

NUOVA **ANTOLOGIA** 
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 5
2024

Fascicolo 20. Ottobre 2024
Storia Militare Contemporanea



Società Italiana di Storia Militare

Direttore scientifico Virgilio Ilari
Vicedirettore scientifico Giovanni Brizzi
Direttore responsabile Gregory Claude Alegi
Redazione Viviana Castelli

Consiglio Scientifico. Presidente: Massimo De Leonardis.

Membri stranieri: Christopher Bassford, Floribert Baudet, Stathis Birthacas, Jeremy Martin Black, Loretana de Libero, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, Gregory Hanlon, John Hattendorf, Rotem Kowner, Yann Le Bohec, Aleksei Nikolaevič Lobin, Prof. Armando Marques Guedes, Prof. Dennis Showalter (†). *Membri italiani:* Livio Antonielli, Marco Bettalli, Antonello Folco Biagini, Aldino Bondesan, Franco Cardini, Piero Cimbolli Spagnesi, Alessandra Dattero, Piero del Negro, Giuseppe De Vergottini, Carlo Galli, Marco Gemignani, Roberta Ivaldi, Nicola Labanca, Luigi Loreto, Gian Enrico Rusconi, Carla Sodini, Gioacchino Strano, Donato Tamblé.

Comitato consultivo sulle scienze militari e gli studi di strategia, intelligence e geopolitica: Lucio Caracciolo, Flavio Carbone, Basilio Di Martino, Antulio Joseph Echevarria II, Carlo Jean, Gianfranco Linzi, Edward N. Luttwak, Matteo Paesano, Ferdinando Sanfelice di Monteforte.

Consulenti di aree scientifiche interdisciplinari: Donato Tamblé (Archival Sciences), Piero Cimbolli Spagnesi (Architecture and Engineering), Immacolata Eramo (Philology of Military Treatises), Simonetta Conti (Historical Geo-Cartography), Lucio Caracciolo (Geopolitics), Jeremy Martin Black (Global Military History), Elisabetta Fiocchi Malaspina (History of International Law of War), Gianfranco Linzi (Intelligence), Elena Franchi (Memory Studies and Anthropology of Conflicts), Virgilio Ilari (Military Bibliography), Luigi Loreto (Military Historiography), Basilio Di Martino (Military Technology and Air Studies), John Brewster Hattendorf (Naval History and Maritime Studies), Elina Gugliuzzo (Public History), Vincenzo Lavenia (War and Religion), Angela Teja (War and Sport), Stefano Pisu (War Cinema), Giuseppe Della Torre (War Economics).

Nuova Antologia Militare

Rivista interdisciplinare della Società Italiana di Storia Militare
Periodico telematico open-access annuale (www.nam-sism.org)
Registrazione del Tribunale Ordinario di Roma n. 06 del 30 Gennaio 2020
Scopus List of Accepted Titles October 2022 (No. 597)
Rivista scientifica ANVUR (5/9/2023) Area 11



Direzione, Via Bosco degli Arvali 24, 00148 Roma
Contatti: direzione@nam-sigm.org ; virgilio.ilari@gmail.com

©Authors hold the copyright of their own articles.

For the Journal: © Società Italiana di Storia Militare
(www.societaitalianastoriamilitare@org)

Grafica: Nadir Media Srl - Via Giuseppe Veronese, 22 - 00146 Roma
info@nadirmedia.it

Gruppo Editoriale Tab Srl -Viale Manzoni 24/c - 00185 Roma
www.tabedizioni.it

ISSN: 2704-9795

ISBN Fascicolo 978-88-9295-989-7

NUOVA **ANTOLOGIA** 
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 5
2024

Fascicolo 20. Ottobre 2024
Storia Militare Contemporanea



Società Italiana di Storia Militare



The banner, shown courtesy of the Schwind Collection to Pēteris Cedrinš, is the personal banner of prince Avalov, commander of the West Volunteer Army (Западная добровольческая армия), a White Russian anti-Bolshevik and pro-German force created by Germany Gen. von der Goltz in August 1919 merging the rest of German Freikorps in the Baltic States and some Russian POWs with the Special Russian Corps raised in November 1918 by Gen. Graf Fëdor Arturovič Keller and by Cossack Gen. Pavel Bermond, later Prince Avalov, both Knights of the Russian Branch of the Sovereign Order of Saint John of Jerusalem (SOSJJ). The Corps lent allegiance to Kolchak's white government and later to a Latvian puppet government supported by Berlin, and fought against both the Bolshevik and the Latvian democratic government supported by the Entente, being disbanded in December 1919. The Banner front shows the imperial coat of arms. On the reverse, the Black Maltese Cross with Crown of Thorns memorializes General Graf Keller, murdered by the Bolsheviks

<http://www.theknightsofsaintjohn.com/History-After-Malta.htm>;

<http://www.vexillographia.ru/russia/beloe.htm>;

<http://lettonica.blogspot.com/2007/11/bear-slayers-day.html> (Pēteris Cedrinš, *Bear Slayer's Day*, 11 November 2007). Cedrinš posted the image of the Flag's recto on wikipedia commons.

L'assicurazione statale dei rischi di navigazione durante la Grande guerra

attraverso gli atti dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni

di Pietro VARGIU¹

ABSTRACT. This article illustrates the initiatives taken by the Italian government, at the outbreak of the Great War, to support shipping companies with a state-sponsored marine insurance scheme, as private market insurers were not able to provide adequate cover for war-related risks. It also captures the evolution of the relevant legal framework during the First world war and the main operational elements implemented by the Istituto Nazionale delle Assicurazioni (INA) to manage the scheme. It offers some examples of claims submitted by the shipowners, due to war causes and descriptions of solutions chosen by other countries to cope with insufficient insurance coverage for their respective merchant navies (U.S.A., France, UK, Germany). The analysis is mostly based on original documents from the INA historical archive (Board of Directors meetings minutes, financial reporting, letters).

KEYWORDS. WORLD WAR ONE, SHIPPING INSURANCE IN WARTIME, ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI.

1 Introduzione

L' evidente importanza vitale dei collegamenti e dei trasporti marittimi² li rende in caso di conflitto uno dei principali obiettivi strategici della guerra economica, attuata tanto nei confronti dei belligeranti quanto dei neutrali, sia con azioni militari dirette (restrizione o interdizione del traffico mediante blocco navale a distanza, minamento o sabotaggio, nonché con diretto attacco corsaro, subacqueo, aereo) sia con misure di compellenza indiretta come

1 Country manager, Italia presso Compagnie Française d'Assurance pour le Commerce Extérieur S.A. (Coface).

2 Martin VAN CREVELD, *Supplying War, logistics from Wallenstein to Patton*, 2d ed., Cambridge University Press, 2004, pp. 109-141.

la minaccia di sanzioni secondarie nei confronti dei neutrali per indurli a ridurre o interrompere il traffico con uno dei belligeranti; ad esempio, il divieto o il diniego selettivo di copertura assicurativa dei rischi di navigazione (fattore di per sé importantissimo dell'economia dei trasporti, come ci ricorda *Il Mercante di Venezia* di Shakespeare³). Ma anche in assenza di restrizioni, il rischio derivante dallo stato di guerra eleva il costo delle assicurazioni a tassi proibitivi⁴. Senza addentrarci nella storia della guerra corsara nell'esperienza dell'Europa moderna, basti ricordare che tra gli effetti economici delle guerre vi fosse di dirottare il commercio dalle rotte marittime (Atlantica e Mediterranea) alle rotte terrestri e fluviali e di limitare la navigazione mercantile al cabotaggio in convogli scortati e nel raggio dalle difese costiere. Del resto, vediamo anche oggi come il rischio abbastanza modesto di poter essere colpiti dagli attacchi missilistici degli Houti nello stretto di Bab al-Mandab abbiano indotto molte Compagnie marittime occidentali a preferire la vecchia e più costosa rotta Atlantica rispetto a quella di Suez.

Anche in tempo di pace e di libertà di navigazione, le assicurazioni marittime sono probabilmente quelle maggiormente complesse. La copertura richiede infatti capitali molto più ingenti e una gestione molto più onerosa (specie per la valutazione di sinistri in acque internazionali o in giurisdizioni estere). Anche il calcolo attuariale dei premi delle polizze marittime è meno affidabile rispetto, ad esempio, alle polizze vita o automobilistiche, perché da un lato i fattori e le cause di sinistro in navigazione sono meno prevedibili e dall'altro la base statistica (numero dei sinistri per totale delle navi) è molto più ristretta (rispetto al numero degli autoveicoli e delle persone)⁵.

Benché vietato dal trattato di Utrecht del 1714 in quanto considerato guerra al commercio e violazione del principio di neutralità, il blocco navale a distanza

3 Giulio GIACCHERO, *Storia delle assicurazioni marittime. L'esperienza genovese dal Medioevo all'età contemporanea*, SAGEP Libri & Comunicazione, 1984. Iris ORIGO, *Il mercante di Prato. La vita di Francesco Datini: alle origini del capitalismo italiano*, Il Corbaccio, Milano 2005, pp. 106-108.

4 «War risks raise marine insurance premiums», *Economist Intelligence EIU*, Jan. 12, 2024. Chris HALES *et alii*, «The Importance of Marine War Insurance in Today's Global Shipping Industry», *Amwins Global Risks*, London, 2024.

5 Sui concetti di base dell'assicurazione marittima v. la rubrica mensile di Clemente FARGION dedicata al Ramo Trasporti, nella *Rivista Assinews* (mensile di tecnica, norme, giurisprudenza e informazioni assicurative), Ed. Assinform (Gruppo Class), Pordenone; nn. 329-350 (maggio 2021-marzo 2023).

fu attuato su larga scala dall'Inghilterra già durante le guerre del 1792-1815 e dall'Intesa durante la grande guerra con effetti devastanti sugli Imperi Centrali e alla lunga risolutivi del conflitto⁶. Trasformando le navi in obiettivi dichiarati dell'azione nemica, lo stato di guerra eleva in modo esponenziale le tariffe applicabili, inducendo le Compagnie a abbandonare completamente l'esercizio del ramo. Come scrive l'*International Encyclopedia of First World War*:

«Allied capacity at sea to sustain global transport and supply determined their ability to prevail in the First World War. The deployment of convoys to triumph over submarine warfare was an important dimension to winning the supply war. But no less pivotal were the acquisition of sufficient tonnage and the timely clearance of goods through ports despite severe strains total war forced upon supply routes and harbors. Particularly critical was the reservoir of maritime expertise and experience mobilized to master wartime logistics. Meanwhile command of the seas, blockade, and blacklisting effectively cut Central Power over sea supply lines.»⁷

Fortemente dipendente dalle importazioni di beni⁸, l'Italia fu interessata dai provvedimenti inglesi e francesi già durante l'iniziale neutralità⁹, mentre l'accesso degli armatori alle assicurazioni divenne più difficile e costoso. Con l'entrata in guerra vennero mano anche le Compagnie degli Imperi Centrali, mentre l'intera marina mercantile fu mobilitata ed esposta alla guerra subacquea austriaca e,

6 Crono-bibliografia in Virgilio ILARI, *Economic Warfare. Storia dell'arma economica*, Quaderno SISM 2017, Acies Edizioni Milano, pp. 566-575 (Phase II, Great War, 1914-1921). Giovanni PUNZO, «Gli effetti economici del blocco alleato (1914-1919)», *ivi*, pp. 219-232.

7 Michael B. MILLER, «Sea Transport and Supply», *International Encyclopedia of First World War 1914-1918 On Line* (Version 1.0 | Last updated 08 January 2017). Cfr. William D. WINTER, «Marine Insurance in a World at War», *Journal of the American Association of University Teachers of Insurance*, Vol. 9, No. 1, 1042, pp. 39-44.

8 Gianni TONIOLO, *Storia Economica dell'Italia Liberale, 1915-1918*, Il Mulino, Bologna 1988, pp. 211-2; *Id.* (cur.), *La Banca d'Italia, Economia di Guerra 1914-1919*, (Collana Storica della Banca d'Italia), Gius. Laterza & Figli, Bari, 1989, pp. 44-45.

9 La futurologia militare, in voga fra il 1870 e il 1914, aveva abituato l'opinione pubblica europea all'idea che la "prossima guerra" avrebbe avuto una dimensione soprattutto marittima, tanto che, come ricorda Mario Isnenghi, questa fu la prima avvisaglia colta dal giornalista Luigi Barzini la notte stessa della dichiarazione di guerra tedesca alla Russia. In navigazione sul piroscafo spagnolo *Alfonso XIII* Barzini annotava: «All'alba, sull'orizzonte si è profilato lontano un transatlantico a due ciminiere. Era fuori d'ogni rotta, deviava al Sud. Fuggiva. Fuggiva la Francia e l'Inghilterra dove doveva approdare, fuggiva l'Europa in armi, andava forse alle Baleari col suo carico di merci e d'uomini, a cercarvi un rifugio neutrale. Era cominciato il terrore sui mari». (Mario ISNENGI, *La Grande Guerra*, 3a ed., Firenze, Giunti, 2002, p. 12).

dal 1916, anche tedesca.¹⁰ Ciò rese necessario tutelare gli armatori con un appropriato livello di copertura assicurativa, regolando la materia con un regime misto pubblico-privato, costantemente aggiornato in base all'esperienza nazionale e alla normativa alleata. L'attuazione del regime fu naturalmente attribuita all'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, ente economico a controllo statale, dotato di una struttura che consentiva un'operatività del tutto analoga a quella delle assicurazioni private, ma con dirigenti nominati dal Ministero, che gestivano le attività in maniera sostanzialmente monopolistica. Scopo di questo articolo è ricostruire la gestione italiana del rischio di guerra in navigazione attraverso l'ampia documentazione conservata presso l'archivio dell'INA.¹¹

2 le prime misure del governo e il coinvolgimento dell'INA

Per ovviare alla crisi delle assicurazioni che fin dallo scoppio della guerra stava minacciando di paralizzare il traffico marittimo, il ministro dell'agricoltura, industria e commercio Giannetto Cavasola (1840-1922)¹² propose l'assunzione da parte dello Stato della copertura indiretta, sotto forma di riassicurazione di una parte «anche molto elevata» del rischio speciale di guerra (sequestro di nave, danneggiamento, sospensione di viaggio), in modo da incoraggiare l'assunzione diretta del rischio da parte di un Consorzio di armatori o di Compagnie di navigazione, ovvero anche di una Compagnia di Assicurazione. L'idea era di utilizzare a tal fine l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, ente pubblico creato appena due anni prima, che disponeva dell'unica struttura burocratica in grado di gestire la riassicurazione. Cavasola incaricò il direttore generale del credito e della previdenza di comunicare verbalmente il suo proposito al direttore generale dell'INA Carlo Tocci, il quale ne dette comunicazione al Comitato permanente nella seduta

10 Decreto Luogotenenziale, 29 luglio 1915, n. 1167 (G. U. n. 196 del 07-08-1915).

11 Serena POTTIO, «La costituzione dell'INA e il monopolio statale delle assicurazioni (1912-1922)», *Pecunia*, N. 15 (2012), pp. 163-200. EAD., *L'INA: gli anni del monopolio (1912-1923)*, FrancoAngeli, Collana di Storia Economica, Milano 2017. V. pure P. VARGIU Pietro, «Le polizze speciali di assicurazione per i combattenti della grande guerra attraverso gli atti dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni», *Nuova Antologia Militare*, N. 4 fasc. 16, nov. 2023, pp. 349-352 e Alessandro V. GUCCIONE, *Storia della legislazione bancaria finanziaria e assicurativa dall'unità d'Italia al 2011*, Collana storica della Banca d'Italia - Serie contributi, Vol. XI, Parte III (Assicurazioni), Marsilio Editori, Venezia, 2012, p. 501.

