935-1938, che pur non essendo valori elevati erano notevolmente superiori al primo periodo. Facendo una media del periodo 1910-1938, le quantità annuali medie erano di 85.000 tonnellate di materiali importati, valore ancora piuttosto modesto.

Su tali modesti incrementi gravavano diversi fattori, tra cui la componente energetica carbonifera ancora predominante e il grave ritardo della classe dirigente che non si rese conto del grande cambio di modello di sviluppo energetico in atto nei primi venti anni del Novecento<sup>966</sup>. È pur vero che anche altre nazioni europee erano rimaste legate all'impiego del carbone ma ebbero piena consapevolezza della necessità di non trascurare minimamente quella che già ai primi del Novecento appariva come la nuova risorsa, procurandosi il controllo o la compartecipazione delle fonti petrolifere. In effetti in Italia, come illustra Jacobini, il fattore economico si rivelò l'elemento che obbligò la classe dirigente a concentrarsi sulla nuova risorsa, facendole comprendere la necessità di raggiungere una completa industria petrolifera che incorporasse tutte le fasi dell'attività lavorativa. Lo sviluppo dell'attività industriale italiana petrolifera si manifestò principalmente nel secondo periodo, cioè tra il 1927-1938, verso la fine degli anni Trenta, quando con gli impianti di idrogenazione dei combustibili solidi moderni appena costruiti, l'Italia conosceva finalmente quell'inversione nell'importazione di materie scure ora trattabili in Italia.

Nel campo valutario nel 1926 si raggiunse la cifra massima di spesa di tutto il periodo 1910-1938, con ben 907 milioni di lire utilizzati per importare 834.000 tonnellate di prodotti. Successivamente l'onere tributario cominciò a decrescere per raggiungere il minimo nel 1934, solamente 295.800.000 di lire, a fronte di quasi 2 milioni di tonnellate di importazioni. Nel 1938 la spesa fu di circa 800 milioni di lire per l'importazione di oltre

---

<sup>966</sup> L'intero apparato industriale italiano utilizzava carbone, in quanto il carbone costituiva ancora la principale risorsa del modello di sviluppo italiano. Per modello di sviluppo, o paradigma energetico, si intendono non solo la materia prima da trattare, sia essa carbone, petrolio o altro, ma anche tutto il complesso di nozioni tecniche, scientifiche e industriali necessarie al suo trattamento. Rientrano nella definizione anche tutte le politiche attuate nei confronti della risorsa, tutte le infrastrutture, dagli impianti industriali ai trasporti, l'amministrazione e la gestione delle aziende, tutto il personale necessario e le sue competenze, dai tecnici fino agli operai.

2,6 milioni di tonnellate di materiale petrolifero, di cui le materie scure cioè gli oli minerali greggi da lavorare insieme con i residui, costituiscono circa il 92.5% del totale, riducendo notevolmente l'importazione dei carburanti, ormai diminuiti a 152.100 tonnellate, pari al solo 6% circa.

## APPENDICE V

### 1. *Industria petrolifera: petrolio, processi di lavorazione e materie prodotte*

#### *Il petrolio*

Esistono diverse metodologie per la classificazione dei petroli greggi e quindi riportiamo alcuni dei metodi più diffusi e importanti per la loro valutazione commerciale e tecnica. Le caratteristiche chimico-fisiche del petrolio greggio, variano ampiamente fra i diversi campi petroliferi, ma anche all'interno dello stesso campo. Un criterio che viene utilizzato largamente è quello della densità a 15,6 °C, espresso come API Gravity (American Petroleum Institute,  $^{\circ}\text{API} = 141,5/d - 131,5$ ), il quale in prima approssimazione indica la qualità del grezzo, soprattutto se viene riportato assieme al tenore di zolfo<sup>967</sup>. Aggiungendo a queste due caratteristiche la curva di distillazione, si ottiene una indicazione della quantità di distillati che si possono ottenere tramite la distillazione primaria del grezzo.

Una altra forma di classificazione del greggio, si basa sulla costituzione chimica prevalente del residuo della distillazione primaria, senza fenomeni di cracking. In base alla classe di idrocarburi che prevale nel residuo, il greggio si classifica in paraffinoso, asphaltico o misto<sup>968</sup>.

Una valutazione simile, ma più esauriente del greggio, è quella fondata sulla separazione mediante distillazione dal grezzo di due frazioni chiave e sulla determinazione della loro densità. Poiché a parità di intervallo di distillazione vi è una correlazione fra densità e struttura chimica, è possibile classificare il greggio di origine in modo razionale<sup>969</sup>. Per ottenere le frazioni chiave si distilla il grezzo secondo il metodo del *Bureau of Mines* degli Usa fino a 275°C sotto pressione atmosferica, e in seguito sotto 40 mm Hg di pressione residua<sup>970</sup>. Si devono raccogliere le frazioni bollenti all'interno degli intervalli di 25° e si

---

<sup>967</sup> Cfr. A. GIRELLI (a cura), *PETROLIO* cit., p. 46; J.P. WAUQUIER, *Petroleum Refining 1. Crude Oil, Petroleum products, Process flowsheets*, Parigi 1995, p. 1.

<sup>968</sup> Cfr. A. GIRELLI (a cura), *PETROLIO* cit., p. 47. Il tipo di asfalto può variare tra greggio e greggio, e nel gruppo definito grezzo asphaltico, rientrano numerosi grezzi che possono essere molto diversi tra loro. La classificazione è comunque utile in quanto indicativa della natura del grezzo e può fornire un orientamento di massima sulla lavorazione più adatta e sulla qualità dei prodotti primari.

<sup>969</sup> La densità è più bassa per gli idrocarburi paraffinici, è un po' più alta per quelli naftenici ed è ancora più alta per quelli aromatici.

<sup>970</sup> *Ibid.*, pp. 46-47. Secondo il *Bureau of Mines*, la distillazione di 300 ml di grezzo viene condotta a pressione atmosferica fino alla temperatura dei vapori di 275°C, poi si raccolgono separatamente le frazioni che distillano di 25° in 25°C fino alla temperatura di 275°C; la prima comprenderà tutto il distillato fino a 50°C, e le frazioni successive, i distillati compresi nell'intervallo di 25°C. Una volta raggiunta la temperatura dei vapori di 275 °C, la distillazione viene proseguita a pressione assoluta di 40 mm Hg. Viene raccolta la frazione che bolle a 40 mm Hg a 200°C, poi si raccolgono le frazioni bollenti di 25°C in 25°C fino ad una

calcola la densità o l'API Gravity di due frazioni: la frazione che distilla tra 250° e 275°C a pressione atmosferica, denominata frazione chiave 1, e la frazione che distilla tra 275° e 300°C a 40 mm Hg, denominata frazione chiave 2. La prima frazione si trova al limite fra il cherosene e il gasolio, mentre la seconda rientra nel campo degli oli lubrificanti medi. Se la frazione 1 ha densità 0,825 o inferiore (API gravity 40 o superiore), le frazioni bassobollenti del grezzo sono considerate paraffiniche, se la densità è 0,860 o superiore (API gravity 33 o inferiore) le frazioni sono considerate nafteniche. Allo stesso modo vengono classificate le frazioni altobollenti, in base alla frazione chiave 2. Se la frazione 2 presenta una densità di 0,934 o superiore (API gravity inferiore a 20) le frazioni altobollenti sono definite nafteniche, se la densità è inferiore a 0,876 (API gravity superiore a 30) sono definite paraffiniche<sup>971</sup>. Il metodo delle frazioni chiave, o del *Bureau of Mines* statunitense, è più raffinato rispetto alla semplice determinazione della densità del grezzo in generale, in quanto permette di rilevare le differenze fra la composizione delle frazioni bassobollenti e quella delle frazioni altobollenti.

Un grezzo classificato come naftenico col metodo delle frazioni chiave, in generale, può fornire benzina di prima distillazione con numero di ottani relativamente alto, gasolio e lubrificanti a basso punto di scorrimento, combustibili per aviogetti a basso punto di congelamento, lubrificanti con basso indice di viscosità e ottimo bitume. Un grezzo classificato come paraffinico possiede benzina con basso numero di ottani, ottimi cheroseni, ottimo gasolio per motori Diesel, lubrificanti con elevato indice di viscosità e frazioni medie adatte al cracking catalitico<sup>972</sup>.

Il grezzo può classificarsi, oltre che con la densità delle frazioni chiave, in base alla quantità di paraffina contenuta. Col termine «paraffinico» si intende la struttura chimica prevalente in un grezzo – un grezzo che contiene soprattutto idrocarburi saturi, lineari e ramificati – mentre con il termine «paraffinoso» si intende un grezzo, o una frazione, che contiene in quantità rilevante quei tipi di idrocarburi paraffinici che sono separabili dalle

---

temperatura dei vapori di 300°C. Le rese in prodotti di distillazione derivano: «La somma delle frazioni 1,2 e 3 è considerata benzina leggera (per convenzione la benzina leggera ha quindi p.eb. finale 100°C). La somma delle frazioni che bollono sotto i 200°C è considerata benzina totale. La somma delle frazioni che bollono tra 200 e 275°C, a pressione atmosferica, costituisce il cherosene. Si calcola la resa in gasolio, come somma del gasolio pesante, costituito da tutte le frazioni distillate sotto 40 mm Hg di pressione assoluta, aventi viscosità Saybolt Universal, inferiori a 50 secondi (< 50 SSU) a 100° (37,8°C) e del gasolio leggero, formato delle frazioni che distillano a pressione atmosferica a temperatura fino a 275°C, aventi densità superiore a 0,825. Si classificano distillati lubrificanti le frazioni che distillano sotto vuoto: distillati lubrificanti leggeri (o non viscosi) le frazioni la cui viscosità Saybolt a 100°F è compresa tra 50 e 100 SSU; distillati lubrificanti medi le frazioni con viscosità tra 100 e 200 SSU a 100°F; distillati viscosi le frazioni con viscosità superiore a 200 SSU a 100°F».

<sup>971</sup> *Ibid.*, pp. 47-48.

<sup>972</sup> *Ibid.*, pp. 48-49. Il metodo delle frazioni chiave è molto diffuso sebbene non sia particolarmente selettivo.

frazioni altobollenti con metodi fisici (distillazione, cristallizzazione, estrazione con solventi) e che formano la cosiddetta paraffina (wax in inglese).

Altri metodi di classificazione del grezzo si basano sul fattore di caratterizzazione e sull'indice di correlazione, per i quali rimandiamo direttamente al manuale<sup>973</sup>.

## 2. *Composizione del petrolio grezzo*

I componenti essenziali del petrolio greggio sono gli idrocarburi, le cui molecole sono costituite principalmente da carbonio ed idrogeno. Sono presenti, in quantità più o meno rilevanti, anche altri elementi quali lo zolfo, l'ossigeno e l'azoto, con ulteriori piccole quantità di altri composti<sup>974</sup>. Fra il petrolio greggio vi sono quattro principali gruppi di idrocarburi: paraffine, nafteni, aromatici e non saturi; oltre agli idrocarburi, nel greggio compaiono numerosi composti organici, derivati solforati, ossigenati e azotati degli idrocarburi<sup>975</sup>.

Il contenuto di zolfo totale, all'interno del greggio, è una caratteristica importante anche se non sufficiente a chiarire il contenuto dei composti solforati. Il contenuto di zolfo totale varia da greggio a greggio. Ad esempio, il petrolio greggio del Medio Oriente contiene, in media, da 1 a 3% di zolfo, il greggio degli Stati Uniti circa il 4%, il greggio di Ragusa circa il 2,5% e il greggio di Gela dal 6 al 9% di zolfo.

Il contenuto di azoto nei petroli greggi è piuttosto basso e la maggior parte di essi si trovano nel bitume, frazione di alto peso molecolare che contiene un elevato numero di componenti difficili da separare. I composti azotati principali si dividono in due gruppi: composti basici e composti non basici, distinti in base alla titolabilità o meno con acido perclorico in soluzione benzene-acido acetico.

La presenza dell'ossigeno nel petrolio greggio è limitata, ma ciononostante l'ossigeno serve per indicare la acidità del greggio. I composti ossigenati presenti maggiormente sono gli acidi naftenici, gli acidi grassi sono presenti a tracce e tra gli acidi pesanti sono stati individuati il miristico, il palmitico, lo stearico e l'arachico.

Nel petrolio greggio sono inoltre presenti gruppi di composti ad alto peso molecolare, contenenti azoto, zolfo ed ossigeno, classificati in genere in base alla solubilità in solventi

---

<sup>973</sup> *Ibid.*, pp. 49-69.

<sup>974</sup> *Ibid.*, p. 23. La *American Chemical Society*, definisce ulteriori classi di idrocarburi, e distingue diverse tipologie di idrocarburi. Vengono definiti idrocarburi i composti contenenti solo carbonio ed idrogeno; idrocarburi saturi, non saturi, paraffinici, naftenici, olefinici, acetilenici e aromatici; J.P. WAUQUIER, *Petroleum Refining 1. Crude Oil* cit., pp. 3-8.

<sup>975</sup> Cfr. A. GIRELLI (a cura), *PETROLIO* cit., pp. 29 sgg.; J.P. WAUQUIER, *Petroleum Refining 1. Crude Oil* cit., pp. 9-12.

diversi. Compaiono pure i metalli, sotto forma di complessi porfirinici, nonché componenti accidentali quali l'acqua e materiali inorganici, denominati generalmente come sedimenti e acqua.

### *Distillati leggeri*

Si considerano «leggere» o «bassobollenti» le frazioni di petrolio greggio, liquide a temperatura normale, che distillano a pressione atmosferica fino alla temperatura di 200°C. Generalmente queste frazioni sono indicate col nome generico di benzine, o secondo la terminologia anglo-sassone, *nafte*<sup>976</sup>.

### *Cherosene*

La frazione che bolle tra i 175 e 275°C, circa, è chiamata cherosene, appena al di sopra della frazione della benzina, avente 10 o 14 atomi di carbonio. Fra i componenti del cherosene, numerosi sono gli idrocarburi complessi con più di un anello naftenico o aromatico della molecola. In passato era impiegato soprattutto per l'illuminazione, mentre attualmente viene impiegato come combustibile da riscaldamento, come carburante per trattori agricoli e per turboreattori d'aviazione, dopo opportuni trattamenti di raffinazione<sup>977</sup>.

### *Gasolio*

La frazione del gasolio distilla nell'intervallo di temperatura tra i 250°C e circa 350°C, quando cominciano a decomporsi i componenti più pesanti. Il gasolio contiene prevalentemente dai 14 a 20 atomi di carbonio. Anche esso era utilizzato come gas illuminante, ma oggi viene impiegato come carburante per motori Diesel, soprattutto in Italia, come combustibile per riscaldamento domestico e come materia prima da sottoporre a cracking per ottenere frazioni leggere come le benzine<sup>978</sup>.

### *Bitumi e asfalti*

---

<sup>976</sup> Cfr. A. GIRELLI (a cura), *PETROLIO* cit., pp. 37 sgg.

<sup>977</sup> [www.treccani.it/enciclopedia/cherosene](http://www.treccani.it/enciclopedia/cherosene).

<sup>978</sup> [www.treccani.it/enciclopedia/gasolio](http://www.treccani.it/enciclopedia/gasolio).

Questi elementi sono prodotti dal residuo della distillazione del petrolio greggio. Il bitume, ottenuto dalla piroschissione o naturale, è di consistenza solida o semisolida, si ritrova sotto forma di masse scure e nere che si rammolliscono con il calore, acquistando proprietà leganti; è impermeabile all'acqua e isolante. Il bitume naturale viene spesso sostituito o miscelato con bitume artificiale, derivato dalla distillazione del petrolio greggio, o con pece o con catrame.

L'asfalto è una miscela naturale o artificiale di bitume e materie inerti. Le caratteristiche fisiche e tecnologiche variano in base al tipo ed alla quantità di roccia e di bitume che lo costituiscono. Il tenore di bitume può arrivare fino al 30%, e viene determinato estraendolo con solventi organici, con solfuro di carbonio, dalla roccia polverizzata<sup>979</sup>.

### *3. Processi di raffinazione tra gli anni Venti e Quaranta. Cracking termico o piroschissione dei residui*

Negli anni Venti l'Italia decise di sviluppare la propria industria di raffinazione, partendo dalla costruzione di alcuni unità di cracking termico per il trattamento dei petroli greggi. Il ciclo di lavorazione fu individuato nella piroschissione dei residui di distillazione primaria, cioè nei cosiddetti impianti di cracking. Il processo di cracking termico fu studiato e realizzato in America, separatamente, da W.M. Burton e da C.P. Dubbs, e furono proprio questi impianti ad essere utilizzati in Italia.

Il processo di cracking appartiene alla categoria dei processi di conversione, cioè ai processi comprendenti operazioni che permettono di cambiare le proprietà e le rese di alcune frazioni di petrolio. Il trattamento consisteva nel sottoporre i residui della distillazione del greggio a forti temperature ed elevate pressioni al fine di ottenere, con la rottura molecolare, frazioni leggere quali la benzina, l'acqua ragia, il petrolio ed il gasolio, lasciando infine come residuo o l'olio combustibile, impiegato in parte nelle stesse lavorazioni a cui si doveva provvedere, o coke di petrolio o bitume, in base al ciclo o al prodotto finale che si intendeva raggiungere<sup>980</sup>.

Il processo di cracking termico era di tre tipi: in fase di vapore, in fase liquida, in fase mista. Il primo metodo non veniva mai usato per la produzione delle benzine, ma il più

---

<sup>979</sup> Cfr. A. GIRELLI (a cura), *PETROLIO* cit., pp. 43-44; [www.treccani.it/enciclopedia/bitume](http://www.treccani.it/enciclopedia/bitume); *ibid.*, asfalto.

<sup>980</sup> Cfr. *Documenti* cit., Vol. 1, Monografia III, *Risveglio dell'attività petrolifera italiana*, p. 71; G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie* cit., p. 60; A. GIRELLI (a cura), *PETROLIO* cit., p. 409 e pp. 190-191. Nel 1912 (brevetto Burton per il cracking discontinuo), il processo del cracking si generalizzò per migliorare la resa della benzina. Dal 1913 il processo Burton della *Standard Oil of Indiana* venne applicato industrialmente.

impiegato dall'industria petrolifera era il cracking a fase mista. Veniva anche definito cracking «in fase omogenea», perché le condizioni di pressione e temperatura erano tali che la densità del vapore era più possibile vicina a quella del liquido, in modo che entrambi avessero la stessa velocità nei tubi dei forni, riducendo il pericolo di deposizione di coke<sup>981</sup>. Il grado di conversione che si poteva ottenere da uno stabilimento di cracking termico dipendeva da quattro elementi: la qualità dell'alimentazione, temperatura, pressione e tempo di reazione.

Il cracking termico poteva essere realizzato anche in un unico passaggio tramite il forno, con alte rese in benzina. In caso di alimentazione con ottime condizioni di pressione, temperatura e tempo di permanenza, le rese massime delle benzina ottenuta, dalle frazioni di distillazione, variavano tra il 40 e il 48%. Tuttavia la deposizione di coke nei forni richiedeva frequenti e costosi interventi di pulizia dei tubi, e per tale motivo veniva praticato il riciclo.

Il processo di cracking termico ebbe larga diffusione negli Stati Uniti e nel resto del mondo, ma cominciò a declinare con l'impiego del processo di cracking catalitico, che richiedeva condizioni operative meno severe del cracking termico e permetteva di ottenere rese in benzina superiori, con un maggior numero di ottani.

#### *4. Cracking catalitico*

Il processo di cracking catalitico lavora con idrocarburi con elevato peso molecolare, alle temperatura di ebollizione vicine ai 350°C. Il processo spezza le molecole riducendole in molecole con basso peso molecolare, a basse pressioni tramite un acido catalizzatore alla temperatura di circa 500°C. Il primo tentativo di riduzione dei petroli pesanti risaliva al 1912, con ulteriori studi intorno agli anni Venti. Nel 1923 un ingegnere francese, Eugène Houdry, avviò gli studi che lo portarono alla costruzione del letto fisso o mobile: gli impianti a letto mobile venivano suddivisi in letto mobile propriamente detto e impianti a letto fluidizzato o fluido. Il processo di cracking catalitico, come il cracking termico, serviva per decomporre gli idrocarburi al alto peso molecolare in composti a basso peso molecolare, per l'ottenimento di benzine con numero di ottani sempre più elevato e per superare le dure condizioni operative del cracking termico<sup>982</sup>. Quindi una prima differenza fra i due sistemi produttivi era constatabile nella tecnologia di costruzione, ma vi erano numerose altre differenze: il cracking catalitico svolgeva il proprio ciclo in fase di vapore e

---

<sup>981</sup> Cfr. A. GIRELLI (a cura), *PETROLIO* cit., pp. 192-193.

<sup>982</sup> P. LEPRINCE, *Petroleum Refining 3. Conversion processes*, Parigi 2001, pp. 169 sgg.

non mista; produceva meno idrogeno, metano ed etano; produceva meno paraffine; produceva più isoparaffine ed olefine con 3-4 atomi di carbonio; produceva benzine con maggior numero di ottani; forniva rese in prodotto liquido maggiori e meno residui pesanti; non produceva materiali più altobollenti di quelli contenuti nell'alimentazione. Oltre tutte queste differenze, il cracking catalitico era più costoso del cracking termico in quanto richiedeva maggiori investimenti per le strutture più complesse necessarie al movimento del catalizzatore. Richiedeva anche una maggiore manutenzione per la pulizia degli impianti<sup>983</sup>.