12 Alfonso SCIROCCO, «Cavasola, Giannetto», *Dizionario Biografico degli Italiani (DBI)*, 23, 2016.

del 14 agosto 1914. In prima battuta l'accoglienza non fu entusiastica:

«nella discussione a cui danno luogo le comunicazioni del Direttore Generale si esprime il dubbio che la organizzazione dell'Istituto non si presti allo esercizio del difficile e rischio ramo delle assicurazioni marittime, specialmente nei riguardi tecnici della determinazione dei premi e della liquidazione dei sinistri. Ad ogni modo, il Comitato prega il direttore Generale di chiedere al Ministero elementi più completi e precisi, che possano servire ad un più esteso esame del problema.»¹³

Analoga reazione ebbe inizialmente anche il Consiglio di amministrazione, guidato da Bonaldo Stringher (1854-1930, all'epoca anche Direttore Generale della Banca d'Italia)¹⁴, nell'adunanza del 22 agosto 1914¹⁵. Ma nel frattempo il Ministero aveva messo a punto uno schema di proposta concordato fra il direttore generale del credito e della previdenza e quello della marina mercantile, visionato dal Comitato permanente dell'INA, e approvato il 24 agosto, con voto unanime, anche dal Consiglio di amministrazione.¹⁶

La tematica, tecnicamente vasta e complessa, viene affrontata in tempi rapidi e con un approccio "aziendalistico" e poco burocratico, soprattutto considerando le prassi organizzative ed amministrative dell'epoca. Il verbale citato è anche illuminante circa i rapporti intercorrenti tra INA ed i vertici ministeriali (di fatto gli "azionisti" dell'Istituto). Dall'analisi della documentazione originale vedremo in diverse occasioni una velocità di decisione e una capacità organizzativa rimarchevole, sia da parte dei Ministeri, sia dell'INA e del suo *management*.¹⁷

13 INA - Comitato permanente / Vol. 5.13 (1914/08/14), pp. 179-181.

14 Luciano SEGRETO, «Stringher, Bonaldo», *Dizionario Biografico degli Italiani*, 94, 2019.

15 INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 11.6 (1914/08/22), pp. 130-132

16 INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 11.7 (1914/08/24), pp. 139-145: «Il Vice Presidente, riferendosi alle comunicazioni fatte nella precedente adunanza circa il proposito del Governo di assumere la riassicurazione del rischio di guerra nei trasporti marittimi, e l'intendimento di affidare la gestione di questo servizio, per conto dello Stato, allo Istituto Nazionale delle Assicurazioni, informa i Colleghi che, in adempimento della deliberazione del Consiglio, il Comitato permanente ha esaminato lo schema di proposta compilato dal Direttore Generale del Credito e della Previdenza d'accordo con il Direttore Generale della Marina Mercantile ed officiosamente comunicato al Direttore Generale dello Istituto ed a lui. Tale esame è stato fatto in una riunione dei membri del Comitato permanente alla quale è intervenuto anche lo stesso Direttore Generale del Credito e della Previdenza. D'accordo con lui sono stati formulati alcuni criteri fondamentali che possono essere base e condizione della prestazione che dal Governo è richiesta all'Istituto Nazionale per il servizio onde trattasi».

17 INA - Comitato permanente/ Vol. 6.3 (1914/08/24), pp. 22.25.

I criteri di copertura assicurativa per i rischi di guerra in navigazione erano i seguenti:

- La riassicurazione era limitata al naviglio nazionale, ai carichi esportati o importati da o per l'Italia viaggianti su nave nazionale o neutra, purché debitamente già assicurata per il rischio speciale di guerra. La determinazione dei viaggi non coperti da assicurazione per rischi di guerra era attribuita al ministero della marina.
- l'assicurazione riguardava i rischi di preda, di distruzione, danneggiamento, arresto ed interruzione di viaggio, per fatto di potenza belligerante, esclusi i casi dipendenti da contrabbando di guerra, violazione di blocco, assistenza ostile ed inosservanza degli ordini delle autorità. L'indennizzo per danni indiretti rispetto alla nave e al carico era limitato ai casi di arresto, non seguito da preda, e di interruzione del viaggio ed era pari al 5% del capitale assicurato, conteggiato a giorni, oltre paghe per l'equipaggio, secondo risultanze del contratto di arruolamento;
- l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, per conto e nell'interesse dello Stato, riassicurava Compagnie nazionali (eccezionalmente Compagnie estere) fino al 90% del rischio di guerra (era data facoltà alla Commissione di cui appresso di ridurre tale limite). Potevano ottenere la riassicurazione, oltre che le Compagnie di assicurazione, le mutue assicuratrici tra armatori nazionali che possedevano navi per oltre 25.000 tonnellate di stazza lorda complessiva. La determinazione delle condizioni di polizza e dei premi nei limiti del ½% al 5% a viaggio e il controllo nei sinistri erano attribuite ad apposita Commissione composta dai rappresentanti dei Ministeri competenti e dell'INA¹⁸. L'INA per questo servizio teneva una gestione separata e aveva diritto al rimborso delle spese sostenute.
- la riassicurazione dei rischi di guerra, così per la nave come per il carico, non poteva essere fatta solo in caso di preesistente assicurazione generale di almeno il 50% per i rischi ordinari di navigazione. Per le Compagnie di navigazione e per gli armatori che possedevano più di 25.000 tonnellate di stazza lorda era ammessa la autoassicurazione.

Dal punto di vista tecnico/assicurativo, anche leggendo gli atti con occhi attuali, è rimarchevole la “modernità” delle soluzioni proposte, sia in termini di definizione del rischio coperto, sia per quanto riguarda le esclusioni di polizza e l'estensione ai rischi indiretti (calcolata con un saggio di rendimento in linea con i titoli pubblici del tempo).

18 Durante le fasi salienti del conflitto, la commissione fu composta da Bonaldo Stringher (Presidente INA e Direttore generale della Banca d'Italia); Alberto Beneduce (Consigliere delegato INA), Vincenzo Camanni (Direttore generale del Credito, della Cooperazione delle Assicurazioni private presso il Ministero dell'Industria, Agricoltura e Commercio); Pierluigi Bergamaschi (Ispettore centrale di Ragioneria presso il Ministero del Tesoro); Eugenio Genta (Capitano di Vascello), Vincenzo Giuffrida (Consigliere di Stato), Carlo Bruno (Direttore Generale della Marina Mercantile presso il Ministero dei Trasporti). [INA- Consiglio di amministrazione / Vol. 33.6 (1917/12/15) pp. 101-102].

I criteri assuntivi (presenza di polizza “base” di valore congruo, consenso alla *self-insurance* con riserve a bilancio) dimostrano che gli estensori avevano ben chiari i principi assicurativi e miravano non soltanto a raggiungere un obiettivo dettato dal Governo, ma a farlo in maniera sostenibile. Tre elementi in particolare caratterizzavano la prevalenza dell’interesse pubblico: a) all’INA era garantito il puro rimborso dei costi, senza alcun margine ; b) erano esclusi dalla copertura i viaggi non di interesse nazionali e i carichi viaggianti su nave non assicurata propriamente (per evitare al bilancio dello Stato dei sinistri che potremmo definire “potenzialmente strumentali”); c) alla Commissione governativa era attribuita ampia discrezionalità nella definizione di prezzi e tariffe, nell’ambito di una forchetta di *pricing* molto ampia, con tariffe congrue coi rischi e perciò piuttosto rilevanti. Lo scopo era di garantire il commercio internazionale, la navigazione e l’approvvigionamento di derrate e materie prime, non di “sovvenzionare a pioggia” il settore navale o gli armatori.

3 Il quadro normativo; il R.D. 30 agosto 1914, n. 902

La nuova disciplina dei rischi di guerra in navigazione fu promulgata con Regio Decreto del 30 agosto 1914, n. 902, entrato subito in vigore¹⁹. La formula giuridica era di una «autorizzazione temporanea», nell’interesse e per conto dello Stato, all’assunzione da parte dell’INA degli speciali rischi di guerra in navigazione mediante riassicurazione fino al 90% dei rischi assunti da Compagnie nazionali, ed eccezionalmente anche da Compagnie estere e dai sindacati e consorzi di mutua assicurazione fra armatori nazionali con proprietà di naviglio complessivamente superiori a 25.000 t di stazza lorda. L’INA doveva tenere una gestione separata, demandata ad una Commissione speciale, con diritto al rimborso delle spese.

L’assicurazione, limitata alle navi nazionali ed eccezionalmente di bandiera neutrale, copriva i danni provenienti da guerra, ostilità, rappresaglie, arresti, catture, confische, molestie di Governi esteri ed in generale da «qualsiasi accidente o fortuna di guerra» riportati dalle merci e dai corpi delle navi, comprese le macchine, gli attrezzi e il corredo. I massimali erano dell’80% sui corpi delle navi,

¹⁹ GUCCIONE Alessandro V., *Storia della legislazione bancaria finanziaria e assicurativa dall’unità d’Italia al 2011*, Collana storica della Banca d’Italia; Serie contributi Vol. XI, Parte III (le Assicurazioni), Marsilio Editori, Venezia, 2012, p. 503.

macchine, attrezzi, e del 100% sulle merci. Circa il premio il decreto stabiliva una tariffa variabile dallo 0,5 al 2% del valore assicurato per ciascun viaggio, ben più restrittiva del massimale (5%) previsto dalla bozza approvata dal consiglio di amministrazione dell'INA. Di fatto però la tariffa fu applicata con ampie variazioni.

4 funzionamento pratico dello schema riassicurativo previsto dal R.D. n. 902, tariffe, condizioni operative ed aspetti organizzativi nel periodo prebellico

In poche settimane, l'INA getta le basi per la struttura organizzativa che dovrà gestire la riassicurazione dei rischi di guerra. Il 25 settembre 1914, il Comitato permanente dell'Istituto prende atto dello scenario politico, del fatto che già nove Compagnie si sono dimostrate interessate allo schema riassicurativo e determina le modalità operative da seguire per la gestione delle coperture, attraverso:²⁰

- la definizione dei testi di polizza, per i corpi delle navi e per le merci, approvati dalla Commissione Governativa, nel rispetto delle disposizioni del Decreto Ministeriale del 30 agosto (incluse le quote di rischio a carico della Compagnia, lo “scoperto” applicato all'armatore e le provvigioni accordate alle Compagnie *fronter*);
- l'indicazione che l'accettazione di rischi superiori alle 500 mila lire richiederanno benestare esplicito della Commissione Governativa;
- il principio che i sinistri dovranno essere denunciati entro 24 ore;
- l'istituzione di un Ufficio Speciale, costituito a Genova, in quanto ivi presenti la maggior parte delle Compagnie che esercitano il ramo delle assicurazioni marittime²¹.

Vengono anche definite le tariffe applicabili (che variano sostanzialmente a seconda della durata del viaggio e delle zone geografiche)²².

Come previsto dal R.D., l'attività assicurativa non è svolta direttamente dall'I-

²⁰ INA - Comitato permanente / Vol. 6.5 (1914/09/25), p. 34/36.

²¹ Le medesime considerazioni informazioni verranno, più formalmente, discusse durante il C.d.A. dell'Istituto, il giorno successivo; si veda INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 1.9 (1914/09/26), p. 158/160.

²² INA - Carte del presidente Bonaldo Stringher; “5 - Gestioni Speciali” / “2 - Rischi di guerra in navigazione” 18 “Assunzione dei rischi di guerra in navigazione” 1914/11. V. in appendice esempio di polizza con relative tariffe.

NA, ma delle Compagnie già attive nel ramo, che sono tenute a retrocedere quota dei premi (ottenendo in cambio le citate “provvigioni”), a fronte dell’impegno di INA di rimborsare loro una percentuale, predefinita e sostanziale, degli eventuali sinistri. Alle Compagnie resteranno però premi e sinistri relativi ai tradizionali rischi di trasporto marittimo. Solo la partita “rischio guerra” risulterà riassicurata.

L’ufficio di Genova all’inizio sarà formato da un responsabile e due addetti. Potrebbe sembrare uno staff modesto per un’iniziativa di tale portata, ma si trattava di uno schema di riassicurazione (quindi con l’emissione delle polizze svolta dalle Compagnie coinvolte, già strutturate) e che l’attività deliberativa era svolta dalla Commissione governativa²³.

La decisione del Ministero di operare in forma di riassicurazione ha consentito di rendere operativo lo schema in tempi rapidi, se consideriamo le tecniche amministrative del tempo (basate sostanzialmente su scambi di documenti cartacei e su contabilità manuale con registri e quietanze fisiche).