Gli impianti a letto fisso, tipo Houdry, furono installati fra il 1936 e il 1943, ma poco dopo furono sostituiti dagli impianti a letto mobile e fluido nel 1942-43. Il processo Houdry utilizzava tre reattori pieni di catalizzatori in cilindri: ciascun reattore lavorava alternativamente in fase di reazione, dieci minuti, ed in fase di rigenerazione. Le due fasi erano separate da una fase di lavaggio con gas prodotto nell'operazione precedente. La durata dei tre cicli completi era di trenta minuti. Il cracking catalitico era un notevole progresso rispetto al cracking termico, ma era un sistema molto più costoso e complicato. Le opportune modifiche all'intero processo del cracking catalitico permisero la costruzione degli impianti a letto mobile e letto fluido<sup>984</sup>.

Gli impianti a letto mobile erano del tipo TTC, *Thermophor Catalytic Cracking* e *Houdryflow*. Erano entrambi dotati di camera di reazione sopraelevata su una camera di rigenerazione. Il catalizzatore esausto, per mezzo della gravità si trasferiva dal reattore al rigeneratore, dove si inseriva aria per poter bruciare il coke depositatosi sul catalizzatore in base alle reazioni. Una parte del calore prodotto dalla combustione veniva recuperata in produzione di vapore; il catalizzatore rigenerato veniva riportato pneumaticamente in testa al reattore per riprendere il ciclo di reazione e rigenerazione. La differenza fra i due sistemi, TCC e Houdryflow, consisteva nel mezzo utilizzato per risollevare il catalizzatore rigenerato: nel primo caso era l'aria mentre nel secondo caso il sollevamento avveniva per mezzo dei prodotti della combustione<sup>985</sup>.

Gli impianti a letto fluido, noti come Fluid Catalytic Cracking, FCC, furono sviluppati dalla *Esso Research and Engineering Co.* (*Standard Oil of New Jersey*) in vari modelli (I, II, III, IV), dalla azienda *Universal Oil Products Co.*, noti come «modelli UOP» e dalla *M.W. Kellogg Co.*, noti come «Orthflow». In questi impianti, una massa fluidizzata, cioè dispersa nell'olio, di catalizzatore veniva fatta circolare, tramite gas ad una velocità tale da

---

<sup>983</sup> Cfr. A. GIRELLI (a cura), *PETROLIO* cit., pp. 237-238 e pp. 409-413.

<sup>984</sup> *Ibid.*, pp. 238-241; P. LEPRINCE, *Petroleum Refining 3. Conversion* cit., pp. 170-224.

<sup>985</sup> Cfr. A. GIRELLI (a cura), *PETROLIO* cit., pp. 241-242.

permettere la separazione in due fasi, una denominata «fase densa» e l'altra chiamata «fase diluita». Nella prima fase il gas gorgogliava per mezzo di un letto di catalizzatore di densità apparente elevata; nella seconda invece, la quantità di catalizzatore trascinato era più scarsa. Le due fasi erano divise da uno strato simile alla superficie di un liquido in ebollizione; la differenza di pressione per la circolazione del catalizzatore era ottenuta equilibrando una colonna di materiale denso con una di materiale meno denso<sup>986</sup>.

##### 5. Processo di idrogenazione: sistemi Bergius e Fischer-Tropsch

Abbiamo già illustrato il processo di idrogenazione Bergius dei combustibili solidi e liquidi. Vediamo un altro processo chimico, sviluppatosi in Germania nei primi anni Venti, dovuto a due chimici tedeschi. Nel 1923, Franz Fischer e Hans Tropsch avevano scoperto un processo chimico che permetteva di spezzare le molecole del carbone tramite il vapore, e la miscela risultante di monossido di carbonio e idrogeno reagiva, tramite un catalizzatore, alla pressione di 20 atmosfere ed alla temperatura di circa 200°C. Alla fine del processo veniva ottenuto un petrolio sintetico che consentiva la produzione di benzina a basso numero di ottani, un elevato grado di gasolio e paraffine<sup>987</sup>. Nel processo, il carbone veniva introdotto in un gassificatore che bruciava la materia prima alla presenza di ossigeno e vapore. La combustione generava un gas, consistente principalmente di monossido di carbonio e idrogeno. Nella successiva fase industriale del processo, il gas veniva depurato per poi essere avviato alla fase di catalisi, che produceva non solo gas naturale ma diversi tipi di combustibili liquidi.

Grazie alla grande disponibilità di carbone della Germania, il processo fu sviluppato a partire dal 1930 con l'impiego di carbone e lignite. Il processo chimico di sintesi Fischer-Tropsch non consentiva di ottenere carburanti con alto numero di ottani, cioè carburanti per l'aviazione e benché avesse il supporto della azienda *Ruhrchemie*, il sistema Fischer-Tropsch non raggiunse il livello di sviluppo ed impiego che invece conobbe il coevo sistema di sintesi Bergius. La *Ruhrchemie* costruì il primo impianto col sistema Fischer-Tropsch nel 1934 a Holten. Uno dei motivi che consentì la prevalenza del sistema Bergius sul sistema Fischer-Tropsch era il fatto che il primo poteva fornire la benzina avio, mentre in secondo non produceva carburanti per aviazione.

Il direttore della *IG Farben*, Heinrich Bütefisch e capo dei lavori all'interno della fabbrica di Leuna, espose ai tecnici britannici nel 1946 i motivi della prevalenza del sistema

---

<sup>986</sup> *Ibid.*, pp. 243-244 e pagine seguenti.

<sup>987</sup> Cfr. R.G. STOKES, *The oil* cit., p. 265; A. KRAMMER, *Fueling* cit., pp. 396-398.

Bergius sul sistema Fischer-Tropsch<sup>988</sup>. Bütefisch illustrò cause tecniche e fattori economici tra loro correlati. Dal punto di vista tecnico, il sistema Fischer-Tropsch impiegava materie prime in quantità superiore all'idrogenazione Bergius, e la stessa materia prima era meno disponibile rispetto alle materie prime utilizzate nel processo Bergius. Il coke, richiesto dal processo Fischer-Tropsch per avere un'ottima resa dal trattamento, era molto limitato durante la guerra e ciò a causa del suo impiego nella produzione di acciaio, mentre il processo Bergius utilizzava ligniti, antraciti o altri prodotti simili come i catrami.

Un altro fattore esposto da Bütefisch, consisteva nel fatto che i prodotti petroliferi derivati dal processo Fischer-Tropsch erano di qualità inferiore a quelli prodotti dal processo Bergius. La necessità di carburanti con elevato numero di ottani per l'aviazione, era fornita dal metodo Bergius, mentre il sistema Fischer-Tropsch produceva un tipo di petrolio sintetico che veniva trasformato in carburanti con numero di ottani inferiori, circa 40-45. Oltre questi aspetti tecnici, erano presenti fattori economici che rendevano meno conveniente l'impiego su vasta scala del processo Fischer-Tropsch. Dalle dichiarazioni di Bütefisch, il costo di un tonnellata di prodotti ottenuti dal metodo Fischer-Tropsch, costava 320-360 reichsmarks e inoltre doveva essere ulteriormente lavorata. Al contrario, il metodo Bergius, consentiva di ottenere una tonnellata di carburanti al costo di 260-310 reichsmarks.

Entrambi i processi impiegavano grandi quantità di idrogeno per il procedimento di sintesi, comprendendo la sintesi della ammoniaca, del metanolo, dell'acido nitrico, della gomma e dei carburanti<sup>989</sup>. L'idrogeno veniva generato dal vapore attraverso la corrente elettrica, mentre il monossido di carbonio per il metodo Fischer-Tropsch, era prodotto dal coke o carbone.

I due processi utilizzavano diverse quantità di carbone per la produzione di idrogeno, o monossido di carbonio e idrogeno miscelati. Nel processo Fischer-Tropsch erano necessarie maggiori quantità di carbone o coke, ma come dimostrato da Bütefisch, il costo per tonnellata negli impianti Fischer-Tropsch, era inferiore rispetto all'impianto per idrogenazione Bergius. Questa differenza era dovuta ai maggiori costi per gli impianti di idrogenazione, soprattutto relativi alla costruzione e mantenimento dei reattori ad alta pressione che resistevano alle estreme pressioni e temperature necessarie alla reazione di idrogenazione.

---

<sup>988</sup> Cfr. R.G. STOKES, *The oil* cit., p. 267.

<sup>989</sup> *Ibid.*, pp. 268-269.

Tuttavia alcuni aspetti politici dell'intera organizzazione collegata alla produzione di carburanti sintetici, possono illustrare con maggior chiarezza l'impiego dei due diversi sistemi di sintesi. La *IG Farben* aveva molti funzionari in posizione chiave per il controllo dell'industria petrolifera sintetica e dell'intera produzione bellica tedesca, al contrario dei funzionari della *Ruhrchemie*<sup>990</sup>. Bütetisch, nel corso della guerra, lavorava nel *Wirtschaftsgruppe Kraftstoffindustrie*, molto vicino al plenipotenziario Speer e alle industrie petrolifere; inoltre Bütetisch lavorava con E.R. Fischer, direttore del *Mineralöl Gruppe* nonché funzionario della *IG Farben*. Ancora, Bütetisch era a capo del Comitato per l'idrogenazione, sintesi e carbonizzazione, *ARSYN*, che gestiva il controllo governativo sulla industria petrolifera sintetica e coordinava le direttive governative e la produzione. Allo stesso tempo, con tutte queste cariche, Bütetisch era comunque direttore della *IG Farben* presso lo stabilimento di Leuna.

Un altro funzionario della *IG Farben*, Karl Krauch, nel 1936 era diventato responsabile delle ricerche e sviluppo dell'intera industria chimica, di cui era parte anche la industria petrolifera sintetica. Krauch lavorò presso ministero delle materie prime e dello scambio estero, e poco dopo, come addetto nello studio del piano quadriennale di sviluppo. Nel 1938 era diventato commissario generale per i problemi dell'industria chimica, una posizione dalla quale Krauch e il suo gruppo di lavoro, potevano esercitare una notevole influenza nel settore della industria chimica. Infatti, il piano quadriennale predisposto prevedeva la concessione di investimenti per il 90% nell'industria chimica e la *IG Farben*, avrebbe beneficiato del 70% delle risorse da impiegare nella espansione degli stabilimenti di carburanti sintetici. Nel 1938 Krauch era stato uno dei maggiori responsabili del *Karin Hall Plan*, una revisione del piano quadriennale che permise di concentrare l'attenzione sullo sviluppo degli impianti di idrogenazione.

#### 6. Il patto d'acciaio fra la *Standard Oil of New Jersey* e la *IG Farben*

Nel 1926 Frank A. Howard, capo del settore ricerche e sviluppo della *Standard Oil of New Jersey*, visitò gli stabilimenti tedeschi di Ludwigshafen dove si producevano carburanti sintetici. L'impressione ricavata dal funzionario della *Standard* fu tale che comunicò immediatamente al presidente Walter Teagle, che il processo di idrogenazione era il principale fattore fino ad allora individuato nel settore della chimica industriale<sup>991</sup>.

---

<sup>990</sup> *Ibid.*, pp. 270 sgg.

<sup>991</sup> Cfr. T. PARKE HUGHES, *Technological cit.*, p. 119.

Dal 1927 la *IG Farben* e la *Standard Oil of New Jersey* avviarono una collaborazione economico-industriale tramite una serie di accordi che garantivano vantaggi ad entrambe le società. Nel 1927, i due trust crearono una società, la *International Hydrogenation Patents Company Limited*, allo scopo di controllare il «know-how or the technical experiences vital for the use of complicated chemical processes». Il fatto di conferire ad una altra società queste caratteristiche era un mezzo per poter estendere la durata del monopolio, su determinate scoperte, oltre il tempo di scadenza previsto per il brevetto<sup>992</sup>.

All'interno della nuova compagnia, con sede in Liechtenstein, la *IG Farben* avrebbe fornito alla *Standard* le informazioni sui processi di idrogenazione, mentre la *Standard* avrebbe costruito un impianto pilota di idrogenazione, negli Stati Uniti, ed avrebbe pagato 30 milioni di dollari alla *IG Farben*, parte in contante e parte in beni della *Standard*.

La *IHP* avrebbe consentito alla *IG Farben* di lavorare senza intralci all'interno della Germania, mentre avrebbe consentito alla *Standard* di controllare l'eventuale nascita e sviluppo di una azienda concorrente nel settore della produzione di carburanti sintetici. L'accordo era vantaggioso per entrambi i trust, in quanto tutelava la *IG Farben* dalla concorrenza interna sui processi di idrogenazione dei combustibili fossili, ed allo stesso tempo permetteva alla *Standard Oil of New Jersey* di tenere sotto controllo un procedimento chimico che rappresentava un serio pericolo per la sua posizione di leader mondiale nell'*upstream* e *downstream* petrolifero. Oltre all'accordo fra i due trust, la *IHP* era stata formata per un altro obiettivo: evitare lo sviluppo della nuova tecnologia di produzione di carburanti e materiali sintetici tramite la idrogenazione. Anche la compagnia *Royal Dutch-Shell* divenne un partner della *IHP*.

I.H.P. was expected to play a great role, for it was intended to control the exploitation of I.G.'s synthetic-oil patents in the entire world, outside the Germany and of America. This long-term speculations did not materialize. For the only assets of I.H.P. were the I.G. hydrogenation patents. They were "sold" by Standard-I.G. to the new company in Liechtenstein for the sum of \$ 11.500.299,10. At the same time Shell became the third partner in I.H.P. Thus the two biggest oil concerns in the world joined hands with I.G. in the control of the synthetic-oil patents. As producers of and traders in natural oil they were, of course, interested in curbing rather than promoting the new synthetic processes for production of gasoline from materials other than crude oil<sup>993</sup>.

Nel 1931 la *IG Farben* e la *Standard* convinsero la *Imperial Chemical Industries*, la compagnia chimica britannica, ad entrare nel cartello. La *ICI* aveva scoperto un altro

---

<sup>992</sup> Cfr. G. REIMANN, *Patents* cit., pp. 78 sgg.

<sup>993</sup> *Ibid.*, p. 79.

processo di produzione sintetica dal petrolio greggio, ma la *Standard* e la *IG Farben* erano riuscite a bloccare lo sviluppo del nuovo procedimento con un accordo con la *ICI*.

When British chemists of Imperial Chemical Industries (I.C.I.) discovered another process for synthetic oil similar to the process controlled by Standard Oil and I.G., the development of a British synthetic oil industry independent of the big oil Powers and of I.G. became possible. I.C.I. had obtained a number of patents which were competitive with I.G.'s Bergin process. Therefore Standard Oil and I.G. made a special deal with I.C.I., with the result that the latter surrendered all patents and operating rights outside the British Empire to I.H.P. In return, Imperial chemical was allowed to utilize the I.H.P. patents with the specific obligation that I.C.I. would not erect a plant capacity in excess of 25 per cent of the total peacetime consumption of oil within the British Empire<sup>994</sup>.

Parallelamente alla società *IHP*, nel 1930 la *Standard* e la *IG Farben* formarono una nuova compagnia, la *Joint American Study Company, JASCO*, che divenne il centro di controllo della *IG Farben* in America per quanto riguardava la produzione della gomma sintetica, con l'aiuto della *Standard*. Lo scopo della nuova società consisteva nello studiare, sperimentare, sviluppare e rilasciare licenze sui nuovi processi chimici inventati dalle due parti, soprattutto su materiali sintetici ottenuti dal petrolio greggio, bitume e gas naturale. Nella nuova attività, costituita insieme dai due trust, la *IG Farben* avrebbe avuto un ruolo preminente, garantendosi delle particolari condizioni: gli esperti della *IG Farben* potevano lavorare negli impianti pilota statunitensi, dove avrebbero avuto tutta l'assistenza economica e tecnica della *Standard*, pur rimanendo dipendenti della *IG Farben*. Dalle dichiarazioni rilasciate da Frank Howard al *Truman Committee* nel 1942, appariva evidente che la *IG Farben* controllava ancora i brevetti sulla gomma sintetica, nonostante la società fosse statunitense e sia la *IG Farben* che la *Standard* fossero azioniste al 50% della *Jasco*<sup>995</sup>.

Nel frattempo, grazie agli esperimenti effettuati negli Stati Uniti, in Germania erano state avviate le costruzioni per gli impianti di produzione di gomma sintetica. Una volta terminate le ricerche dei chimici tedeschi negli Stati Uniti, i testi dei brevetti erano stati lasciati alla *Standard* e registrati a Washington. Ma pur essendo accessibili, non erano praticamente sfruttabili per mancanza di know-how. Nel 1935 la *IG Farben* informò la *Standard* che i segreti sulla produzione della gomma sintetica non potevano essere forniti a paesi stranieri per motivi militari, nonostante le due aziende avessero degli accordi precisi. Dopo tre anni, nel 1938, la *Standard*, tramite Frank Howard, lamentò il ritardo o la riluttanza da parte della *IG Farben*, sul trasferimento delle informazioni necessarie alla

---

<sup>994</sup> *Ibid.*, p. 82.

<sup>995</sup> *Ibid.*, pp. 88-91.

*Jasco* per lo sfruttamento dei brevetti sulla gomma sintetica. Sempre nel 1938, il presidente della *Standard* Farish, aveva sollecitato la *IG Farben*, nella persona del dottor TerMeer, capo della sezione *IG Farben* per lo sviluppo della gomma sintetica, a collaborare insieme con altre cinque compagnie statunitensi per avviare dei programmi sull'impiego della gomma sintetica per la produzione di pneumatici<sup>996</sup>. Tuttavia l'esponente della *IG Farben* dimenticò le promesse sull'aiuto da fornire agli statunitensi, e il 16 ottobre 1939, Howard fece un'ulteriore richiesta all'alleato tedesco per ottenere le informazioni segrete sulla gomma Buna. La *IG Farben* rispose in modo stringato:

Referring to your question with respect to technical information about Buna, we have to inform you that under present conditions we will not be able to give such information<sup>997</sup>.

Dopo questi enormi ritardi, la *Standard* decise di avviare le ricerche in modo del tutto autonomo e riuscì con sorpresa, come dissero i suoi dirigenti, a colmare immediatamente, senza problemi, quello che sembrava un divario tecnico con la *IG Farben* piuttosto difficile. In realtà non era necessaria nessuna assistenza tecnica da parte di altre aziende, e nemmeno servivano alla *Standard* le informazioni segrete della *IG Farben*.

Negli anni Trenta la *Standard* aveva evitato la produzione di gomma sintetica negli Stati Uniti, cercando di raggiungere un accordo generale con le compagnie americane produttrici di gomma. La società *Du Pont* sviluppò e commercializzò il primo derivato sintetico in gomma quando inventò il neoprene, mentre la società *B.F. Goodrich* inventò un altro processo per la produzione di gomma sintetica. Le aziende chimiche statunitensi avevano intenzione di investire nella industria sintetica per la produzione della gomma e richiesero delle licenze alla società *Jasco*. La società rilasciò le licenze come se fosse stata in grado di assicurare la produzione della gomma sintetica, ma gli accordi servivano piuttosto alla *Standard* per portare l'industria sintetica della gomma sotto il proprio controllo. Howard illustrò bene la posizione della *Standard*:

The thing that is really holding us up, however, is not the lack of a plan either from Goodyear or ourselves, but the inability of our German partners to obtain permission of their government to proceed with the development in the United States<sup>998</sup>.

Nell'ottobre 1941, la *Standard* tramite Howard, richiese alla *IG Farben* assistenza contro la società *Goodrich*. Il rappresentante della *Standard*, in riferimento al fatto che la società

---

<sup>996</sup> *Ibid.*, pp. 92-93.

<sup>997</sup> *Ibid.*, p. 93.

<sup>998</sup> *Ibid.*, p. 95.

*BF Goodrich* aveva cominciato senza licenza la produzione della gomma sintetica tipo Buna, ed aveva violato un brevetto *Jasco*, richiedeva tutte le informazioni possibili alla *IG Farben* sulla visita dei tecnici della *BF Goodrich* in Germania. Richiedeva inoltre le copie dell'applicazione dei brevetti tedeschi.

Thus a peculiar situation arose. America was openly backing the Allied Powers. Pearl Harbor was only two months off. Synthetic rubber had become one of the most important war materials. Yet Standard Oil attempted to force Goodrich to stop manufacture of artificial rubber. Even after Pearl Harbor, the legal action against the expansion of synthetic-rubber production outside the realms of Standard Oil was pending, until the Department of Justice interfered. Finally, in a consent decree, Standard Oil temporarily agreed to renounce its monopoly claim during the war and for six months thereafter<sup>999</sup>.

La posizione di difesa della *Standard* degli accordi con la *IG Farben* riguardo la produzione della gomma sintetica, concerneva anche la scoperta del butile, tramite i laboratori della *Jasco* a Baton Rouge in Louisiana. Secondo un documento della *Standard*, la gomma-butile, era l'esito delle ricerche condotte dal gruppo *Standard-IG Farben*, quando operarono insieme per ottenere un modo di vulcanizzare una particolare gomma, chiamata *vistanex*, inventata dalla *IG Farben*. La *Standard* aveva risolto il problema prima dell'inizio della guerra, ma i suoi tecnici non avevano intenzione di fornire le informazioni in loro possesso alla *IG Farben*. Tuttavia, Frank Howard consentì lo scambio delle scoperte tecniche, nonostante le opposizioni, come si può desumere dalla lettera, *confidential*, inviata da Londra alla *Standard*<sup>1000</sup>.