Fondamentale l’opera di *moral suasion* svolta dal Governo sulle Compagnie private (tra cui si annoveravano i maggiori operatori del settore, quali Assicurazioni Generali, Riunione Adriatica di Sicurtà, Mutua Marittima Nazionale), affinché aderissero allo schema di riassicurazione sin dal primo momento, con l’obiettivo di fornire una copertura uniforme ed estesa agli armatori.²⁴

L’azione combinata del Ministero dell’Agricoltura, Industria e Commercio, dell’INA, del Governo in senso lato e l’interesse che la copertura suscita tra gli addetti ai lavori, fanno sì che l’iniziativa abbia un successo pressoché immediato. Già solo dopo un paio di settimane di esercizio del ramo, i riscontri sono favorevoli.

23 I componenti verranno retribuiti 15 lire a seduta, 10 lire per il segretario; vedi INA - Comitato permanente / Vol. 6.11 (1914/11/10); cifre tutto sommato modeste, se consideriamo che un impiegato dell’INA in possesso di laurea percepiva nel periodo 3.000 lire annue, se di prima nomina, e fino a 10.000 per i Capi Ufficio di prima categoria; vedasi INA - Carte del presidente Bonaldo Stringher “2 - Regolamento interno del Personale” 1 “Regolamento interno del Personale dell’Istituto: Atti della Commissione istituita dal CdA”; Verbale della seduta del 22 dicembre 1913 e Verbale della seduta del 18 dicembre 1913; in Appendice 3 le disposizioni operative per il funzionamento dell’Ufficio Speciale.

24 Generali e Riunione Adriatica di Sicurtà avevano sede in Trieste; a tale data erano comunque ancora autorizzate ad operare nel Regno d’Italia, che ancora non era entrato in guerra contro gli Imperi centrali. Restrizioni all’operatività delle imprese assicurative estere saranno implementate con il Decreto Luogotenenziale n. 1167 a decorrere dal 29 luglio 1915.

... il Direttore Generale, riferisce che il servizio procede senza difficoltà d'ordine amministrativo, così per quanto riguarda il lavoro della Commissione, come per quanto riferisce a quello dell'Ufficio di Genova. Le operazioni concluse a tutto il 30 settembre... ammontano a L. 18.883.288,60 di capitali riassicurati, cui corrispondono L. 187.603,22 di premi, che devono essere depurati di L. 21.703,51 di provvigioni spettanti alle Compagnie²⁵.

Vedremo dall'evidenza di alcuni sinistri occorsi in quei mesi che il valore assicurato di una nave (compreso di carico) si collocava orientativamente intorno alle 500 / 600 mila lire (tra corpo e merci); significa che circa 30 / 40 navi si sono assicurate nel giro di pochi giorni.

Le Compagnie assicurative inizialmente convenzionate sono 10, ma altre 6 avevano in corso negoziazioni. Era anche stata stipulata una convenzione speciale con la Mutua Marittima Nazionale, che aveva in programma di assicurare viaggi oceanici per importi molto rilevanti (oltre 80 milioni di lire di capitale).²⁶

Il rapporto tra premi e capitali assicurati si colloca intorno all'1%; considerando le tariffe definite dal Ministero, si può dedurre che, almeno in quel periodo, la riassicurazione riguardasse principalmente porti mediterranei.²⁷

Il successivo 10 novembre 1914, i dati contabili raccolti evidenziano premi per 902 mila lire, in relazione a 111 milioni di lire di capitale assicurati (complessivamente per corpi di navi e carichi) per la riassicurazione di Compagnie private e per 149 mila lire (per 12 milioni di capitali assicurati) per l'operatività diretta di rischi afferenti ad Autorità pubbliche e Ferrovie. L'ufficio speciale di Genova appare in pieno funzionamento, avendo provveduto l'INA ad affittare appositi locali ed assumere il personale necessario.²⁸

A fine dicembre, i capitali assicurati ammonteranno a 225 milioni per 1,7 milioni di premi²⁹, per raggiungere i 400 milioni a fine gennaio 1915 (con corrispondenti 3,1 milioni di lire di premi³⁰).

A titolo di sommario raffronto, nel decennio 1900 – 1910 le importazioni di

25 INA - Consiglio di amministrazione / Volume 12.1 (1914/10/08), pp. 3/6.

26 Visti i valori in gioco, non stupisce che il C.d.A. dell'Istituto tratterà dell'argomento praticamente in ogni sua seduta nel corso del conflitto.

27 All'Appendice 1 è presente la modulistica utilizzata per la stipula delle polizze, con il dettaglio delle condizioni di copertura e delle tariffe previste per i diversi itinerari.

28 INA - Comitato permanente / Vol. 6.11 (1914/11/10), p. 128/129.

29 INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 13.1 (1914/12/12), p. 5.

30 INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 13.3 (1915/01/27), p.73.

merci in Italia erano state in media pari a 2,6 miliardi annui (per salire ad oltre 10 miliardi nel decennio successivo).³¹

Dall'inizio del 1915, i verbali direzionali INA forniranno, anche se in maniera discontinua, dati contabili più strutturati, che verranno sintetizzati nei paragrafi successivi.

5 l'evoluzione dell'operatività durante la guerra e gli sviluppi normativi successivi al R.D. n. 902

L'evoluzione del contesto bellico impose al Governo di assumere decisioni rapide e talora piuttosto incisive, quasi sempre per decreto.

Il 15 ottobre 1914, l'INA delle Assicurazioni venne autorizzata ad assumere in proprio (e non tramite riassicurazione) i rischi di guerra in navigazione qualora, per disposizioni di legge, regolamenti o contratti, tali rischi afferissero alle Amministrazioni dello Stato, incluse le Ferrovie. In pratica si gettano le basi giuridiche per assicurare direttamente le forniture belliche.³²

Nel dicembre successivo, il Ministero della Marina inizia ad assicurare direttamente presso l'INA i piroscafi addetti a linee di navigazione sovvenzionate dallo Stato.³³

La volontà politica è quella di mantenere nel "circuito statale" i premi ed i sinistri relativi a viaggi marittimi effettuati per conto di autorità pubbliche oppure sovvenzionati dallo Stato. Ciò per ridurre il costo delle assicurazioni (si evitano le provvigioni alle Compagnie private) e per consentire maggiore libertà di manovra alla Commissione Governativa nelle decisioni circa la liquidazione dei sinistri (eliminando eventuali contenziosi con le Compagnie che comunque avrebbero ritenuto una porzione dei danni).

Alla fine del 1914, le autorità italiane si trovano ad affrontare un'altra emergenza: l'insufficienza del tonnellaggio delle navi italiane per far fronte all'accresciuto transito oltremare.³⁴ Si ricorre ad armatori di altri paesi, in particolare britannici, con la necessità di provvedere alle relative coperture assicurative.

31 ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA, *Sommario di Serie Storiche dell'Italia, 1861 – 1965*, Roma 1968, p. 97, tabella. 75.

32 INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 12.3 (1914/10/27), pp. 46/47.

33 INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 12.7 (1914/12/02), p. 172.

34 INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 13.1 (1914/12/12), p. 4.

Il Ministero dell'Industria, Agricoltura e Commercio autorizza l'INA a riassicurare (ed anche assicurare direttamente) i viaggi effettuati da naviglio di paesi belligeranti, purché con destinazione o partenza presso porti italiani. È una modifica sostanziale, in quanto sino a quel momento solo navi battenti bandiera nazionale potevano usufruire della copertura statale. Prevale evidentemente un approccio pragmatico³⁵.

All'inizio del 1915, il Governo interviene con un provvedimento di forte ridimensionamento delle tariffe assicurative per i trasporti di grano, riducendole allo 0,20% per le importazioni dagli Stati Uniti e allo 0,05% per i trasporti di cabotaggio nazionale; è infatti necessario approvvigionarsi in modo massivo di cereali, anche per scongiurare potenziali carenze sui mercati interni. La tariffa è tuttavia talmente inferiore agli standard di mercato dell'epoca (la decisione è di ridurre i premi dell'80%, a parità di garanzie prestate), che le Compagnie di assicurazione private, anche se riassicurate presso INA, le ritengono impraticabili. Vedremo in seguito come i cereali rappresentassero la categoria merceologica più rilevante in termini di valore tra quelle oggetto di copertura.

Viene pertanto deciso che le Compagnie private distribuiranno, di fatto in qualità di intermediari, le polizze INA, che incasserà tutti i premi (tramite la Banca d'Italia) e curerà la liquidazione dei relativi sinistri al 100%, con il consueto meccanismo intervento del bilancio pubblico.

Il funzionamento delle polizze per il grano sarà del tutto analogo a quello delle altre polizze per i rischi di guerra in navigazione; però il flusso di premi e sinistri sarà interamente "statalizzato"; anche in questo frangente INA e il Ministero danno prova di un approccio operativamente innovativo, utilizzando per quanto possibile strutture organizzative esistenti per nuovi obiettivi³⁶ e dimostrando conoscenze tecniche profonde e solide competenze manageriali (il funzionamento del servizio fu organizzato e reso funzionale in poche settimane).

35 Nel medesimo verbale di C.d.A. del 12 dicembre 1914 (p. 4) viene indicato come le tariffe per i trasporti nell'Atlantico, da e per gli Stati Uniti, se effettuate a nord del 20mo parallelo, saranno soggetto ad un premio ridotto del 10% (da 1,0% a 0,9% del capitale assicurato), evidentemente per agevolarli.

36 INA - Comitato permanente" / Vol. 9.3 (1915/02/23), p. 52/55; interessanti i criteri organizzativi della copertura per i grani illustrata dal Capo dell'Ufficio Speciale Rischi Navigazione di Genova, cav. Scarella, che in poche pagine definisce le modalità operative, secondo principi che sarebbero validi per una corretta gestione assicurativa ancora oggi.

L'entrata in guerra dell'Italia nel maggio 1915 non implica particolari modifiche all'operatività quotidiana dell'Istituto, che continua con le modalità e tariffe definite dalla normativa sopra indicata³⁷.

Nel marzo 1916, il Ministero dell'Agricoltura, Industria e Commercio decreta altre modifiche normative³⁸. INA viene autorizzata a prendere in copertura i rischi fino al 100% del valore assicurato (in precedenza una quota del rischio doveva restare a carico dell'assicuratore emittente la polizza, ma l'aggravarsi della percezione del rischio di guerra ha consigliato di statalizzare anche questa rimanente porzione di rischio)³⁹.

Il successivo aprile 1916, la Commissione Governativa e l'INA dibattono sull'opportunità di derogare all'art. 4 del D.M. del 30 agosto 1914, che prevedeva che la riassicurazione di stato non potesse superare il massimale della polizza per rischi ordinari della navigazione già sottoscritta dall'armatore; questo per evitare utilizzi impropri; l'aumentata domanda di trasporti originata dalla guerra e la rapida crescita dei noli marittimi hanno però causato un apprezzamento del valore delle navi, rendendo non più realistico il valore assicurato per i rischi ordinari nelle polizze emesse precedentemente⁴⁰.

Nel dicembre 1916, la Commissione Governativa delibera che per i "viaggi più rischiosi" la tariffa applicata sia quella massima prevista originariamente dal decreto ministeriale (5%) in ragione dell'aggravarsi dei sinistri dovuti agli effetti della guerra sottomarina (nei primi 20 giorni del mese di dicembre vengono segnalati sinistri per circa 10 milioni di lire), anche perché i prezzi praticati per singoli viaggi sul mercato londinese (chiuso alle navi austro-tedesche, ma utilizzato da tutti gli alleati) avessero raggiunto tariffe anche del 10% sul valore assicurato (per tratta) per i trasporti tra le Americhe e l'Italia.

Il proseguire della guerra, oltre che rendere più pericolosi viaggi, impone all'Istituto di assumere rischi di importo maggiore. Il 27 aprile 1917 il C.d.A. di INA si trova a dibattere circa la richiesta avanzata dall'Ansaldo di assicurare un

37 INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 26.4 (1916/12/22), p. 114/116 e INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 17.3 (1915/08/03), p. 46/50.

38 Il settore assicurativo è stato soggetto al controllo da parte di detto ministero per molti anni, anche dopo che l'Italia era divenuta una Repubblica e fino a che non fu costituita l'Isvap (ora Ivass) quale organo di controllo, nel 1982.

39 INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 21.2 (1916/03/24), p. 56/57.

40 INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 21.4 (1916/04/11), p. 146/148.

piroscafo in partenza dall'America, carico di materiale bellico, per un importo di 26 milioni di lire (a fronte di un importo massimo assicurabile secondo la normativa di 10 milioni); in un primo momento INA ha offerto, in deroga, una copertura pari alla metà del valore richiesto; tuttavia Ansaldo aveva segnalato al Governo che in assenza di copertura avrebbe rinunciato ad acquistare il materiale. Interviene il Presidente del Consiglio Paolo Boselli che dispone che il Ministro del Tesoro Paolo Carcano recapiti ad INA una autorizzazione ad assumere il rischio per complessivi 24 milioni. Nelle prime fasi dell'operatività dell'assicurazione per i rischi di guerra (1914) il taglio medio dei capitali assicurati era stato intorno alle 500 mila lire⁴¹.

Nel corso del 1917 la situazione della navigazione si deteriora; tanto che i verbali anziché fornire, come in precedenza, dettagli dei sinistri "nave per nave", sintetizzano le perdite in maniera soltanto contabile. Si registra anche un incremento rilevante dei premi raccolti, soprattutto da parte degli armatori che prestano la propria opera per conto dello Stato.