Confidential, London 15th March 1938.  
Mr. R.H. Russell, N.Y.

Dear Bob,

At my meeting with the I.G. gentlemen in Berlin on the Buna question, it developed that very rapid strides were being made in all phases of the Buna development, and there is even a prospect that this development will very soon stand on its own feet economically in competition with natural rubber under manufacturing conditions and costs in the U.S....

In my view of the very genuine spirit of co-operation which dr. ter Meer displayed, I am convinced that it is not only the right thing to do but the best thing from every standpoint to pass on them full information on the copolymer at this time. I do not believe we have anything to lose by this, which is comparable with the possible benefits to all of our interests.

With best regards, I remain yours very truly

Frank A. Howard.

Nel frattempo le informazioni sulla gomma sintetica venivano taciute nientemeno che al *Navy's Bureau of Construction and Repair*<sup>1001</sup>. Nonostante la guerra fosse cominciata e

---

<sup>999</sup> *Ibid.*, pp. 95-96.

<sup>1000</sup> *Ibid.*, pp. 96-97.

<sup>1001</sup> *Ibid.*, pp. 97-98.

durasse da due anni, il rappresentante della *Standard* Howard aveva deciso di attendere il permesso tedesco prima di avviare la produzione della gomma sintetica, come si evince da una lettera dell'aprile 1938:

Until we have this permission [from Germany], however, there is absolutely nothing we can do, and we must be especially careful not to make any move whatever, even on a purely informal, personal, or friendly basis, without the consent of our friends. We know some of the difficulties they have, both from business complications and interrelation with the rubber and chemical trades in the United States, and from a national standpoint in Germany, but we do not know the whole situation, and since under the agreement they have full control over the exploitation of this process, the only thing we can do is to continue to press for authority to act, but in the meantime loyally preserve the restrictions they have put on us<sup>1002</sup>.

La posizione della *Standard* era del tutto sbilanciata a favore della *IG Farben*, senza avere, apparentemente, nessun compenso per il mancato impiego del processo di sintesi della gomma. Il presidente Farish spiegò al *Truman Committee* che l'impiego del butile non era conveniente per la Germania, perché non aveva petrolio greggio da cui estrarlo, perciò la *IG Farben* non avrebbe potuto utilizzare il processo. La giustificazione del presidente della *Standard* era debolissima, dal momento che la Germania poteva importare il petrolio greggio dalla Romania oppure decidere di costruire in Romania degli impianti per la produzione della gomma sintetica. Secondo Reimann, l'unico motivo della paziente attesa della *Standard* poteva spiegarsi col fatto che il trust statunitense desiderasse continuare l'alleanza con la *IG Farben* dopo la fine della guerra. La produzione del butile era molto più economica rispetto alla produzione della Buna, e poteva prodursi in grandi quantità e senza complicati processi, come disse Howard:

At the present time the raw material cost for Buna rubber is supposed to be perhaps 15 or 16 cents a pound, maybe a little higher than that. The raw material cost for the Butyl rubber probably is not more than 3 cents a pound. The manufacturing cost of the two is, roughly, the same. The difference is, however, that the Buna rubber has been developed to the point where Buna is really a satisfactory substitute for natural rubber for heavy duty; that is, for a real tyre that will run just the same as natural rubber tyre. The Butyl rubber, despite our hardest efforts, has not yet got to the point where it will stand hard punishment. Therefore you have got to accept it as a light-duty tyre, not suitable for heavy service work<sup>1003</sup>.

Tuttavia la *Standard* conosceva le possibilità tecniche del butile, secondo alcuni suoi esperti. Prima e dopo Pearl Harbor, la *Standard* sapeva che la compagnia *Acushnet* aveva rapidamente e con successo risolto il problema della rapida vulcanizzazione ed aderenza del butile al metallo. Ma questa scoperta non venne comunicata alle società statunitensi

---

<sup>1002</sup> *Ibid.*, p. 98.

<sup>1003</sup> *Ibid.*, p. 100.

produttrici di pneumatici. Secondo Robert Hunter dell'Antitrust statunitense, la politica della *Standard* consisteva nel ritardare deliberatamente lo sviluppo del processo con il butile ed allo stesso tempo di vendere le licenze sulla produzione della Buna, notevolmente più costosa. Le prove raccolte da Hunter, evidenziavano la completa disponibilità della *Standard* verso le altre società produttrici di gomma per quanto riguardava la produzione della Buna. Invece il processo della gomma da butile rimaneva segreto, fatto che avrebbe permesso alla *Standard* di contrastare le aziende concorrenti con un procedimento e un prodotto molto più economico rispetto alla gomma-Buna<sup>1004</sup>. Già nel 1938, dalla *Esso Laboratories*, E.V. Murphree comunicava ad Howard la convenienza della gomma-Butile rispetto alla Buna.

Gli esperti della *Standard* erano favorevoli alla sperimentazione del nuovo materiale insieme con altre aziende americane. Sia il manager del dipartimento commerciale della *Standard*, H.W. Fisher, sia il vice presidente della *Patents Development Company* (società della *Standard*) R.P. Russell, avevano richiesto a Frank Howard, dirigente di punta nei rapporti commerciali, di contattare una azienda statunitense per esplorare le possibilità dell'impiego del nuovo derivato chimico. La posizione di Howard era del tutto contraria, e dal 1938 fino al giugno 1940, non fu eseguito nessun test e nessuno accordo fu raggiunto con delle fabbriche statunitensi<sup>1005</sup>. Nonostante il presidente della *Standard*, Farish, avesse deciso di costruire un impianto nel 1940 per la produzione della gomma-Butile, i ritardi continuarono a dilazionare la produzione statunitense di gomma sintetica, di modo che otto mesi dopo l'attacco a Pearl Harbor, non erano state emesse licenze dalla *Standard* per la produzione di butile. Eppure molte compagnie indipendenti avevano annunciato di essere in grado di avviare la produzione della gomma sintetica in sei mesi, una volta impostato il programma di sviluppo della gomma. L'impressione, fra le aziende statunitensi, era che la *Standard* non avesse l'intenzione di fornire alle compagnie non presenti negli accordi di cartello, la possibilità di produrre il butile. Secondo la testimonianza di una compagnia indipendente lo schema della *Standard* consisteva

To get the Government to build as defence plants – which Standard would have a right to buy at greatly depreciated value after the war – catalytic plants which will produce the highest priced Butadiene during the war (taking fifteen months or two years to build) but which are easily converted into extremely satisfactory gasoline producers<sup>1006</sup>.

---

<sup>1004</sup> *Ibid.*, pp. 100-101.

<sup>1005</sup> *Ibid.*, pp. 101-103.

<sup>1006</sup> *Ibid.*, p. 104.

Anche le ricerche e sperimentazioni portate avanti per anni dalla società *Jasco* presso l'impianto di Baton Rouge, erano piuttosto una indicazione della volontà della *Standard* di non sfruttare le proprie conoscenze, mentre venivano invece sfruttate dalla *IG Farben*. L'impianto di Baton Rouge fermò i lavori nel 1939 e su richiesta della *IG Farben*, in base agli accordi *Jasco*, la *Standard* decise di chiudere lo stabilimento. Secondo il Dipartimento di Giustizia statunitense questa decisione proveniva dalla Germania. Il cablogramma del rappresentante della *IG Farben* Pickardt, presso Baton Rouge, inviato alla Divisione Azoto della *IG Farben* in Germania, confermava le accuse del Dipartimento di Giustizia statunitense:

Standard suddenly proposed not to stop operation of the E plant, but to continue operation...we expressed the opinion that in the interest of *Jasco* and I.G. it was not justified to continue operation of the E plant in the present form<sup>1007</sup>.

Mentre la *Standard* non aveva intenzione di fermare i lavori a Baton Rouge, la *IG Farben* espresse l'opinione che, nell'interesse di *Jasco* e della *IG Farben*, non si dovevano continuare le operazioni nell'impianto statunitense.

La *Standard* aveva dichiarato al *Truman Committee*, che la cooperazione con la *IG Farben* aveva consentito, anziché impedito, il progresso americano delle conoscenze nel campo dei processi sintetici della gomma e non solo. Di parere del tutto contrario era Irving Lipkowitz, membro dell'Antitrust Division of the Department of Justice:

Standard Oil ought to tell this Committee whose idea it was to dismantle the plant [Baton Rouge] at that time. Also, what steps were taken then to dispose of the plant without dismantling; why, in any event, it could not have remained intact a little while longer, considering the fact that it had been standing idle for 4 ½ years, before September 15, 1939. At Baton Rouge, research had been conducted by a *Jasco* staff which was composed of both *Standard Oil* and I.G. *Farben* people. But in Germany, I.G. *Farben* conducted its research without the direct participation of *Standard Oil* technicians, the results of such research were available to *Standard Oil* only in so far as I.G. *Farben* saw fit to report them...In that connection, it is significant that *Standard Oil* cautiously qualified its reference to the progress being made in Germany with the phrase, "so far as we know"<sup>1008</sup>.

L'alleanza economica-industriale fra i due trust, *Standard-IG Farben* era stata avviata verso la metà degli anni Venti, si sviluppò e rimase in vigore anche durante la seconda guerra mondiale. Esistevano diversi contatti ed accordi fra le grandi multinazionali del periodo con la *IG Farben*. La *Standard Oil of New Jersey*, come abbiamo visto aveva stretto dei particolari accordi, secondo le inchieste statunitensi, funzionali alla salvaguardia

---

<sup>1007</sup> *Ibid.*, p. 107.

<sup>1008</sup> *Ibid.*, p. 105.

delle proprie competenze su determinati brevetti e scoperte, nonostante ciò avesse causato un grave ritardo nella produzione bellica statunitense e fosse stato eseguito con un paese in guerra contro dei paesi all'epoca aiutati dagli Stati Uniti<sup>1009</sup>.

---

<sup>1009</sup> A. SUTTON, *Wall street and the rise of Hitler*, USA 1976. Per quanto riguarda i rapporti *Standard-IG Farben* vedi il secondo e quarto capitolo.

APPENDICE VI

1. Produzione delle raffinerie di cracking termico in Italia 1931-1933

Tabella 1. Produzione delle raffinerie italiane nel 1931 - tonnellate<sup>1</sup>

Società	Materie prime lavorate - tonnellate					Prodotti ottenuti - tonnellate						
	Greggio	Residui	Totale	Benzina	Petrolio	Gasolio	Lubrificanti	Olio combustibile	Prodotti densi	Totale		
DICSA - Venezia	-	40.514	40.514	10.538	-	-	-	24.833	3	35.374		
ROMSA - Fiume SIAP - Trieste	101.440	-	101.440	30.459	14.876	1.817	17.781	22.778	10.600	98.311		
BENIT - Napoli	-	100.523	100.523	29.959	-	3.785	-	54.524	34	88.302		
INPET - La Spezia	-	121.470	121.470	53.861	5.949	14.398	-	3.515	25.960	103.683		
Petroli d'Italia - Fiorenzuola d'Arda												
SPI - Fomovo Taro	16.188	-	16.188	7.750	2.720	-	-	4.350	-	14.820		
Terme Salsomaggiore												
<b>Totale</b>	<b>117.628</b>	<b>262.507</b>	<b>380.135</b>	<b>132.567</b>	<b>23.545</b>	<b>20.000</b>	<b>17.781</b>	<b>110.000</b>	<b>36.597</b>	<b>340.490</b>		

<sup>1</sup> Per le tre tabelle con la produzione delle raffinerie italiane nel periodo 1931-33, vedi G.E. KOVACS, *Storia delle raffinerie cit.*, pp. 81-82.