Il 5 maggio 1917 il C.d.A. esamina una relazione del vicedirettore generale Enrico Scodnik⁴². Nel solo bimestre febbraio/marzo 1917 sono incassati 56 milioni di lire di premi; per aprile si stimano altri 25 milioni; questo da aggiungere ad un riporto a nuovo di circa 37 milioni di lire ad inizio anno (saldo positivo delle annualità precedenti). Ciò a fronte di sinistri nel medesimo periodo stimati in 45 milioni di lire, cui aggiungere 20 milioni di sinistri del precedente anno in corso accertamento. Quasi tutti i sinistri vengono imputati alla guerra sottomarina. Forti anche i rincari del costo delle merci importate, causato dall'economia di guerra, che hanno fatto lievitare i valori assicurati. A fronte di tali evidenze si palesava il rischio che il meccanismo di riassicurazione dei rischi di guerra potesse venire compromesso. Pertanto, il Ministero delibera un incremento tariffario sostanzioso, a tutela della stabilità dell'INA e della sua capacità di far fronte ai

41 INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 29.1 (1917/04/27), p.3/5.

42 Tale l'importanza assunta dalle attività di INA per le assicurazioni con riflessi sulle vicende belliche, che quando nel 1915 Enrico Scodnik, figlio di un generale e già ufficiale di artiglieria, ventila la possibilità di tornare in servizio attivo, gli viene indicato, anche attraverso interventi di membri del Governo, che avrebbe meglio servito la Patria occupandosi del proprio incarico; INA - Carte del presidente Bonaldo Stringher "6 - Corrispondenza" / "2 - Corrispondenza con i Direttori Generali ed il Vice Direttore Generale" 41 "Possibile richiamo in servizio militare del Vice Direttore Generale E. Scodnik" 1915/07/27 - 1915/08/19.

sinistri futuri, come riepilogato nella tabella 1.

Tab. 1. Aumenti tariffari sul valore dei corpi navali per viaggio (%)

<i>Rotta</i>	<i>Prima</i>	<i>Dopo</i>
America	6,0	8,0
Inghilterra	6,0	9,0
India	4,2	7,0

Fonte: verbale C.d.A. INA / Vol. 29.2 (1917/05/05), p. 29.

Aumenti di minor rilevanza verranno applicati anche per altre tratte e per le merci trasportate.

Viene rivisto anche il meccanismo inizialmente previsto di remunerazione alle Compagnie che si riassicuravano presso l'INA, che a fronte di un aumento delle provvigioni riconosciute si trovava a sopportare il 90% di sinistri via via di importo maggiore. Quindi il Ministero determina che le provvigioni, tramite un meccanismo piuttosto articolato, non avrebbero potuto superare l'1%⁴³.

Questi provvedimenti non sono da soli sufficienti per assicurare che gli armatori impegnino le proprie navi sui percorsi più pericolosi. Il 15 maggio 1917 viene infatti promulgato il Decreto n. 874, che C.d.A. di INA definirà: “contro l'imboscamento delle navi mercantili”⁴⁴. Contiene disposizioni dirette ad impedire che le navi restino inoperanti nei porti e commina pene per chi renda, con artifici, temporaneamente inservibili le navi. Sulla scorta di quanto disposto in Francia (vedasi di seguito), il Decreto 874 prevede altresì che parte degli indennizzi sia vincolato alla costruzione o acquisto di nuove navi, qualora il sinistro avvenga mentre la nave è in servizio per lo Stato.

Nel giugno 1917 la Commissione governativa decide di offrire la copertura assicurativa per i rischi di guerra della navigazione anche ai velieri (in precedenza si era provveduto solo per i piroscafi). Evidente la necessità di utilizzare tutte le risorse nazionali, anche le meno moderne, per lo sforzo bellico⁴⁵.

43 INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 29.2 (1917/05/05), p. 21/30.

44 INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 30.3 (1917/06/15), p. 76/79.

45 INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 30.4 (1917/06/26), p. 144/146 e 172/174; a differenza di quanto accaduto per l'assicurazione dei piroscafi, le cui evoluzioni si desume da molteplici verbali, per i velieri la trattazione fu organica, desumibile da un solo documento che evidenzia anche in modo grafico le modalità di lavoro dell'Istituto.

Il successivo luglio, le Autorità intervengono nuovamente nella materia; le Compagnie che si riassicuravano presso l'INA, anziché ritenere il 10% dei rischi come previsto dalla disciplina in vigore, attuavano una prassi spesso diversa, trattenendo percentuali simboliche di rischio e di fatto facendo gravare sull'INA la quasi totalità degli oneri per sinistri⁴⁶. Il Ministero dell'Industria, con lettera del 24/7/1917⁴⁷, di concerto con il Ministero del Tesoro autorizza l'INA a riassicurare anche le eccedenze di valore di navi e merci, senza tener più conto del 10% che avrebbe dovuto rimanere a carico degli assicuratori convenzionati. Lo spirito è sempre quello di offrire la massima apertura alle esigenze degli armatori⁴⁸.

L'importanza del ruolo di INA nella complessa gestione della logistica della guerra viene riconosciuto da un atto del Governo dell'autunno del 1917⁴⁹. In quel periodo viene istituita presso il Ministero dei Trasporti una commissione con l'incarico di predisporre "*proposte concrete in ordine alle modalità di costruzione da adottarsi per le nuove navi mercantili al fine di ottenere la galleggiabilità a mezzo di compartimentizzazione trasversale*". Risulta evidente il contenuto tecnico dell'incarico assegnato alla Commissione (composta da parlamentari, militari del genio navale, esponenti del Registro Navale e dei cantieri); il Ministero richiede che anche INA abbia un ruolo in tale commissione, che sarà ricoperto dal Consigliere delegato Alberto Beneduce⁵⁰. Inoltre, all'INA viene consentito di assicurare anche i rischi ordinari della navigazione, attraverso il Decreto Luogotenenziale 11 novembre 1917 nr. 1912⁵¹.

Il 1918, nonostante i ripetuti provvedimenti del Governo, non vede ridursi le

46 INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 31.2 (1917/07/14), p. 70/79.

47 Lettera prot. 23341.

48 INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 31.3 (1917/07/30), p. 99/101.

49 INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 32.2 (1917/09/01), p. 26/27.

50 BONELLI, Franco, «Beneduce, Alberto», Dizionario Biografico degli Italiani, 8, 1966

51 Va considerato che nel 1912 l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni viene istituito dal Governo per svolgere il ruolo di monopolista nel ramo delle assicurazioni sulla vita; il cambio di paradigma con questa decisione è sostanziale e dimostra come INA abbia saputo affrontare con successo una diversa missione aziendale come quella di occuparsi dell'assicurazione marittima; vedasi:

INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 32.4 (1917/10/03), p. 94

INA - Comitato permanente / Vol. 37.9 (1917/10/24), p. 153/154

INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 33.6 (1917/12/15), p. 99/102

Decreto Luogotenenziale 11 novembre 1917, n. 1912 (Gazzetta Ufficiale n.284 del 03-12-1917).

difficoltà affrontate dagli armatori, in ragione sia dell'elevata incidenza di eventi "cinetici" che vedono coinvolte navi mercantili, sia dell'inflazione che fa aumentare i costi dell'acquisto di nuove navi e delle riparazioni⁵².

Viene pertanto promulgato un ulteriore Decreto Luogotenenziale, il n. 1149 del 18 agosto 1918, che modifica la disciplina del noleggio di naviglio da trasporto da parte delle amministrazioni statali. In caso di sinistro il danno all'armatore sarà riconosciuto per il valore corrente del corpo, non più limitato ai valori definiti dalla normativa precedente, evidentemente non più sufficienti a convincere gli armatori ad impiegare i propri piroscafi a servizio dello Stato⁵³.

Si tratta dell'ultima modifica normativa inerente all'attività di INA in questo campo; al termine del conflitto la gestione speciale dei rischi di guerra continuerà per tutto il 1919, per far fronte alle "code" dei sinistri e delle attività amministrative relative alle polizze⁵⁴.

Nell'agosto 1920, il C.d.A. di INA sancisce nei fatti che il compito dell'Istituto in tale ambito è venuto a compiersi⁵⁵.

6 i sinistri e loro gestione

Elementi circa il funzionamento dello schema di riassicurazione, i valori economici e i trasporti oggetto di copertura emergono all'analisi dei sinistri e delle loro cause. Sfortunatamente la disamina caso per caso è registrata dai Verbali solo per il periodo prebellico e per i primi mesi di guerra; successivamente la frequenza dei danni è tale che verranno repertoriati solo i valori economici periodali.

Il 23 ottobre 1914, poche settimane dopo l'inizio delle attività riassicurative per i rischi di guerra⁵⁶, viene registrata una "cattura di nave"; vascelli francesi sequestrano il piroscafo italiano "Enrico Millo", in navigazione da Barcellona verso Venezia, assicurato per un valore di 311 mila lire per il corpo nave e per 373

52 GIANNI TONIOLO, *Storia Economica dell'Italia Liberale, 1915 – 1918*, Il Mulino, Bologna 1988, capitolo 11 – p. 210 e seguenti.

53 Decreto-Legge Luogotenenziale 18 agosto 1918, n. 1149 (Gazzetta Ufficiale n.199 del 23-08-1918); INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 36.4 (1918/08/22), p. 114 e INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 36.5 (1918/09/05), p. 131.

54 INA - Comitato permanente / Vol. 49.8 (1920/07/08), p. 124 e segg.

55 INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 45.3 (1920/08/10), p. 78/79.

56 INA - Comitato permanente / Vol. 6.8 (1914/10/23), p. 73/74.

mila lire per il carico, e lo dirottano in un primo tempo a Malta e successivamente a Biserta; sebbene a prima vista possa apparire un sequestro arbitrario (la bandiera italiana era ancora neutrale in quel periodo), viene indicato come il piroscafo stesse trasportando un carico trasbordato da navi austriache.

Il 20 novembre 1914 sarà necessario appostare riserve a fronte di fermo di piroscafi da parte di navi militari inglesi, che hanno attuato il “diritto di visita”; non si tratta di una vera e propria “cattura” in quanto dopo l’ispezione ai piroscafi è stato concesso di proseguire la navigazione, ma la polizza prevedono un ristoro pari al 5% su base annua del capitale assicurato, *pro-rata temporis*, per i tempi di navigazione perduti. Sebbene il “fermo ispettivo” non rappresentasse esplicitamente un evento generatore di sinistro, la Commissione Governativa decide di procedere lo stesso con gli indennizzi, per andare incontro alle esigenze degli armatori.⁵⁷

Il 15 maggio 1915 si registra la perdita del piroscafo Astra, in navigazione da Bristol a Venezia con un carico di carbone (valore assicurato, 300 mila lire per corpo, 100 mila lire per carico, di proprietà delle Ferrovie dello Stato); in stato di avaria veniva soccorso da nave militare al largo di Taranto, ma urtava in una mina (italiana) posta a difesa della costa, che ne causava l’affondamento immediato.

Dopo l’ingresso dell’Italia tra le potenze belligeranti, i sinistri assumono contorni diversi. Durante i primi mesi di guerra, non si rilevano eventi di rilievo, ma dall’autunno 1915, i sommergibili nemici iniziano a mettere assegno numerosi affondamenti.

Il 7 settembre 1915 viene dato atto del siluramento del piroscafo Windsor, in viaggio tra Inghilterra e Livorno, carico di carbone per le Ferrovie, con danno registrato per 800 mila lire per il solo carico⁵⁸.

Il 6 novembre 1915, a sud della Sardegna, un sommergibile affonda il transatlantico Ancona, assicurato per circa 2,7 milioni di lire⁵⁹.

Il 13 novembre vengono registrati altri sinistri: il piroscafo Scilla (capitale assicurato 165 mila lire), affondato da sommergibile mentre in rotta tra il Pireo e Rodi; il piroscafo Ticino (valutato 700 mila lire), in servizio per il Ministero della Marina è affondato al largo dell’Algeria. I piroscafi Firenze e Bosnia, in servizio

57 INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 12.6 (1914/11/20), p. 159/160.

58 INA - Comitato permanente / Vol. 14.6 (1915/09/07), p. 136/137.

59 INA - Comitato permanente / Vol. 16.3 (1915/11/10), pp. 30-31.

per linee sovvenzionate dallo Stato, vengono silurati (il primo al largo di Siracusa) causando sinistri valutati rispettivamente 1,8 milioni di lire e 470 mila lire⁶⁰.

Anche da pochi questi esempi ben visibile la complessità tecnica della materia, considerando le implicazioni non banali di diritto internazionale sollevate dalle casistiche e le considerazioni di tipo politico nella valutazione degli indennizzi.

La liquidazione dei sinistri marittimi avviene secondo una prassi che si consolida nel tempo e che viene formalizzata nel 1917 attraverso apposita circolare (fino ad allora i sinistri venivano trattati sia dalla Sede di Roma che dall'Ufficio Speciale di Genova; dal settembre 1917 la gestione dei "reclami" viene invece accentrata a Roma)⁶¹.

Al fine dell'accertamento del diritto indennitario, INA richiede agli assicuratori consorziati (per i rischi diretti agli assicurati/armatori) la seguente documentazione:

Corpi Nave:

- polizza di assicurazione;
- verbale dell'avvenimento del sinistro;
- estratto matricola con certifica di cancellazione della nave dai pubblici registri, da cui sia possibile rilevare tutti i dati afferenti al veliero o vapore sinistrato;
- atto di abbandono, sottoscritto dall'armatore, dal proprietario (o da tutti i caratisti).

Merci e noli, oltre a quanto sopra:

- fattura delle merci;
- polizza di carico;
- contratto di noleggio;
- dichiarazione scritta dell'armatore che attesti che, al momento del sinistro, la merce era effettivamente a bordo.

L'assicurazione per i rischi di guerra era svolta per ragioni di politica generale, su mandato del Governo, ma la gestione dei sinistri segue criteri di prudenza e correttezza formale, per quanto possibile in uno scenario bellico.

60 INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 19.1 (1915/11/13), pp. 1/2 e Vol. 19.2 Verbale (1915/11/27), pp. 43-46.

61 INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 32.2 Verbale (1917/09/01), pp. 23-26.

7 Il confronto con altri belligeranti

Nel 1917 i vertici di INA commissionano uno studio dei sistemi di assicurazione dei rischi di guerra in navigazione adottati dagli altri belligeranti, al fine di prenderne spunto per eventuali modifiche della normativa e delle tariffe nazionali.