Tabella 2. Produzione delle raffinerie italiane nel 1932 - tonnellate

Società	Materie prime lavorate - tonnellate				Prodotti ottenuti - tonnellate							
	Greggio	Residui	Totale		Benzina	Petrolio	Gasolio	Lubrificanti	Olio combustibile	Prodotti densi	Totale	
DICSA - Venezia	-	65.500	65.500		19.322	-	779	-	35.643	3	55.747	
ROMSA - Fiume	66.115	-	66.115		30.353	14.255	-	3.012	9.775	2.596	59.991	
SIAP - Trieste	62.300	-	62.300		5.500	11.761	3.414	18.850	8.975	11.557	60.057	
BENIT - Napoli	-	109.673	109.673		30.843	844	3.069	-	63.831	-	98.587	
INPET - La Spezia	-	125.842	125.842		56.091	-	16.107	-	4.548	29.651	106.397	
Petroli d'Italia - Firenze d'Arda	21.232	-	21.232		13.501	3.410	7	-	4.090	-	21.008	
SPI - Fornovo Taro	4.254	-	4.254		1.228	2.165	-	-	484	-	3.877	
Terme Salsomaggiore	403	-	403		35	206	-	-	110	-	351	
<b>Totale</b>	<b>154.304</b>	<b>301.015</b>	<b>455.319</b>		<b>156.873</b>	<b>32.641</b>	<b>23.376</b>	<b>21.862</b>	<b>127.456</b>	<b>43.807</b>	<b>406.015</b>	

Tabella 3. Produzione delle raffinerie italiane nel 1933 - tonnellate

Società	Materie prime lavorate - tonnellate					Prodotti ottenuti - tonnellate						
	Greggio	Residui	Totale	Benzina	Petrolio	Gasolio	Lubrificanti	Olio combustibile	Prodotti densi	Totale		
DICSA - Venezia	-	87.316	87.316	26.426	-	883	-	47.872	3	75.184		
ROMISA - Fiume	73.040	-	73.040	29.199	16.902	-	5.050	10.930	4.063	66.144		
SIAP - Trieste	63.464	-	63.464	5.495	12.999	1.564	20.049	6.825	13.336	60.268		
BENIT - Napoli	-	115.256	115.256	31.321	6.309	304	-	63.412	7	101.353		
INPET - La Spezia	-	135.452	135.452	55.841	-	19.829	-	4.917	32.657	113.244		
Petroli d'Italia - Firenze Fiorenzuola d'Arda	22.061	-	22.061	13.549	3.268	-	-	4.092	-	20.909		
SPI - Fornovo Taro	4.172	-	4.172	1.052	2.436	-	-	585	-	4.073		
Terme Salsomaggiore	562	-	562	139	271	-	-	147	-	557		
<b>Totale</b>	<b>163.299</b>	<b>338.024</b>	<b>501.323</b>	<b>163.022</b>	<b>42.185</b>	<b>22.580</b>	<b>25.099</b>	<b>138.780</b>	<b>50.066</b>	<b>441.732</b>		

APPENDICE VII

1. Produzione delle raffinerie ANIC 1938-1943

Tabella 1. Materie prime trattate e prodotti finiti negli stabilimenti ANIC 1938-1943, in tonnellate<sup>1</sup>

Prodotti	1938	1939	1940	1941	1942	1943 (al 30-9)	Totale 1938-43
Olio combustibile	35.700	175.700	158.400	105.000	123.000	74.500	672.300
Benzina avio e auto	41.500	160.000	117.500	63.500	76.000	37.000	495.500
Acqua ragia, petrolio e gasolio	30.000	16.200	33.300	8.900	5.300	7.860	101.560
Oli lubrificanti finiti	-	-	-	11.800	46.000	37.350	95.150
Bitume e coke di petrolio	-	21.300	28.300	11.400	12.500	3.150	76.650
Butano, propano e pentani	-	400	1.900	4.200	4.900	1.600	13.000
Gas combustibile, zolfo	-	50	1.070	1.700	3.850	2.130	8.800
Petrolato	-	-	-	300	3.200	2.790	6.290
Oli grezzi lubrificanti	-	-	2.350	-	2.400	830	5.580
Paraffine	-	-	-	350	1.090	830	2.270
Totale ricavato	107.200	373.650	342.820	207.150	278.240	168.040	1.477.100
Materie prime trattate	137.000	417.500	381.000	247.000	318.000	173.000	1.673.500
Rese percentuali	78,2%	89,4%	90,0%	83,9%	87,5%	97,1%	88,3%

<sup>1</sup> Cfr. *Documenti cit.*, Vol. 1, Allegato 8.

APPENDICE VIII

1. Importazione e produzione nazionale di prodotti finiti 1932-1941

Tabella 1. Importazione dall'estero e produzione nazionale prodotti finiti dal 1932 al 1940-41, in tonnellate (Jacobini)

N.	Materiali		1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940-41
1	Benzina	Avio	-	-	-	-	-	-	10.000	72.000	80.000
		Auto	156.873	163.021	125.795	174.00	182.000	277.275	401.775	418.275	467.270
2	Petrolio raffinato		32.641	42.184	37.848	45.500	57.500	97.300	104.600	418.275	108.800
3	Acquaragia minerale		-	-	-	6.000	8.000	11.100	12.100	9.850	9.850
4	Gasolio		23.375	22.580	36.804	86.700	89.500	104.150	149.950	204.050	196.550
5	Olio combustibile		127.456	138.421	75.965	93.942	109.903	310.366	283.600	477.290	330.700
6	Oli lubrificanti «Altri»		21.861	25.099	21.017	29.000	30.000	48.500	58.000	64.000	64.000
7	Oli bianchi per trasformatori		-	-	-	-	-	-	10.360	13.160	13.220
8	Paraffina		655	776	546	516	593	3.113	6.000	6.000	6.300
9	Vasellina		-	-	-	-	-	-	500	500	500
10	Petrolatum stock		-	-	-	-	-	-	2.500	2.500	2.500
11	Bitume di petrolio		11.557	14.865	12.059	32.000	51.000	79.000	88.500	113.000	101.000
12	Coke di petrolio		31.595	34.422	37.406	19.690	26.619	32.337	43.000	38.300	35.000
13	Totale produzione nazionale - t		406.013	441.638	347.440	487.348	555.115	963.141	1.170.825	1.530.025	1.415.690
14	Totali importazioni prodotti finiti - t		1.100.000	1.339.000	1.576.000	1.747.162	1.705.078	1.284.945	880.500	949.210	971.690
15	Totale generale		1.506.013	1.780.368	1.923.440	2.234.510	2.260.193	2.248.086	2.051.385	2.479.235	2.387.380



## RINGRAZIAMENTI

Il presente lavoro non sarebbe stato possibile senza la disponibilità del personale dell'archivio storico dell'Eni a Pomezia. Ringrazio la responsabile dell'archivio Eni dottoressa Lucia Nardi e tutto il personale che ha dimostrato una grande professionalità. Desidero ringraziare particolarmente Anna Landolfi e Roberto Savioli per il generoso aiuto, per le informazioni e per il materiale fornitomi. Ringrazio altresì il collaboratore dell'archivio Piero di Marzio. Ogni esigenza di ricerca è stata pienamente soddisfatta dal personale dell'archivio che, grazie alla sua disponibilità, ha reso il mio soggiorno presso l'archivio estremamente gradevole.

Presso la facoltà di Lettere e Filosofia di Cagliari, desidero ringraziare il dottor Filippo Gurrieri per l'inesimabile e indispensabile competenza e professionalità dimostrata nel reperimento di testi inesistenti in Italia, oppure spesso esclusi dal prestito interbibliotecario. Con la consueta capacità di bibliotecario eccellente, il mio caro amico Filippo Gurrieri ha superato ogni ostacolo del servizio interbibliotecario in tempi rapidissimi, permettendomi di avere tutto il materiale necessario per il mio lavoro. Desidero inoltre ringraziare la sempre gentilissima professoressa Sally Davies per avermi fornito alcuni chiarimenti indispensabili.

Ringrazio tutto il personale della Biblioteca di Scienze Politiche di Cagliari, soprattutto Michela Murgia per il prezioso aiuto.

Ringrazio infine il professor Luciano Marrocu per tutto l'aiuto fornitomi durante i tre anni di lavoro insieme. Tramite i preziosi consigli e il costante appoggio di professor Marrocu, l'intero percorso di ricerca e lavoro si è svolto in modo soddisfacente e positivo.

# FONTI

## FONTI ARCHIVISTICHE

Archivio Storico ENI, Pomezia – AS ENI

AS ENI, *Fondo Divisione Exploration & Production (ex AGIP), Fondo AGIP – Organi Sociali:*

- Verbali del Consiglio di Amministrazione AGIP, Libro 1, dal 19 maggio 1926 al 20 novembre 1928, f. 11, b. 1;
- Verbali del Consiglio di Amministrazione AGIP, Libro 2, dal 17 gennaio 1929 al 18 maggio 1931, f. 12, b. 1;
- Verbali del Consiglio di Amministrazione AGIP, Libro 3, dal 30 giugno 1931 al 18 luglio 1935, f. 13, b. 1;
- Verbali del Consiglio di Amministrazione AGIP, Libro 4, dal 16 ottobre 1935 al 6 marzo 1940, f. 14, b. 1;
- Verbali del Consiglio di Amministrazione AGIP, Libro 5, dal 6 marzo 1940 al 29 marzo 1943, f. 15, b. 1;
- Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, Libro 1, dal 26 maggio 1926 al 10 settembre 1931, f. 39, b. 15;
- Verbali del Comitato Esecutivo AGIP, Libro 2, dal 23 settembre 1931 al 6 febbraio 1936, f. 3A, b. 15.