Secondo lo studio, nella primavera del 1917 la Francia aveva reso obbligatoria l'assicurazione contro i rischi della navigazione per le navi con stazza lorda superiore alle 500 tonnellate, quindi naviglio anche di modesta dimensione (mentre rimane facoltativa l'assicurazione per le navi più piccole). Per evitare utilizzi impropri⁶² da parte degli armatori, viene previsto che solo il 75% dell'indennizzo sia corrisposto direttamente all'armatore, il resto viene depositato presso il Tesoro e reso disponibile solo dopo la dimostrazione che l'importo sia stato utilizzato per acquistare o ordinare una nuova nave⁶³. Gli assicuratori francesi intanto cercano soluzioni per supportare i propri armatori: nel 1917 INA riceve, ad esempio, un invito da parte del maggiore operatore di riassicurazione del mercato (la Compagnie Suisse de Reassurances) che chiede di poter operare in termini di reciprocità, sulla scorta di quanto definito dalla normativa italiana, per i trasporti effettuati da armatori operanti da e verso l'Italia. Invito cui INA risponderà in termini positivi⁶⁴.

Il Regno Unito utilizza prevalentemente strumenti assicurativi di mercato. La marineria britannica all'epoca era ancora la più importante del mondo e le capacità di assunzione rischi del mercato londinese erano le maggiori e le più sofisticate del tempo. Ciò non significa che le soluzioni proposte dagli assicuratori londinesi fossero esaustive ed economiche, come si evince nella Tabella 2.

62 Quella della sovrastima dei danni doveva essere una pratica dilagante, complice anche la difficoltà oggettiva di valutare l'effettivo valore di una nave, nelle condizioni di rilevante inflazione del periodo bellico, soprattutto in caso di perdita totale (impossibilità di peritare il danno); l'argomento è dibattuto in numerose occasioni dai vertici di INA, per come riportato dai verbali; e come si vede anche le autorità straniere sono alla ricerca di soluzioni equilibrate; meno rilevante la problematica per le merci; dalle *bill of lading* e dai manifesti di carico è quasi sempre agevole risalire al valore dei beni imbarcati, o quanto meno alla loro natura e quantità

63 INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 30.3 (1917/06/15), pp. 74-76.

64 INA - Comitato permanente / Vol. 37.3 (1917/08/22), pp. 35-37. (da notare che la documentazione in lingua francese nei verbali INA viene citata in originale, quella tedesca o inglese, viene invece tradotta).

Tab. 2: tariffe % prevalenti nel 1917, riferite ad un valore assicurato “tipo” di 200 mila sterline.

<i>Viaggi</i>	<i>Premi mercato Inglese</i>	<i>Premi INA</i>	
		<i>Corpi</i>	<i>Merci</i>
Italia – Americhe	8	8	8
Italia – Indie	8	7	7,4
Italia – Australia	8	7	7,4
Italia – Giappone	8	7	7,4
Italia – Inghilterra	10	9	9

Fonte: INA – verbali C.d.A. / Vol. 31.4 (1917/08/17), pp. 156-157.

Occorre segnalare che per capitali assicurati superiori alle 200 mila sterline, le tariffe potevano essere anche più elevate.

La tabella pone in evidenza due elementi: da un lato guerra sottomarina faceva percepire come più rischiosa la rotta tra Italia ed Inghilterra che non le altre; dall'altro l'intervento pubblico in Italia consentiva di offrire premi inferiori a quelli del mercato libero agli operatori nazionali (nonostante i diversi “ritocchi” tariffari illustrati in precedenza). Le difficoltà incontrate dagli armatori inglesi a reperire coperture assicurative sufficienti a garantire le perdite subite nel traffico con l'Italia vengono discusse tra il Governo britannico e il Ministero dei Trasporti italiano: a partire dal 1917 che le navi inglesi con carichi diretti da e per l'Italia saranno equiparate ai fini assicurativi al naviglio nazionale⁶⁵.

Le notizie pervenute dalla Germania nel 1917 sono di grande interesse⁶⁶, in quanto gettano luce sulla percezione tedesca dell'andamento del conflitto. Le gravi perdite inflitte dal blocco navale alleato avevano indotto le Compagnie di assicurazione tedesche attive nel ramo marittimo a coprire di preferenza naviglio neutrale noleggiato da operatori tedeschi, ma operante con diversa bandiera. Nel 1917 era inoltre in corso un dibattito circa le modalità di gestione delle assicurazioni navali una volta terminato il conflitto. Gli assicuratori tedeschi chiedevano al Governo di istituire un monopolio nazionale delle assicurazioni marit-

65 INA - Comitato permanente” / Vol. 37.3 (1917/08/22), pp. 31-34; interessante notare come la lettera di risposta del Ministero dei Trasporti italiano alle autorità inglesi venga scritta a due mani con i vertici INA.

66 INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 31.4 (1917/08/17), pp. 162-166.

time, escludendo gli assicuratori inglesi. Per poter garantire sufficienti capacità finanziarie il mercato tedesco stava lavorando su ipotesi di fusione tra grandi Compagnie, per ridurne il numero, ma accrescerne la solidità patrimoniale. Va comunque ricordato che oltre alle Compagnie private, in Germania esistevano all'epoca due grandi istituti assicurativi di stato, la "Compagnia germanica di assicurazioni" fondata nel 1914 poco prima dell'inizio della guerra (ad imitazione dell'INA, istituita nel 1912) e la "Banca germanica di assicurazioni", nata nel 1916. Le aspettative erano che tali Compagnie avrebbero ampiamente supportato le Compagnie private nel reperire le risorse per far fronte agli attesi incrementi di richieste di coperture per le importazioni nel periodo post-bellico. Nel 1917 gli operatori economici tedeschi stavano già pensando agli affari post-conflitto e che ritenevano che gli assicuratori inglesi sarebbero comunque stati un cardine del mercato.

Circa gli Stati Uniti, lo studio menzionava una legge del 12 giugno 1917, istitutiva presso il Ministero del Tesoro di un ufficio incaricato di fornire assicurazioni marittime contro i rischi di guerra per navi e carichi di bastimenti americani o di alleati, qualora l'armatore non potesse reperire a prezzi ragionevoli una copertura sul mercato privato, ma con obbligo per l'armatore di estendere l'assicurazione al rischio vita ed infortuni agli equipaggi mercantili. L'ufficio preposto era anche autorizzato ad operare in riassicurazione a favore delle Compagnie private. La legge americana, che prevedeva un fondo di dotazione inizialmente di 50 milioni di dollari, si avvicinava quindi maggiormente al criterio della gestione diretta da parte dello Stato, anche se non definiva nel dettaglio tariffe, premi e modalità di esecuzione delle coperture, lasciando all'amministrazione ampia discrezionalità⁶⁷.

67 INA - Carte del presidente Bonaldo Stringher "5 - Gestioni Speciali" / "2 - Rischi di guerra in navigazione" 22 "Legislazione degli Stati Uniti sull'assicurazione dei rischi di guerra in navigazione" 1917, pp. 1-10.

8 riscontri quantitativi

I verbali direzionali INA offrono dettagli contabili periodici, non sempre comparabili tra loro in ragione delle diverse metodologie di rilevazione utilizzate in diversi momenti, ma che aiutano a comprendere l'evoluzione dell'iniziativa. Una prima indicazione di sintesi, relativa al 1914 viene fornita (tabella 3) il 6 marzo 1915⁶⁸, per il periodo che va dal settembre (mese di istituzione della copertura per il rischio guerra in navigazione) al dicembre 1914.

Tab. 3: Anno 1914 premi da settembre a dicembre (dati in migliaia di lire).

Riassicurazione			Assicurazioni dirette		
Capitali per corpi	Capitali per merci	Premi	Capitali per corpi	Capitali per merci	Premi
113.920	170.601	2.162	47.057	13.921	641

Fonte: elaborazione da verbali direzionali INA

Le Compagnie che hanno maggiormente usufruito della riassicurazione sono Mutua Italiana Marittima e Generali, e circa l'80% dei rischi incorsi risulta estinto (per scadenza termine di denuncia di sinistro); non vengono forniti dati sui sinistri.

Il 4 febbraio 1916 vengono forniti i primi dati consuntivi dell'attività del 1915⁶⁹, riepilogati nella tabella 4.

Tab. 4: Anno 1915 premi sui 12 mesi (dati in migliaia di lire)

Anno 1915				Dati cumulati da inizio gestione		
Riassicurazione		Assicurazioni dirette		Costo per riassicurazioni Londra	Sinistri pagati	Risultato
Capitali per corpi	Premi	Capitali per corpi	Premi			
1.061.438	6.910	1.182.518	10.248	1.194	6.000	9.964

Fonte: elaborazione da verbali direzionali INA

68 INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 13.5 (1915/03/06), pp. 128-153.

69 INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 20.4 (1916/02/04), pp. 65-66.

Evidente il successo dell'iniziativa, con volumi di capitali assicurati che superano i 2 miliardi di lire in un anno, contro i meno di 300 milioni registrati durante i primi 4 mesi di attività nel 1914. Nonostante gli affondamenti di navi evidenziate nel paragrafo 5, l'andamento tecnico del ramo risulta salvaguardato (elemento fondamentale per poter consentire all'INA di far fronte in maniera completa ad eventuali ulteriori futuri sinistri). La determinazione delle tariffe, anche se basata sull'esperienza umana dei vertici dell'istituto e non su sofisticate tecniche attuariali, si dimostrava sufficientemente solida dal punto di vista metodologico. Un approfondimento dei dati da parte del C.d.A. dell'INA⁷⁰, svolto nel settembre successivo, confermerà la sostanziale correttezza di queste stime per quanto riguarda i premi, ma correggerà il dato dei sinistri (6,9 milioni di lire anziché 6 milioni, con conseguente riduzione del risultato assicurativo a circa 9,0 milioni).

Nel 1916 la metodologia utilizzata per consuntivare l'attività viene parzialmente modificata⁷¹. I dati al 31 dicembre 1916 evidenziati nella tabella 5

Tab. 5: Anno 1916 premi e sinistri cumulati da inizio gestione (dati in migliaia di lire).

Riassicurazione		Assicurazioni dirette		Premi	Sinistri pagati e in accertamento	Risultato
Capitali per corpi	Capitali per merci	Capitali per corpi	Capitali per merci			
1.638.399	1.418.511	1.098.650	1.882.687	71.628	46.004	25.624

Fonte: elaborazione da verbali direzionali INA

Nel 1917, si assisterà ad un forte aumento dell'attività assicurativa, con valori di capitali assicurati, premi e sinistri di gran lunga superiori agli anni precedenti⁷². Visto il nuovo contesto normativo, i dati contabili non distinguono più tra Assicurazioni dirette e Riassicurazioni. I sinistri cresceranno più velocemente dell'incremento dei capitali assicurati (sintomo di maggiori attività militari in mare a danno delle flotte mercantili), come riportato nella tabella 6.

70 INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 24.5 (1916/09/14), pp. 144-147.

71 INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 30.4 (1917/06/26), pp. 147-148.

72 INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 30.4 (1917/06/26), pp. 147-148 e Vol. 34.3 (1918/02/07), p. 61.

Tab. 6: Anno 1917 premi e sinistri cumulati da inizio gestione confermati dal bilancio consuntivo 1917, approvato nel maggio 1918 (dati in migliaia di lire).

Dato complessivo		Premi	Sinistri pagati e in accertamento	Risultato
Capitali per corpi	Capitali per merci			
6.671.465	7.433.598	596.751	479.891	116.869

Fonte: elaborazione da verbali direzionali INA

Interessanti tre elementi:

1. a fronte di così rilevanti importi di sinistri liquidati, i proventi per recuperi effettuati sono stati molto modesti, solo 21 mila lire nel 1917; questo può significare due cose; o l'evento dannoso ha sempre comportato la perdita completa di corpo e carico, oppure la politica di supporto dell'attività armatoriale ha consigliato di consentire al danneggiato di effettuare i recuperi in proprio (e di beneficiarne);
2. i proventi dell'attività assicurativa venivano prevalentemente investiti in Buoni del Tesoro e in titoli del Prestito Nazionale;
3. le Amministrazioni dello Stato erano normalmente in ritardo nel corrispondere i premi (158 milioni di arretrati al 31.12.1917)⁷³.

Per l'esercizio 1918 i dati vengono presentati in maniera diversa al C.d.A., senza più discriminare tra corpi e merci. La ragione è che tra il 1917 ed il 1918 l'INA svolse anche attività assicurative per i rischi "ordinari" della navigazione e quindi i valori economici furono presentati congiuntamente,⁷⁴ registrando:

- Premi	L./000	848.314
- Sinistri	L./000	476.521
- Capitali assicurati	L./000	10.648.287

La tabella 7 presenta l'evoluzione dei dati annuali.

⁷³ INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 35.4 (1918/05/29), pp. 170-179.

⁷⁴ INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 39.4 (1919/03/29), pp. 71-73.

Tab. 7: capitali assicurati, premi e sinistri cumulati da inizio gestione e relativa dinamica temporale (dati in migliaia di lire).

Anno	Capitali Assicurati	Premi	Sinistri
1914	345.499	2.803	
1915	1.898.457	14.355	6.000
1916	3.794.291	54.470	46.004
1917	7.966.816	525.123	427.887
1918	10.684.287	848.314	476.521

Crescita anno su anno

Anno	Capitali Assicurati	Premi	Sinistri
1915 su '14	449%	412%	
1916 su '15	100%	279%	667%
1917 su '16	110%	864%	830%
1918 su '17	34%	62%	11%

Fonte: elaborazione da verbali direzionali INA

Nel corso del 1918 INA raccoglie altri dati statistici, su un periodo abbastanza limitato, per consentire probabilmente una illustrazione dell'iniziativa agli organi governativi (i documenti di archivio non chiariscono tale aspetto). Nel periodo che va dal 13 al 19 ottobre 1918, i flussi di merci in importazione coperti dalle polizze ammontano a 149 milioni di lire (le esportazioni solo a 5 milioni)⁷⁵. I dati relativi sono esposti nella tabella 8.

⁷⁵ INA - Carte del presidente Bonaldo Stringher "5 - Gestioni Speciali" / "2 - Rischi di guerra in navigazione" 26 "Gestione speciale rischi di guerra in navigazione" 1917 - 1919 - p. 34 e segg.; sebbene si tratti di dati molto parziali (va anche compreso che i principi della contabilità analitica e del controllo di gestione erano totalmente agli albori, e che la raccolta dei dati, completamente manuale, rappresentava uno sforzo improbo per la struttura dell'Istituto in quei frangenti) pare evidente che lo sforzo del Governo per agevolare le importazioni fosse concentrato sui beni effettivamente maggiormente necessari allo sforzo bellico e al sostegno alimentare alla popolazione civile.

Tab. 8: distribuzione delle merci importate per paese e per categoria.

I paesi di provenienza		Merci importate	
Stati Uniti	58%	Cereali	40%
Argentina/Uruguay	18%	Cotone	30%
Indie	14%	Metalli	12%
Inghilterra	4%	Carne	4%
Resto del Mondo	6%	Carbone	4%
		Fertilizzanti	2%
		Altro	8% ⁷⁶

Fonte: elaborazione dati archivio INA, Carte del presidente Bonaldo Stringher “5 - Gestioni Speciali” / “2 - Rischi di guerra in navigazione” 26 “Gestione speciale rischi di guerra in navigazione” 1917 – 1919

Durante il 1919 verranno stipulate ancora delle polizze, nonostante le attività belliche si fossero concluse, ma per importi via via inferiori (di fatto limitati al rischio di urti contro mine alla deriva)⁷⁷; il totale dei premi di tale anno sarà nell'intorno degli 89 milioni, con un calo di circa il 90% rispetto all'anno precedente.

Si concluderà quindi in quell'anno l'iniziativa, sia per mancanza di domanda, sia per venir meno dello stato di guerra, dopo essersi dimostrata essere di sostanziale importanza per il sostegno dell'economia del Paese⁷⁸.

9 conclusioni

L'assicurazione per rischi di guerra in navigazione ha avuto un'importanza via via maggiore durante la guerra.

Nonostante una crescita molto rilevante dei sinistri negli ultimi due anni di conflitto, il risultato assicurativo è stato ampiamente favorevole; in pratica il Governo ha trovato la strada per “mutualizzare” il rischio tra gli armatori, facendo percepire loro di essere coperti da eventuali accidenti di guerra e permettendo per

⁷⁶ Seta, trattori, tabacco e altre decine di merci.

⁷⁷ INA - Comitato permanente / Vol. 52.6 (1921/01/13), p. 173-174.

⁷⁸ INA - Relazioni e bilanci – Esercizi VI (1918-19), pp. 9-10 e VII (1919-21), p. 6.


quanto possibile il continuare dei traffici marittimi, in pratica senza costi per il bilancio dello Stato, ma anzi con un risultato positivo dal punto di vista finanziario, investito da INA in titoli del Prestito Nazionale o in Buoni del Tesoro⁷⁹.

Un'istituzione assicurativa nata solo due anni prima dello scoppio del conflitto, avente quale finalità istituzionale l'accrescimento del risparmio delle categorie sociali meno facoltose e di diffusione della previdenza, è riuscita a organizzare una struttura capace di gestire tipologie di rischio nuove, con effetti significativi sull'economia nazionale.

Questo in ragione delle capacità manageriali della direzione INA, ma anche dell'opportuno supporto politico, che i vertici dell'istituto hanno saputo mobilitare (il Presidente di INA Bonaldo Stringer era anche Direttore Generale della Banca d'Italia, mentre il Consigliere Delegato Alberto Beneduce era uno stretto collaboratore del Ministro Francesco Saverio Nitti), nella capacità delle autorità pubbliche di istituire un appropriato quadro normativo, costantemente aggiornato durante il periodo bellico e che ha sicuramente contribuito a consentire un'efficace operatività da parte di INA.

⁷⁹ Dando atto della chiusura dell'iniziativa nel 1920, infatti, il C.d.A. di INA formalizza ringraziamenti ed encomi per coloro che hanno gestito il Ramo speciale "rischi di guerra in navigazione" nel periodo bellico, sottolineando appunto anche il risultato economico positivo per il bilancio dello Stato [INA - Consiglio di amministrazione / Vol. 45.3 (1920/08/10), pp. 78-79].

Appendice 1 – formulario utilizzato per l'emissione della polizza di assicurazione contro i rischi di guerra in navigazione come definito dal R.D. 30 agosto 1914 nr. 902



ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI

POLIZZA DI ASSICURAZIONE CONTRO I RISCHI DI GUERRA IN NAVIGAZIONE

(Corpo e Macchine di Navi)

(R. DECRETO 30 AGOSTO 1914 N. 902)
(DECR. MIN. 30 AGOSTO 1914)
PUBBLICATI SULLA GAZZETTA UFFICIALE DEL 31 AGOSTO 1914

Assicurato (Armatore o Compagnia) _____

Nave _____ Capitano _____

Bandiera _____ Porto d'iscrizione _____ Matricola N. _____

Stazza lorda _____ netta _____

Viaggio assicurato _____

Scali _____

Partenza da _____ per _____ il _____

Assicurato per rischi ordinari di navigazione presso la Società _____

per L. _____ con Polizza del _____ N. _____

Valore dichiarato per gli effetti della presente assicurazione L. _____

Valore assicurato con la presente Polizza L. _____

Pagate: per premio Lit. _____
per diritti erariali > _____
per diritti di polizza > _____

Totale L.it. _____

_____ addì _____

CONDIZIONI

1.º — La presente assicurazione contro i rischi di guerra in navigazione copre unicamente la perdita totale od i danni materiali alla nave assicurata, dipendenti esclusivamente da preda, confisca, danneggiamento o distruzione della nave per disposizione o fatto delle Potenze belligeranti e loro navi da guerra, e per effetto di torpedini fisse o alla deriva.

Non sono coperti dall'assicurazione i danni e le perdite derivanti dal contrabbando di guerra (determinato da leggi dello Stato, convenzioni internazionali, o dichiarazione dei belligeranti), da violazione di blocco, da assistenza ostile, e da inosservanza degli ordini delle autorità competenti o di disposizioni riguardanti la polizza della navigazione. Sono del pari esclusi dall'assicurazione i danni e le perdite dipendenti dal trasporto di merci delle quali sia vietata l'esportazione.

Per conseguire gli indennizzi previsti dalla presente polizza l'assicurato deve provare a norma di legge i danni e la causa di guerra.

2.º — Le navi di notte tempo debbono navigare a non meno di dieci miglia dalle coste delle Potenze belligeranti, eccezione fatta per gli stretti ed i canali di ampiezza inferiore alle venti miglia, nei quali seguiranno sempre la linea mediana. Debbono quindi approdare ai porti su quelle coste a giorno inoltrato, attenendosi in ogni singolo caso alle istruzioni ed indicazioni ai naviganti contenute nelle comunicazioni del Governo e negli avvisi periodici emanati dall'Istituto Idrografico della R. Marina, ed anche a quelle portate a conoscenza dei capitani per cura delle Autorità locali nei punti di approdo.

È obbligatoria l'assistenza del pilota in tutte le località nelle quali sia organizzato il servizio di pilotaggio.

L'inosservanza delle prescrizioni del presente articolo porta decadenza dal diritto all'indennizzo.

3.º — La cattura della nave non dà diritto all'assicurato di abbandonarla all'assicuratore se non dopo la legittimazione della preda.

4.º — L'assicurato non potrà per qualsiasi ragione pretendere dall'assicuratore alcuna indennità per danni indiretti. In caso di cattura non seguita da legittimazione di preda, all'assicurato saranno rimborsate, se incontrate, le paghe e le panatiche dell'equipaggio e sarà corrisposta un'indennità in ragione del cinque per cento annuo sul valore assicurato con la presente polizza; il tutto da decorrere dal giorno della cattura fino a quello della liberazione e per un periodo massimo di sei mesi, dedotto quanto sia stato rimborsato a titolo di avaria generale.

5.º — In nessun caso l'assicuratore potrà, complessivamente per tutti i danni coperti con la presente polizza, essere tenuto a corrispondere all'assicurato un'indennità superiore alle somme assicurate.

6.º — Il valore della nave, dichiarato agli effetti della presente assicurazione, non potrà essere superiore a quello dichiarato con le più recenti polizze di assicurazione ordinaria contro i rischi marittimi.

7.º — Qualsiasi contestazione che potesse insorgere al riguardo della interpretazione ed esecuzione della presente polizza, è deferita all'esclusiva competenza di un collegio di tre arbitri amichevoli compositori, con sede in Roma, dei quali uno da scegliersi dall'assicurato, l'altro dalla Commissione di cui all'art. 7 del Decreto Ministeriale 30 Agosto 1914 ed il terzo di comune accordo fra le parti medesime, o in difetto dal Presidente del Tribunale di Roma.

8.º — Per quanto non è previsto dalle norme suesposte valgono le disposizioni delle leggi vigenti, del R. D. 30 Agosto 1914 N. 902 e del D. M. 30 Agosto 1914 pubblicati sulla *Gazzetta Ufficiale del Regno* del 31 stesso mese, nonchè della polizza italiana del 2 Giugno 1899 (modificata nel 1912).

I danni saranno regolati in base alle condizioni generali della detta polizza, colle franchigie e riduzioni in essa contemplate ridotte alla metà.

9.º — La presente polizza non è perfezionata, nè obbliga l'assicuratore e il riassicuratore, se non sia regolarmente firmata dai medesimi o dai loro rappresentanti, nonchè dall'assicurato, e se inoltre non sia effettuato l'integrale pagamento del premio pattuito. Per ciò in nessun caso il pagamento del premio prima della firma della polizza o la firma della polizza prima del pagamento del premio obbligano o possono obbligare l'assicuratore ed il riassicuratore.

9

Per la presente polizza il sottoscritto assicuratore assicura ai patti e condizioni che precedono la somma di L.it. _____ sulla nave _____ comandata dal Capitano _____ di bandiera _____

Dato a _____

FIRMA DELL'ASSICURATO _____ FIRMA DELL'ASSICURATORE _____

Rischio assunto dall'Istituto Nazionale delle assicurazioni _____ % L. _____

Reg.^{to} a _____, il _____

N.° _____ Vol. _____ Esatto L.it. _____

L' Ispettore _____ Il Ricevitore _____

CONDIZIONI a cui debbono attenersi le Compagnie nell'assumere il rischio di guerra marittimo per essere ammesse alla riassicurazione presso l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni.

Ogni Compagnia di Assicurazioni Marittime, Mutua Assicuratrice, o Sindacati di Armatori, per ottenere la riassicurazione del rischio di guerra, deve uniformarsi alle seguenti norme fondamentali, sia per i corpi, sia per le merci.

- 1.º — Esatta osservanza di tutte le disposizioni contenute nel Decreto Ministeriale 30 Agosto 1914 e delle successive che potranno essere emanate dal R.º Governo, specialmente circa la quota di rischio che deve rimanere a carico esclusivo della Compagnia, e circa lo scoperto a carico dell'Armatore.
 - 2.º — Assunzione del rischio di guerra alle condizioni specificate nei due tipi di polizza - corpi e merci - approvate dalla competente Commissione Governativa, di cui all'Art. 7 del predetto Decreto Ministeriale.
 - 3.º — Osservanza delle deliberazioni adottate o da adottarsi dalla nominata Commissione Governativa circa la misura dei premi e i viaggi.
 - 4.º — Regolamento giornaliero del conto dei premi relativi alle polizze emesse, mediante versamento alla Banca d'Italia.
 - 5.º — Denuncia dei sinistri all'Istituto Nazionale delle Assicurazioni entro 24 ore dalla pervenuta notizia, per i provvedimenti di competenza della Commissione Governativa.
 - 6.º — Deliberazione della Commissione Governativa per l'accettazione dei rischi eccedenti Lit. 500.000 - (Cinquecentomila).
 - 7.º — Attribuzione all'Istituto Riassicuratore di una metà dei diritti di polizza.
-

1. Settembre 1914.

BOLLETTINO N. 1.



ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI

RISCHI DI GUERRA IN NAVIGAZIONE

(R. Decreto e Decreto Ministeriale 30 Agosto 1914)

TABELLA DEI PREMI

PER LE LINEE (1)

Mediterraneo-Mar Nero-Mar d'Azof.

	Nave ‰	Carico ‰
1. — Coste Italiane — Viaggio da porto a porto nello Stato, al mese e per mese	L. 0,50	0,25
2. — Francia, sue colonie, possedimenti e protettorati	> 0,75	0,50
3. — Spagna — Libia — Egitto	> 0,50	0,50
4. — Mediterraneo Orientale oltre l'Egitto fino alla baia di Marmarice	> 0,75	0,50
5. — Egeo, limitato alla congiungente Marmarice, Rodi, Scarpanto, Creta, Matapan, compresa l'intera costa delle isole indicate	> 1,—	0,75
6. — Dardanelli — Mar di Marmara — Mar Nero — Mar di Azof Danubio	> 1,50	1,—
7. — Coste dell'Jonio non Italiane	> 0,50	0,50
8. — Costa Orientale Adriatico (Porti autorizzati - direttamente da porti italiani)	> 1,—	1,—

Atlantico

9. — Penisola Iberica — Costa francese dal confine con la Spagna fino a Brest incluso — Costa di Francia da Brest al meridiano di Portsmouth	L. 0,75	0,50
10. — Costa d'Inghilterra da Portsmouth incluso, fino a Capo Landsend.	> 1,50	1,50
11. — Rimanenti coste inglesi — Costa scozzese — Costa irlandese nell'Atlantico	> 1,00	1,00
12. — Costa norvegese sull'Atlantico	> 1,00	1,00
13. — Costa d'America sull'Atlantico	> 1,00	1,00
14. — Costa d'Africa sull'Atlantico da Capo Ceuta a Capo di Buona Speranza	> 1,—	1,—
14 bis — Londra (Minimo di scoperto a carico dell'armatore 30 ‰).	> 2,—	2,—

Mar Rosso

15. — Coste del Mar Rosso L. 0,75 0,50

Golfo di Aden e Oceano Indiano

16. — Coste del Golfo di Aden fino al meridiano di Capo Guardafui L. 0,75 0,50

17. — Coste della Somalia e del Benadir fino alle foci del Giuba . . > 0,75 0,50

18. — Costa orientale d'Africa dalle foci del Giuba a Capo di Buona
Speranza > 1,00 1,00

19. — Costa d'Asia dal meridiano di Capo Guardafui a Singapore . . > 1,50 1,25

Oceano Pacifico

20. — Coste comprese fra il meridiano di Singapore e quello di
Capo Horn L. 2,00 2,00

A norma dell'art. 9 del Decreto Ministeriale in data 30 Agosto 1914 e fino a nuove disposizioni, vengono escluse dalla riassicurazione le navi con destinazione a levante del meridiano di Portsmouth, nella Manica, nel Mare del Nord e nel Mar Baltico con eccezione per le navi dirette a Londra.