AS ENI, *Fondo Oreste Jacobini, Serie: Attività professionale 1899-1955:*

- ANIC, Dati petroliferi esteri, f. 38, b. 12;
- ANIC, Prospetti riassuntivi importazione e produzione, f. 39, b. 12;
- Necessità di una coscienza petrolifera nazionale, f. 3B, b. 12;
- La questione petrolifera italiana – Deduzione e conclusioni principali, f. 3F, b. 12;
- Relazioni sui consumi e produzioni mondiali petrolifere, f. 42, b. 12;

- Relazione sull'attività dell'ANIC nel campo della idrogenazione dei combustibili in produzione di benzina sintetica, f. 4B, b. 14;
- Relazione sull'attività dell'ANIC nel campo della idrogenazione dei combustibili in produzione di benzina sintetica, f. 54, b. 14;
- Ministero delle Comunicazioni, Commissione Suprema Difesa, f. A4, b. 32.

*AS ENI, pubblicazioni interne:*

- AGIP, Bilanci e relative relazioni degli esercizi dalla fondazione al 1940, Volume I;
- AGIP, Bilanci e relative relazioni degli esercizi dal 1941 al 1950, Volume II;
- AS ENI, DOCUMENTI DALL'ARCHIVIO STORICO 1. *La questione petrolifera italiana. Studi di Oreste Jacobini tra primo e secondo dopoguerra*, Milano 2006;
- AS ENI, DOCUMENTI DALL'ARCHIVIO STORICO 2. *La leggenda del pioniere. Diario Mazzini Garibaldi Pissard (1929-1983)*, a cura di D. POZZI, Roma ENI 2008;

*Raccolte documentarie*

- I Documenti Diplomatici Italiani, Settima serie (1922-1935), Vol. I, Roma 1953;  
 I Documenti Diplomatici Italiani, Settima serie (1922-1935), Vol. II, Roma 1953;

*Foreign Relations of the United States:*

- FRUS, 1919, Vol. II, Paris Conference: Turkey;  
 FRUS, 1919, Vol. II: Great Britain, Turkey;  
 FRUS, 1920, Vol. II: Great Britain;  
 FRUS, 1920, Vol. III: Turkey;  
 FRUS, 1921, Vol. II: Great Britain; Turkey;  
 FRUS, 1922, Vol. I, General: Washington Conference;  
 FRUS, 1922, Vol. I: Albania;  
 FRUS, 1922, Vol. II: Great Britain; Italy; Turkey;  
 FRUS, 1923, Vol. II: Great Britain; Turkey;  
 FRUS, 1924, Vol. I: General;

FRUS, 1924, Vol. II: Great Britain; Rumania; Russia; Turkey;  
FRUS, 1925, Vol. II: Great Britain; Italy; Turkey;  
FRUS, 1926, Vol. II: Great Britain; Italy; Turkey;  
FRUS, 1927, Vol. II, Great Britain;  
FRUS, 1927, Vol. III, Italy;  
FRUS, 1928, Vol. II: Great Britain; Italy;  
FRUS, 1929, Vol. III: Great Britain; Rumania;  
FRUS, 1930, Vol. III, Great Britain; Italy; Iraq; Hejaz and Nejd;  
FRUS, 1931, Vol. II, Great Britain; Italy; Iraq; Hejaz and Nejd;  
FRUS, 1932, Vol. II: Albania; Great Britain; Italy; Turkey;  
FRUS, 1933, Vol. II: Albania; Great Britain; Italy; Saudi Arabia;  
FRUS, 1934, Vol. I: Great Britain;  
FRUS, 1934, Vol. II: Iraq; Italy;  
FRUS, 1935, Vol. I: Ethiopia;  
FRUS, 1935, Vol. II: Germany; Italy;  
FRUS, 1936, Vol. I: United Kingdom;  
FRUS, 1936, Vol. II: Albania; Germany; Italy; Rumania;  
FRUS, 1936, Vol. III: Iraq;  
FRUS, 1937, Vol. II: Iraq; United Kingdom;  
FRUS, 1938, Vol. I: Anglo-Italian Agreement;  
FRUS, 1938, Vol. I: International Rubber Agreement;  
FRUS, 1938, Vol. II: Italy;  
FRUS, 1938, Vol. V: Mexico; Venezuela;  
FRUS, 1939, Vol. II: Albania; Italy;  
FRUS, 1939, Vol. IV: Ethiopia; Iraq;  
FRUS, 1939, Vol. V: Colombia; Mexico;  
FRUS, 1940, Vol. II: Italy;  
FRUS, 1940, Vol. V: Mexico.

## BIBLIOGRAFIA

- AGA-ROSSI Elena – ZASLAVSKY Victor, *Evgenij Gnedin come testimone e storico del patto tedesco-sovietico*, in «Storia contemporanea 3», Anno XVIII, N° 3, giugno 1987, pp. 559-612;
- ALIMENTI Cesare, *La questione petrolifera italiana*, Torino 1937;
- BAGNASCO Erminio, *I sommergibili della seconda guerra mondiale*, Parma 1973;
- BAGNASCO Erminio – CERNUSCHI Enrico, *Le navi da guerra italiane 1940-1945*, Parma 2003;
- BANDINI Franco, *Tecnica della sconfitta*, Milano 1963;
- BANDINI Franco, *Il petrolio italiano*, Milano 1955;
- BANDINI Franco, *Gli italiani in Africa. Storia delle guerre coloniali (1882-1943)*, Milano 1980;
- BANDINI Franco, *Il cono d'ombra. Chi armò la mano degli assassini dei fratelli Rosselli*, Milano 1990;
- BANDINI Franco, *1943: l'estate delle tre tavolette*, Pavia 2005;
- BANDINI Franco, *L'occhio polemico*, Pavia 2006;
- BANDINI Franco, *Vita e morte segreta di Mussolini*, Milano 1978;
- BANDINI Franco, *L'uomo nero e la flotta Rossa (fascismo e URSS)*, Il Sabato, 15 dicembre 1990, n° 50, pp. 50-52;
- BASTIANINI Giuseppe, *Volevo fermare Mussolini. Memorie di un diplomatico fascista*, Milano 2005;
- BOYUN Guo – LYONS C. William – GHALAMBOR Ali, *Petroleum Production Engineering*, USA 2006;
- BRUNDU OLLA Paola, *Le origini diplomatiche dell'accordo navale anglo-tedesco del giugno 1935*, Milano 1974;
- BURGWYN H. James, *Il revisionismo fascista. La sfida di Mussolini alle grandi potenze nei Balcani e sul Danubio 1925-1933*, Milano 1979;
- CALCAN Gheorghe, *Aspects of technical progresses in Romanian petroleum industry in the inter-war period: drilling*, in «Annual of the University on Mining and Geology “St. Ivan Rilski”», Vol. 50, Part I, Geology and Geophysics, 2007;

CALCARA Geppi – FORESTA MARTIN Franco, *Per una storia della geofisica Italiana. La nascita dell'Istituto Nazionale di Geofisica (1936) e la figura di Antonino Lo Surdo*, Milano 2010;

CANALI Mauro, *Mussolini e il petrolio irakeno. L'Italia, gli interessi petroliferi e le grandi potenze*, Torino 2007;

CANALI Mauro, *Il delitto Matteotti*, Bologna 2004;

CASALI Antonio – CATTARUZZA Marina, *Sotto i mari del mondo. La Whitehead 1875-1990*, Roma-Bari 1990;

CEREGHINO Mario José – FASANELLA Giovanni, *Il golpe inglese. Da Matteotti a Moro: le prove della guerra segreta per il controllo del petrolio e dell'Italia*, Milano 2011;

CEVA Lucio, *Le forze armate*, Torino 1981;

CEVA Lucio, *Pianificazione militare e politica estera dell'Italia fascista 1923-1940*, in «Italia contemporanea», giugno 2000 n° 219, pp. 281-292;

CEVA Lucio, *L'evoluzione dei materiali bellici in Italia* (pp. 343-390), in DI NOLFO Ennio, RAINERO Romain, VIGEZZI Brunello (a cura di), *L'Italia e la politica di potenza in Europa (1938-1940)*, Milano 1985;

CEVA Lucio – CURAMI Andrea, *Industria bellica anni Trenta. Commesse militari, l'Ansaldo ed altri*, Milano 1992;

CIANCI Ernesto, *Nascita dello Stato imprenditore in Italia*, Milano 1977;

CIANO Galeazzo, *Diario 1937-1943*, Milano 2000;

CASTRONOVO Valerio, *FIAT. Una storia del capitalismo italiano*, Milano 2005;

CASTRONOVO Valerio, *Storia d'Italia 4. Dall'Unità a oggi. Tomo I*, Torino 1975;

CONTI Ettore, *Dal taccuino di un borghese*, Bologna 1986;

DE FELICE Renzo, *Mussolini il rivoluzionario (1883-1920)*, Torino 1995;

DE FELICE Renzo, *Mussolini il fascista I. La conquista del potere (1921-1925)*, Torino 1995;

DE FELICE Renzo, *Mussolini il fascista II. L'organizzazione dello Stato fascista (1925-1929)*, Torino 1995;

DE FELICE Renzo, *Mussolini l'alleato I. L'Italia in guerra 1940-1943. Tomo primo. Dalla guerra «breve» alla guerra lunga*, Torino 2006;

DEL BOCA Angelo, *Gli italiani in Libia II. Dal fascismo a Gheddafi*, Roma-Bari 1988;

DIGGINS P. John, *L'America Mussolini e il fascismo*, Bari 1972;

DI GREGORIO Pinella, *Oro nero d'Oriente. Arabi, petrolio e imperi tra le due guerre mondiali*, Roma 2006;

DI NOLFO Ennio, *Mussolini e la politica estera italiana (1919-1933)*, Padova 1960;

ENGDAHL William, *A century of war. Anglo-American oil politics and the New World Order*, London 2004;

FAVAGROSSA Carlo, *Perché perdemmo la guerra. Mussolini e la produzione bellica*, Milano 1946;

FROMKIN David, *Una pace senza pace*, Milano 1992;

GIANNINI Amedeo, *L'accordo italo-germanico per il carbone (1940)*, in «Rivista di studi politici internazionali», Anno XXI, N° 1, Gennaio-Marzo 1954, pp. 461-469;

GIORGERINI Giorgio, *Uomini sul fondo. Storia del sommergibilismo italiano dalle origini a oggi*, Milano 1994;

GIORGERINI Giorgio, *Da Matapan al Golfo Persico. La marina militare italiana dal fascismo alla Repubblica*, Milano 1989;

GIORGERINI Giorgio, *La guerra italiana sul mare. La Marina tra vittoria e sconfitta 1940-1943*, Milano 2001;

GIORGERINI Giorgio, *Storia della Marina. Dalla "Dreadnought" alla battaglia dello Jutland: 1905-1916, Volume 2*, Milano 1978;

GIORGERINI Giorgio, *Storia della Marina. Dalla prima alla seconda guerra mondiale: 1918-1939, Volume 3*, Milano 1978;

GIORGERINI Giorgio, *Storia della Marina. Profili. Volume 8*, Milano 1978;

GIORGERINI Giorgio, *Storia della Marina. Profili. Volume 9*, Milano 1978;

GIORGERINI Giorgio, *Storia della Marina. Profili. Volume 10*, Milano 1978;