La riassicurazione per il traffico colla Norvegia è consentita per la costa occidentale all'espressa condizione che la nave navighi in Atlantico al nord del parallelo 58°-30'.

Vengono ammessi alla riassicurazione in Adriatico solo le navi con destinazione a Trieste, Zara, Spalato, San Giovanni di Medua, Durazzo e Vallona e con diretta partenza dall'Italia.

(¹) — I premi indicati si riferiscono ai piroscafi ed alle merci imbarcate sui piroscafi. Per i velieri e per le merci su di essi imbarcate i premi sono aumentati del 10 %₀. Per i viaggi di piroscafi di linea con effettiva velocità oraria superiore a 13 miglia, il premio per l'assicurazione dei corpi è ridotto del 20 %₀, ma lo scoperto sui corpi stessi deve essere di almeno il 30 %₀.

Quando nello stesso viaggio la nave approda in scali diversi, il premio è applicato in base al tasso massimo fra quelli relativi agli scali toccati dalla nave.

Nelle traversate di sola andata o di solo ritorno, il premio per i corpi viene diminuito di un terzo.

Appendice 2 – Gestione sicurtà rischi di guerra in navigazione, norme di servizio deliberate dal C.d.A. INA il 26 giugno 1917

La gestione di un impianto normativo complesso, di polizze numerose e di rilevante ammontare, di sinistri difficili da analizzare e liquidare, unita ad un elevato grado di esposizione di INA alle pressioni politiche affinché vi fosse un supporto fattivo alle esigenze belliche, hanno richiesto all'Istituto un rilevante sforzo organizzativo; una sintesi di tale attività si trova nelle "norme di servizio" deliberate dal C.d.A., che è interessante leggere integralmente, come riportate negli allegati N. 4 e N. 5 del Verbale del C.d.A. di INA del 26 giugno 1917.

Gestione sicurtà rischi di guerra in navigazione

Norme di Servizio

1

L'Istituto provvede alla speciale gestione delle Assicurazioni e Riassicurazioni per i Rischi di Guerra in Navigazione ad esso affidata dal R. Decreto 30 Agosto 1914 N. 902 mediante uno speciale ufficio temporaneo Rischi di Guerra in Navigazione per quanto attiene a fatti Amministrativi, Tecnici e legali e mediante uno speciale reparto temporaneo dell'Ufficio di Contabilità per le registrazioni contabili e per la gestione patrimoniale.

2

I detti uffici sono coadiuvati da uno speciale reparto distaccato a Genova, le cui attribuzioni sono di seguito specificate.

3

L'Ufficio rischi di guerra in navigazione provvede secondo le deliberazioni della Commissione Governativa istituita con decreto Ministeriale 30 Agosto 1914, alla assunzione dei rischi di assicurazione in confronto delle Amministrazioni dello Stato e Ditte private, e di assicurazione e riassicurazione nei confronti delle Compagnie. Di ogni singolo rischio assunto l'Ufficio darà giornalmente comunicazione all'Ufficio Contabilità secondo le seguenti norme:

- a) *per le assicurazioni dirette a favore di Ditte private per le quali si debba procedere ad emissione di polizza, la comunicazione verrà data mediante apposito bollettino il cui modulo verrà stabilito fra i due uffici*
- b) *per le assicurazioni dirette a favore delle Amministrazioni dello Stato la comunicazione sarà data mediante trasmissione di copia della lettera di accettazione*
- c) *per le Riassicurazioni assunte da Compagnie, la cui accettazione ha luogo a mezzo di apposito borderau, la comunicazione sarà data mediante trasmissione di copia del borderau stesso*

4

Il Reparto speciale di Genova provvede all'assunzione locale dei Rischi, richiedendo, ove occorra secondo le norme in vigore, l'Autorizzazione della Direzione Generale. Esso

trasmette ogni sera all'Ufficio Amministrativo della Direzione Generale, due esemplari di tutti borderaux relativi a rischi assicurati in giornata, restituendo alla Compagnia un esemplare di borderau Rischi colla clausola "Salvo revisione premi, errori od omissioni".

L'Ufficio Rischi Guerra provvede all'immediata revisione dei borderaux specialmente per quanto riguarda l'applicazione dei premi e la liquidazione delle provvigioni.

Provvede pure alla loro immediate iscrizione sui due schedari di cui è cenno nei successivi articoli 5 e 6 delle presenti norme.

Non appena compiuta la revisione, un esemplare del borderau sarà trasmessa, debitamente vistato, all'Ufficio di Contabilità.

La trasmissione dovrà avvenire il giorno successivo a quello in cui i borderaux sono pervenuti dall'Ufficio Amministrativo.

5

Per tutti indistintamente in rischi assunti, compresi quelli assunti dal Reparto di Genova, l'Ufficio Amministrativo compilerà uno schedario rischi in corso formato da una scheda per ciascun viaggio di ogni singolo piroscifo e veliero, sulla quale dovranno essere annotati tutti i rischi assunti. Al termine, accertato o presunto, di ciascun viaggio, oppure alla notifica del sinistro, la scheda relativa verrà eliminata dallo schedario rischi in corso e posta rispettivamente nello schedario rischi estinti oppure nello schedario sinistri.

6

Per tutti i rischi relativi ad assicurazioni e riassicurazioni di merci, L'Ufficio Amministrativo provvede pure giornalmente a compilare lo schedario importazioni ed esportazioni, comprendente una scheda per ciascuno Stato importatore o esportatore da e per l'Italia. Da tale scheda dovrà risultare il valore di ogni partita di merci importata o esportata ed, ove sia possibile, la loro natura e quantità.

7

L'Ufficio Amministrativo comunicherà giornalmente all'Ufficio di Contabilità, desumendoli dal Bollettino quotidiano e mediante apposito modulo, i sinistri verificatisi. Dal modulo dovrà risultare il rischio massimo presumibile cui l'Istituto è esposto, conformemente alle indicazioni della Scheda Rischi.

8

Successivamente l'Ufficio Amministrativo comunicherà all'Ufficio di Contabilità mediante altro apposito modulo, le deliberazioni della Commissione Governativa circa la liquidazione dei sinistri già denunciati, e ciò entro il giorno successivo a quello dell'adunanza nella quale la deliberazione venne presa.

9

L'Ufficio di Contabilità provvede:

- a. *all'incasso dei premi sia a mezzo della Cassa Centrale sia a mezzo delle Sedi della Banca d'Italia, le quali saranno invitate a trasmettere direttamente all'Ufficio di Contabilità le conferme dei versamenti avvenuti*
- b. *al pagamento dei sinistri sia autorizzandone la compensazione in conto corrente quando siavi margine sufficiente, sia mediante emissione di Vaglia della Banca d'Italia per il pagamento. In tutti i casi le quietanze di pagamenti avvenuti dovranno pervenire direttamente all'Ufficio di Contabilità che, dopo averne preso nota, le trasmetterà subito all'Ufficio Amministrativo*
- c. *al pagamento delle spese di amministrazione di pertinenza diretta della Gestione Rischi di Guerra in Navigazione ed all'attribuzione alla Gestione stessa delle quote di spese generali dell'Istituto secondo le deliberazioni dell'Amministrazione dell'Istituto*

10

L'Ufficio di Contabilità provvede a sollecitare, quando occorra, il pagamento del premio, Nel caso di ritardi ingiustificati ne renderà edotto l'Ufficio Amministrazione per gli eventuali provvedimenti.

11

Provvede all'amministrazione patrimoniale ed ai reinvestimenti delle disponibilità del fondo Gestione Rischi di Guerra in Navigazione il Reparto speciale presso l'Ufficio di Contabilità, secondo le deliberazioni del Comitato permanente e del Consiglio di Amministrazione dell'Istituto.

12

L'Ufficio di Contabilità provvede alla tenuta delle scritture generali della Gestione ed alla compilazione dei Bilanci.

13

L'Ufficio di Contabilità, a completamento delle proprie scritture tiene un registro riassuntivo de rischi in corso, in cui ogni facciata sarà divisa in due parti. Nella parte "rischi assunti" sarà riportato l'ammontare di ogni rischio, mentre nella parte "rischi estinti" si inserirà l'ammontare complessivo dei rischi segnati su ogni scheda quando questa viene passata allo schedario rischi estinti o allo schedario sinistri. Tale registro darà così in ogni momento l'esposizione totale dell'Istituto per i rischi in corso.

14

Le presenti disposizioni avranno vigore dal 5 luglio 1917.

15

Con altro ordine di servizio sarà provveduto all'ordinamento della gestione delle riassicurazioni dei rischi di infortunio per causa di guerra, ceduti all'Istituto dalla Cassa Nazionale Infortuni.

Gestione sicurtà rischi di guerra in navigazione

Reparto speciale distaccato a Genova

Norme di Servizio

1

Il Reparto provvede secondo le deliberazioni della Commissione Governativa e in base alle disposizioni delle vigenti convenzioni stipulate dall'Istituto Nazionale con le varie Compagnie ammesse alla riassicurazione, all'assunzione dei rischi in confronto delle Compagnie stesse, nonché all'assunzione diretta di sicurtà in confronto di Ditte private.

2

Il Reparto sottopone in via telegrafica alla Direzione Generale, per il preventivo benessere, le proposte avanzate dalle Compagnie per l'assunzione di rischi eccedenti i massimali delle convenzioni in vigore.

3

Esso trasmette ogni sera alla Direzione Generale due esemplari di tutti i bordereaux pervenuti nella giornata dalle varie Compagnie, debitamente corredati dai rispettivi semplici di polizza, previa revisione per quanto riguarda l'oggetto del contratto e registrazione riassicurativa. In pari tempo restituisce alle Compagnie un esemplare di detti bordereaux muniti dal visto di accettazione per i rischi in esso elencati con annotazione della clausola: "Salvo revisione premi, errori ed omissioni.

4

Il Reparto provvede pure alla firma per accettazione delle polizze riflettenti sicurtà di corpi di navi, emesse dalle Compagne ed all'invio alla Direzione Generale dell'esemplare di pertinenza dell'Istituto.

5

Le assicurazioni dirette per corpi di navi, di cui al decreto luogotenenziale del 15 maggi 1917, e le eventuali assicurazioni di merci vengono assunte dal Reparto mediante rilascio di lettera impegnativa, da valere quale certificato di sicurtà. Detta lettera deve contenere esplicita clausola che il rischio s'intende in quanto venga effettuato l'integrale pagamento del premio relativo nei termini precisati dall'ordine di versamento contemporaneamente emesso dal Reparto medesimo.

6

Giornalmente viene spedito alla Direzione Generale l'elenco delle assicurazioni dirette corredato da copia delle lettere impegnative rilasciate con tutti gli estremi necessari per la redazione delle polizze e dai fac-simili dei relativi versamenti sui quali dovranno essere indicati il numero e la data della quietanza rilasciata dalla Banca d'Italia.

7

E' infine cura del Reparto di seguire il movimento generale degli affari che hanno attinenza con le assicurazioni di rischi di guerra e di rischi ordinari marittimi, per farne oggetto di speciali relazioni periodiche alla Direzione Generale di segnalare tutto quanto possa avere carattere di speciale rilievo in ordine al movimento marittimo nazionale.

FONTI NORMATIVE

R. Decreto 30 agosto 1914, n. 902 (G. U. n. 208 del 31-08-1914)

R. Decreto 26 novembre 1914, n. 1310 (G. U. n.288 del 02-12-1914)

Decreto Luogotenenziale 29 luglio 1915, n. 1167 (G. U. n.196 del 07-08-1915)

Decreto Luogotenenziale 11 novembre 1917, n. 1912 (G. U. n.284 del 03-12-1917)

Decreto-Legge Luogotenenziale 18 agosto 1918, n. 1149 (G. U. n.199 del 23-08-1918)

FONTI ARCHIVISTICHE

GENERALI HERITAGE, Archivio Storico INA Assitalia, online

INA Verbali Direzionali

I - Presidenza Stringher / 2 - Verbali del Comitato permanente

- Vol. 5.13 Verbale di seduta 1914/08/14
- Vol. 6.3 Verbale di seduta 1914/08/24
- Vol. 6.5 Verbale di seduta 1914/09/25
- Vol. 6.11 Verbale di seduta 1914/11/10
- Vol. 9.3 Verbale di seduta 1915/02/23
- Vol. 14.6 Verbale di seduta 1915/09/07
- Vol. 16.3 Verbale di seduta 1915/11/10
- Vol. 37.3 Verbale di seduta 1917/08/22
- Vol. 49.8 Verbale di seduta 1920/07/08
- Vol. 52.6 Verbale di seduta 1921/01/13

I - Presidenza Stringher / 1 - Verbali del Consiglio di amministrazione

- Vol. 11.6 Verbale di seduta 1914/08/22
- Vol. 11.7 Verbale di seduta 1914/08/24
- Vol. 11.9 Verbale di seduta 1914/09/26
- Vol. 12.1 Verbale di seduta 1914/10/08
- Vol. 6.8 Verbale di seduta 1914/10/23
- Vol. 12.3 Verbale di seduta 1914/10/27
- Vol. 12.6 Verbale di seduta 1914/11/20
- Vol. 12.7 Verbale di seduta 1914/12/02
- Vol. 13.1 Verbale di seduta 1914/12/12

- Vol. 13.3 Verbale di seduta 1915/01/27
- Vol. 13.5 Verbale di seduta 1915/03/06
- Vol. 15.4 Verbale di seduta 1915/05/15
- Vol. 17.3 Verbale di seduta 1915/08/03
- Vol. 19.1 Verbale di seduta 1915/11/13
- Vol. 19.2 Verbale di seduta 1915/11/27
- Vol. 20.4 Verbale di seduta 1916/02/04
- Vol. 21.2 Verbale di seduta 1916/03/24
- Vol. 21.4 Verbale di seduta 1916/04/11
- Vol. 24.5 Verbale di seduta 1916/09/14
- Vol. 26.4 Verbale di seduta 1916/12/22
- Vol. 29.1 Verbale di seduta 1917/04/27
- Vol. 29.2 Verbale di seduta 1917/05/05
- Vol. 30.3 Verbale di seduta 1917/06/15
- Vol. 30.4 Verbale di seduta 1917/06/26
- Vol. 31.2 Verbale di seduta 1917/07/14
- Vol. 31.3 Verbale di seduta 1917/07/30
- Vol. 31.4 Verbale di seduta 1917/08/17
- Vol. 32.2 Verbale di seduta 1917/09/01
- Vol. 32.4 Verbale di seduta 1917/10/03
- Vol. 37.9 Verbale di seduta 1917/10/24
- Vol. 33.6 Verbale di seduta 1917/12/15
- Vol. 34.3 Verbale di seduta 1918/02/07
- Vol. 35.4 Verbale di seduta 1918/05/29
- Vol. 36.4 Verbale di seduta 1918/08/22
- Vol. 36.5 Verbale di seduta 1918/09/05
- Vol. 39.4 Verbale di seduta 1919/03/29
- Vol. 45.3 Verbale di seduta 1920/08/10

INA Carte Afferenti al rischio di guerra in navigazione

INA - *Carte del presidente Bonaldo Stringher, 5 - Gestioni Speciali / 2 - Rischi di guerra in navigazione:*

- 18 *Assunzione dei rischi di guerra in navigazione* (1914/11)
- 22 *Legislazione degli Stati Uniti sull'assicurazione dei rischi di guerra in navigazione* (1917)
- 26 *Gestione speciale rischi di guerra in navigazione* (1917-1919)

INA - *Carte del presidente Bonaldo Stringher, 2 - Regolamento interno del Personale. 1 Regolamento interno del Personale dell'Istituto: Atti della Commissione istituita dal Cda:*

- Verbale della seduta del 18 dicembre 1913
- Verbale della seduta del 22 dicembre 1913

INA - *Carte del presidente Bonaldo Stringher, 6 – Corrispondenza; 2 - Corrispondenza con i Direttori Generali ed il Vice Direttore Generale*

- 41 *Possibile richiamo in servizio militare del Vice Direttore Generale E. Scodnik* 1915/07/27 - 1915/08/19

INA - *Relazioni e bilanci del Gruppo INA*

- I[^] - Istituto Nazionale delle Assicurazioni 6 VI° esercizio 1918 – 1919
- I[^] - Istituto Nazionale delle Assicurazioni 7 VII° esercizio 1919 – 1921

BIBLIOGRAFIA

BONELLI, Franco, «Beneduce, Alberto», *DBI*, 8 (1966).

BOTTI, Ferruccio, *La logistica dell'Esercito italiano (1831-1981)*, Vol. II, I servizi, dalla nascita dell'Esercito italiano alla Prima guerra mondiale (1861-1918), Roma, US-SME, 1991.

FARGION, Clemente, Rubrica «Parla come Mangi», *Rivista Assinews* (mensile di tecnica, norme, giurisprudenza e informazioni assicurative), Editore Assinform (Gruppo Class Editori), Pordenone, NN. 329-350 (maggio 2021-marzo 2023).

GIACCHERO, Giulio, *Storia delle assicurazioni marittime. L'esperienza genovese dal Medioevo all'età contemporanea*, SAGEP Libri & Comunicazione, 1984.

GUCCIONE, Alessandro V., *Storia della legislazione bancaria finanziaria e assicurativa dall'unità d'Italia al 2011*, Collana storica della Banca d'Italia: Serie contributi, vol. XI, Parte III (Assicurazioni), Venezia, Marsilio Editori, 2012.

HALES, Chris, *et alii*, «The Importance of Marine War Insurance in Today's Global Shipping Industry», *Amwins Global Risks*, London, 2024.

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA, *Sommario di Serie Storiche dell'Italia, 1861–1965*, Roma 1968.

- MILLER Michael B. (University of Miami), «Sea Transport and Supply», *International Encyclopedia of First World War – 1914-1918* On Line Version 1.0 | Last updated 08 January 2017.
- ORIGO, Iris, *Il mercante di Prato. La vita di Francesco Datini: alle origini del capitalismo italiano*, Il Corbaccio, Milano 2005.
- POTITO, Serena, «La costituzione dell'INA e il monopolio statale delle assicurazioni (1912-1922)», *Pecunia* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad de León), núm. 15 (julio-diciembre 2012) pp. 163-200.
- POTITO, Serena, *L'INA: gli anni del monopolio (1912-1923)*, FrancoAngeli, Collana di Storia Economica, Milano 2017.
- PUNZO, Giovanni, «Gli effetti economici del blocco alleato (1914-1919)», in Virgilio ILARI e Giuseppe DELLA TORRE (cur.), *Economic Warfare. Storia dell'arma economica*, Quaderno SISIM 2017, Acies Edizioni Milano, pp. 219-232.
- SEGRETO, Luciano, «Stringher, Bonaldo», *DBI*, 94, 2019.
- SCIROCCO, Alfonso, «Cavasola, Giannetto», *DBI*, 23, 2016.
- TONIOLO, Gianni, *Storia Economica dell'Italia Liberale 1850-1918*, Il Mulino 1988.
- TONIOLO, Gianni (cur.), *La Banca d'Italia, Economia di Guerra 1914-1919* (Collana Storica della Banca d'Italia), Gius. Laterza & Figli, Bari, 1989.
- VAN CREVELD, Martin, *Supplying War, logistics from Wallenstein to Patton*, 2nd ed., Cambridge University Press 2004.
- VARGIU, Pietro, «Le polizze speciali di assicurazione per i combattenti della grande guerra attraverso gli atti dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni», *Nuova Antologia Militare*, N. 4 fasc. 16, nov. 2023, pp. 349-352.
- WINTER, William D., «Marine Insurance in a World at War», in American Risk and Insurance Association, Proceedings of the Ninth Annual Meeting (Mar., 1942), *Journal of the American Association of University Teachers of Insurance*, Vol. 9, No. 1 pp. 39-44.

Le Petit Journal

Le Petit Journal
CHAQUE JOUR 5 CENTIMES
Le Supplément illustré
CHAQUE SEMAINE 5 CENTIMES

SUPPLÉMENT ILLUSTRÉ
Huit pages : CINQ centimes

ABONNEMENTS

	SEINE	UN AN
SEINE ET SEINE-ET-OISE	2 fr.	3 fr. 50
DÉPARTEMENTS	2 fr.	4 fr.
ÉTRANGER	2 50	5 fr.

Septième année

DIMANCHE 9 FÉVRIER 1896

Numéro 273



LE PAIN COMPLET

Storia Militare Contemporanea

Articoli / Articles

- *Il ruolo dell'istruzione nautica nell'Italia meridionale dal Settecento a oggi*, DI M. SIRAGO e M. RASTRELLI
- *Primo Leggero Napoletano. A Regimental History (1806-1815)*, BY ADAM WALCZAK
 - *Destrutturazione e ricostruzione: Le riforme dell'amministrazione marittima del Regno di Sardegna dopo il Congresso di Vienna (1815-1819)*, DI MAURO DIFRANCESCO
 - *Verità dimezzate. Le contrastanti versioni dei generali costituzionali sulla sconfitta di Rieti (7 marzo) e Antrodoco (9-10 marzo 1821)*, DI LINO MARTINI
- *Before Small Wars. Early Thoughts on the Strategy of Colonial Warfare*, DI MARCO MOSTARDA
- *L'assicurazione statale dei rischi di navigazione durante la Grande guerra attraverso gli atti dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni*,

DI PIETRO VARGIU

- *The repatriation of Greek prisoners of war from the Turkish military camps of Asia Minor (April 1923 – April 1924)*, BY N. TOMPROS and N. KANELLOPOULOS
- *La dimensione asimmetrica delle aviotruppe in Italia dagli anni Trenta alla Seconda Guerra Mondiale*, DI BASILIO DI MARTINO
- *Emploi et organisation de la Regia Aeronautica en Afrique Orientale Italienne (1936-1940) vues par les attachés militaires français à Rome*, par JEAN-BAPTISTE MANCHON
- *La resa di Pantelleria (1943) fra guerra aerea e polemiche postbelliche*, DI FRANCESCO PELLEGRINI
- *La 'Nembo' a Filottrano*, DI CARMELO BURGIO
- *Dal Nembo al Folgore. I paracadutisti della RSI come risultano dagli archivi militari italiani e tedeschi*, DI FEDERICO SESIA
- *Defending the Vatican: The Palatine Guard and the German Occupation of Rome in World War II*, BY DAVID ALVAREZ
- *L'affaire Georges Pâques (1963-64). Un haut-fonctionnaire français au service des Soviétiques pendant toute la Guerre froide*, PAR BERNARD HAUTECLOQUE
- *L'idrovolante quadrigetto posamine Martin P6M Seamaster e la Seaplane Striking Force (SSF)*, DI ALDO ANTONICELLI
- *The Mountains as a Friend and a Foe The Indian Army in Kargil War*, BY DIPTANGSHU DUTTA GUPTA

Cartography

- *Bernardino Olivieri (1770 – 1832) Un cartografo, incisore ed editore romano*, DI SIMONETTA CONTI

Insights

- *On Contested Shores. Historical Lessons on Contemporary Amphibious Warfare*, BY RICCARDO CAPPELLI
- *Air Warfare in Landing Operations*, BY BASILIO DI MARTINO

Notes

- *Un caduto dell'Armir. Le lettere dell'artigliere Roberti Luigi, classe 1921, da Piacenza a Glazov (1942-1945)*, DI ELEONORA FRASCA
- *Le radio fantasma dall'Urss*, DI AGOSTINO PENDOLA
- *Persons Who Commit Military Property Theft. A Legal and Social Survey in Wartime Ukraine*, BY GANNA SOBKO, HANNA REZNICHENKO, RUSLAN MUKOIDA, ANDRII SVINTSYTSKYI, ANDRII PADALKA

Strategic Studies

- *Strategic Studies and the Military. Insights from a Quarter Century of Teaching*, BY CONSTANTINOS KOLIOPOULOS
- *An issue pertaining to media information and privacy in the Russo-Ukrainian war*, BY JAIME A. TEIXEIRA DA SILVA

Recensioni / Reviews

- Peter H. Wilson, *Iron and Blood. A Military History of the German-Speaking Peoples since 1500* (DI G. FINIZIO)
- Robin Prior, *Conquest We Must. A Military History of Great Britain* (DI G. FINIZIO)
- Filippo Cappellano, *Storia dello Stato Maggiore dell'Esercito, I, dalle origini al 1914* (DI E. DI MURO)
- Armando Tallarigo, *I Capi e la loro preparazione morale, ed. Ferdinando Scala* (DI A. TRANSFARINO)
- Paola Bianchi (cur.), *Il 'militare' nelle Italie di Napoleone. Società, cultura, istruzione*, (DI V. ILARI)
- Federico Moro, *Risorgimento Veneto 1848-1849* (DI COMESTOR)
- Pasquale Libutti, *Elenco dei garibaldini lucani* (DI A. CECERE)
- Maddalena Carli et al., *Storia del Brigantaggio in 50 oggetti* (DI A. CECERE)
- Yael A. Sternhell, *War on Record. The Archive and the Afterlife of the Civil War* (DI G. FINIZIO)
- Bernard Hautecloque, *L'irréductibilisme italien dans l'Empire austro-hongrois (1866-1915)* (DI P. POZZATO)
- Gerhard Artl, *Ortigara 1917. La battaglia di giugno sull'Altopiano dei Sette Comuni* (DI E. PINO)
- Basilio Di Martino, *L'Ombra del Bombardiere 1919-1939* (DI D. BORSANI)
- Basilio Di Martino e Paolo Pozzato, *La battaglia di Chalkin Gol 1939* (BY M. SAMUELS)
- Richard Overy, *Sangue e rovine. La grande guerra imperiale 1913-1945* (DI G. FINIZIO)
- Brendan Simms & Charlie Laderman, *Hitler's American Gamble* (BY A. SEARLE)
- Eugenio Di Rienzo, *L'ora delle decisioni irrevocabili. Come l'Italia entrò nella Seconda guerra mondiale* (DI G. CECINI)
- Pier Paolo Battistelli, *La resa dimenticata. Il II SS-Panzer Korps e l'8 settembre nel Nord Italia* (DI F. SESIA)
- Lorenzo Cadeddu, *Storia militare dell'8 settembre 1943* (DI P. POZZATO)
- Emanuele Di Muro, *Randolfo Pacciardi il sogno di una nuova repubblica italiana* (DI A. GIONFRIDA)
- Junio Valerio Tirone, *Giovanni Messe. Un Maresciallo d'Italia nel parlamento della Repubblica* (DI E. DI MURO)
- Phil Haun, *Tactical Air Power and the Vietnam War. Explaining Effectiveness in Modern Air Warfare* (DI R. CAPPELLI)
- Arianne Gersi e Roberto Milani, *Analisi del jihad, dalla tradizione orale al cyberwarfare* (DI A. TRANSFARINO)
- Carlo Cadorna, *Equitazione naturale moderna. Nel segno di Caprilli* (DI T. VIALARDI DI SANDIGLIANO)
- Michele Angelini, Franco Luini, *La battaglia di Big Bethel* (DI COMESTOR)
- Jack J. Leide, *Professional Courage. My Journey in Military Intelligence Through Peace, Crisis, and War* (DI G. PILI)
- Mario Corti, *L'Ucraina e la vetrina delle distorsioni. Diario di guerra in poltrona 2022-2023* (DI V. ILARI)