GIRELLI Alberto (a cura di), *PETROLIO. Grezzo, raffinazione, prodotti*, Milano 1969;

GUARNERI Felice, *Battaglie economiche tra le due grandi guerre. Volume I, 1918-1935*, Milano 1953;

GUARNERI Felice, *Battaglie economiche tra le due grandi guerre. Volume II, 1935-1940*, Milano 1953;

GUINN Paul, *British strategy and politics 1914 to 1918*, London 1965;

HOWARD Michael, *The continental commitment*, London 1972;

HOWARD Roger, *Iran oil. The new Middle East challenge to America*, London-New York 2007;

HUREWITZ C. Jacob, *Diplomacy in the Near and Middle East. A Documentary record: 1535-1914. Volume I*, New York 1956;

HUREWITZ C. Jacob, *Diplomacy in the Near and Middle East. A Documentary record: 1914-1956. Volume II*, New York 1956;

HAYES Peter, *Industry and Ideology. IG Farben in the Nazi era*, Cambridge 1987;

ICKE David, *...E la verità vi renderà liberi*, Cesena 2001;

JONES S.J. David – PUJADÓ R. Peter, *Handbook of Petroleum Processing*, 2006 Dordrecht;

KEDOURIE Elie, *England and the Middle East. The destruction of the Ottoman Empire 1914-1920*, London 1956;

KENNEDY M. Paul, *L'antagonismo anglo-tedesco*, Milano 1993;

KENNEDY M. Paul, *Ascesa e declino della potenza navale britannica*, Milano 2010;

KENT Marian, *Oil and Empire. British policy and Mesopotamian oil 1900-1920*, London 1976;

KOVACS Giorgio Erberto, *Storia delle raffinerie di petrolio in Italia*, Roma 1964;

KRAMMER Arnold, *Fueling the Third Reich*, in «Technology and Culture», Vol. 19, N° 3, Luglio 1978, pp. 394-422;

LA FRANCESCA Salvatore, *La politica economica del fascismo*, Bari 1972;

LEPRINCE Pierre, *Petroleum Refining 3. Conversion processes*, Parigi 2001;

LEWIS Cleona – LEITH K. Charles, *World minerals and world peace*, Washington 1943;

LI VIGNI Benito, *Le guerre del petrolio. Strategie, potere, nuovo ordine mondiale*, Roma 2004;

LONGRIGG H. Stephen, *Oil in the Middle East. Its discovery and development*, London 1954;

LYTTELTON Adrian, *La conquista del potere. Il fascismo dal 1919 al 1929*, Roma-Bari 1974;

MARCEL Valérie – MITCHELL V. John, *Oil titans. National oil companies in the Middle East*, London 2006;

MARDER J. Arthur, *The Royal Navy and the Ethiopian crisis of 1935-36*, in «The American Historical Review», Vol. 75, N° 5 (June 1970), pp. 1.327-1.356;

MELOGRANI Piero, *Gli industriali e Mussolini. Rapporti tra Confindustria e fascismo dal 1919 al 1929*, Milano 1972;

MENEGHINI Teucle, *In Mediterraneo potevamo mettere in ginocchio l'Inghilterra*, Fasano di Brindisi 1999;

MEYER Lorenzo, *Mexico and the United States in the oil controversy 1917-1942*, Austin 1977;

MEZZETTI Fernando, *Fascio e martello. Quando Stalin voleva allearsi col Duce. Guido Relli: memorie d'un diplomatico dalla Russia zarista allo sfacelo europeo*, Milano 1997;

MIGONE Gian Giacomo, *Gli Stati Uniti e il fascismo. Alle origini dell'egemonia americana in Italia*, Milano 1980;

MIGONE Gian Giacomo, *La stabilizzazione della lira: la finanza americana e Mussolini*, in «Rivista di storia contemporanea», 1973 n° 2, pp. 145-185;

MINNITI Fortunato, *Le materie prime nella preparazione bellica dell'Italia (1935-1943) (parte prima)*, in «Storia contemporanea», febbraio 1986, anno XVII, n° 1, pp. 5-40

MONTI Mario, *L'Italia e il mercato mondiale del petrolio*, Roma 1930;

MORTARI Curio, *Il fiume d'oro nero. Viaggio dalla Mesopotamia alla Palestina*, Torino 1941;

MULLIGAN William – SIMMS Brendan, *The primacy of foreign policy in British History, 1660-2000*, UK 2010;

NEVAKIVI Jukka, *Britain, France and the Arab Middle East 1914-1920*, London 1969;

NICOLSON Harold, *Diaries and letters 1930-1939, Volume I*, New York 1968;

NOUSCHI André, *Le lotte per il petrolio nel Medio Oriente*, Milano 1970;

OVERY J. Richard, *Mobilization for total war in Germany 1939-1941*, in «The English Historical Review», Vol. 103, N° 408 (July 1988), pp. 613-639;

OVERY J. Richard, *Hitler's war and the German Economy: a reinterpretation*, in «The Economic History Review», New Series, Vol. 35, N° 2 (May 1982), pp. 272-291;

PALMAS Francesco, *Da grandi protettori a Grande Satana, Gli Stati Uniti e l'Iran dagli anni '50 a oggi*, in «Informazioni della Difesa», 3/2009 pp. 46-51;

PARKE HUGHES Thomas, *Technological momentum in history: hydrogenation in Germany 1898-1933*, in «Past & Present», N° 44, August 1969, pp. 106-132;

PETACCO Arrigo, *Faccetta nera. Storia della conquista dell'impero*, Milano 2003;

PETRACCHI Giorgio, *La Russia rivoluzionaria nella politica italiana. Le relazioni italo-sovietiche 1917-1925*, Bari 1982;

PHILLIPS Kevin, *Una dinastia americana. La famiglia Bush: l'aristocrazia del denaro e la crisi della democrazia*, Milano 2004;

PINOTTI Ferruccio, *Fratelli d'Italia*, Milano 2007;

PIZZIGALLO Matteo, *Alle origini della politica petrolifera italiana (1920-1925)*, Varese 1981;

PIZZIGALLO Matteo, *L'Agip degli anni ruggenti (1926-1932)*, Milano 1984;

PIZZIGALLO Matteo, *Mediterraneo e Russia nella politica italiana 1922-1924*, Milano 1983;

PIZZIGALLO Matteo, *La politica estera dell'Agip (1933-1940). Diplomazia economica e petrolio*, Milano 1992;

PIZZIGALLO Matteo, *La diplomazia dell'amicizia. Italia e Arabia Saudita (1932-1942)*, Napoli 2000;

PIZZORNI J. Geoffrey (a cura di), *L'industria chimica italiana nel Novecento*, Milano 2006;

POSTAN M. Michael, *British war production*, London 1975;

POZZI Daniele, *Dai gatti selvaggi al cane a sei zampe. Tecnologia, conoscenza e organizzazione nell'Agip e nell'Eni di Enrico Mattei*, Venezia 2009;

QUARTARARO Rosaria, *ITALIA – URSS, 1917-1941. I rapporti politici*, Napoli 1997;

QUARTARARO Rosaria, *La crisi Mediterranea del 1935-36*, in «Storia contemporanea», Anno VI, N° 4, Dicembre 1975, pp. 801-846;

REIMANN Günter, *Patents for Hitler*, London 1945;

RISPOLI Maurizio, *L'evoluzione dell'industria della raffinazione del petrolio in Italia nel periodo della grande crisi*, in «Industria e banca nella grande crisi 1929-1934», Milano 1978, pp. 116-133;

RISTUCCIA C. Andrea, *The 1935 sanctions against Italy: would coal and oil have made a difference?*, in «European Review of Economic History», N° 4 2000, pp. 85-110;

RIVA Valerio, *Oro da Mosca. I finanziamenti sovietici al PCI dalla Rivoluzione d'ottobre al crollo dell'URSS*, Milano 1999;

SADKOVICH J. James, *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, Gorizia 2006;

SADKOVICH J. James, *Minerali, armamenti e tipo di guerra: la sconfitta italiana nella seconda guerra mondiale*, in «Storia contemporanea», Anno XVIII, N° 6, Dicembre 1987, pp. 1.267-1.308;

SAMPSON Anthony, *Le sette sorelle. Le grandi compagnie petrolifere e il mondo che hanno creato*, Milano 1976;

SEDILLOT René, *Storia del petrolio*, Roma 1975;

SHEEHAN Michael, *The balance of power. History and theory*, London 2005;

SHIRER L. William, *Storia del Terzo Reich, Volume I*, Torino 1990;

SHIRER L. William, *Storia del Terzo Reich, Volume II*, Torino 1990;

SIMON S. Reeva, *Iraq between the two World Wars. The Militarist Origins of Tyranny*, New York 2004;

SIMON S. Reeva – TEJIRIAN H. Eleanor, *The Creation of Iraq, 1914-1921*, New York 2004;

SQUARZINA Federico, *Le ricerche di petrolio in Italia. Cenni storici dal 1860 e cronache dell'ultimo decennio*, Roma 1958;

STOKES G. Raymond, *The oil industry in Nazi Germany, 1936-1945*, in «The Business History Review», Vol. 59, N° 2, 1985, pp. 254-277;

STRIKA Vincenzo, *Il mancato viaggio di re Faysal I in Italia. I rapporti italo-iracheni (1929-1933)*, in «Storia contemporanea», Anno XVI, N° 3, Giugno 1984, pp. 371-398;

SUTTON Antony, *Western Technology and Soviet Economic Development 1917-1930*, Stanford 1968;

SUTTON Antony, *Wall Street and FDR*, New York 1975;

SUTTON Antony, *Wall Street and the Bolshevik Revolution*, New York 2011;

SUTTON Antony, *Wall Street and the rise of Hitler*, New York 1976;

TILLET R. Lowell, *The Soviet role in League sanctions against Italy 1935-36*, in «American Slavic and East European Review», Vol. 15, N° 1, February 1956, pp. 11-16;

TRANFAGLIA Nicola, *Vita di Alberto Pirelli (1882-1971). La politica attraverso l'economia*, Torino 2010;

WAUQUIER Jean-Pierre, *Petroleum refining 1. Crude Oil, petroleum products, process flowsheets*, Parigi 1995;

WAUQUIER Jean-Pierre, *Petroleum refining 2. Separation processes*, Parigi 2000;

WATKINS N. Robert, *Petroleum refinery distillation*, Houston 1979;

WEBSTER Richard A., *Una speranza rinviata. L'espansione industriale italiana e il problema del petrolio dopo la prima guerra mondiale*, in «Storia Contemporanea», Anno XI, n° 2 Aprile 1980, pp. 219-281;

YERGIN Daniel, *The Prize. The epic quest for oil, money, and power*, London 1991;

ZANE Marcello, *Alfredo Giarratana. Un manager dell'energia nelle vicende sociali ed economiche di Brescia e dell'Italia del Novecento*, Brescia 2001.