

**EPICARMO CORBINO:
DOCENTE, MINISTRO
E PUBBLICISTA**

**Frammenti di una figura
complessa**

**a cura di
Francesco Balletta**

FrancoAngeli

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

Copyright © 2012 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy

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

**EPICARMO CORBINO:
DOCENTE, MINISTRO
E PUBBLICISTA**

**Frammenti di una figura
complessa**

**a cura di
Francesco Balletta**

FrancoAngeli

Indice

Prefazione, di Francesco Balletta	pag. 7
La carriera di Epicarmo Corbino nel corpo delle capitanerie di porto (A. Borriello)	» 9
Corbino professore universitario a Napoli (F. Balletta)	» 30
1. Il concorso a cattedra	» 30
2. Gli scritti didattici di Corbino	» 34
3. I laureati con tesi assegnate da Corbino	» 37
Conclusioni	» 42
Riferimenti bibliografici	» 43
Domenico Demarco e i “tributi” della Facoltà di Economia a Epicarmo Corbino (M.C. Schisani)	» 45
1. Domenico Demarco ed Epicarmo Corbino	» 45
2. Gli <i>Studi in onore di Epicarmo Corbino</i>	» 47
3. I <i>Cinquant’anni di vita economica italiana</i> e il conferimento del titolo di “professore emerito”	» 50
4. Gli studi in memoria di Epicarmo Corbino: una proposta incompiuta	» 52
Riferimenti bibliografici	» 55

Corbino collaboratore delle riviste <i>L'Unità</i> e <i>L'Ingegnere</i> (F. Balletta)	» 57
1. Gli articoli pubblicati su <i>L'Unità</i>	» 60
2. Gli articoli pubblicati su <i>L'Ingegnere</i>	» 69
Conclusioni	» 79
Riferimenti bibliografici	» 80
La “rassegna economica” del Banco di Napoli dalla fondazione alla direzione di Epicarmo Corbino, 1931-1984 (G. Della Torre e M.C. Schisani)	» 82
1. Gli assetti istituzionali della <i>Rassegna economica</i> e la “lunga stagione Corbino”: le difficoltà di una compiuta riflessione	» 82
2. Dalla fondazione della <i>Rassegna economica</i> alla direzione Di Nardi: un breve <i>excursus</i>	» 89
3. La “lunga direzione” Corbino e l’incidenza degli organi istituzionali della <i>Rassegna</i> , 1960-1984: una valutazione “in assenza di carte”	» 93
Conclusioni	» 101
Riferimenti bibliografici	» 102
Epicarmo Corbino, Ministro del Tesoro (D. Fausto)	» 105
1. L’esposizione finanziaria alla Consulta Nazionale	» 106
2. L’intervento all’Assemblea Costituente sulla situazione economico-finanziaria	» 115
3. I momenti nodali dell’attività ministeriale	» 117
Conclusioni	» 125
Riferimenti bibliografici	» 128

Prefazione

di Francesco Balletta

Nel giugno 2010, l'Istituto Italiano degli Studi Filosofici di Napoli, su iniziativa di Piero Barucci, ha organizzato tre giornate di studio e dibattito (3-5 giugno) su Epicarmo Corbino: economista, ministro, politico. I contributi compresi in questo volume sono parte delle molte relazioni tenute in quell'occasione e vengono pubblicati in questa sede in forma rivista e ampliata.

Epicarmo Corbino è stato un protagonista longevo e molto attivo della vita economica e politica dell'Italia, dagli anni del primo dopoguerra fino alla sua morte nel 1984. La sua figura – legata a molteplici incarichi e a interessi ancor più variegati – è stata più volte celebrata e molto è stato detto della sua esistenza personale così come del suo pensiero e della sua coerente azione politica.

I contributi inclusi nel volume forniscono una ricostruzione, per alcuni aspetti originale, di “frammenti” particolari dell'esperienza di Corbino privilegiandone il ruolo di docente, di pubblicitista e di ministro. Il percorso, pur nella sua parzialità, segue un criterio cronologico, ripercorrendo alcune tappe della carriera di questa poliedrica figura del '900, dagli inizi come ufficiale delle capitanerie di porto – esperienza che, attraverso l'osservazione sistematica del reale, condizionerà il suo pensiero avviandolo ai primi scritti – fino all'approdo non semplice alla docenza universitaria nella Facoltà di Economia di Napoli, dove prestò servizio per oltre quarant'anni, e alla politica nazionale, in qualità di deputato e ministro. In tale ricostruzione trova spazio l'approccio alle idee di Corbino, sia dal lato dei suoi scritti che dal lato degli scritti di quanti onorarono la sua personalità sia in vita che dopo, primo fra tutti il suo ex-allievo Domenico Demarco.

La carriera di Epicarmo Corbino nel corpo delle capitanerie di porto

di Antonella Borriello

Le capitanerie di porto mi piacevano perché il lavoro vi era vario, e richiedeva una continua ginnastica mentale, che contribuiva a tenermi sempre sveglio e sul chi vive [...]

Girando nel porto, nelle sue adiacenze, negli uffici, vi erano da osservare aspetti di vita interessantissimi.....Io osservavo con interesse tutto cercando gli elementi di fondo di ogni aspetto della vita, e non me ne stancavo mai, annotando nella testa, tutto quello che più mi colpiva (Corbino, 1972, p. 52).

Epicarmo Corbino fu economista, ministro, politico, autodidatta e professore. Fu figura molto amata ma talvolta avversato per le sue teorie.

La sua lunghissima e brillante carriera iniziò nel 1911 quando, poco più che ventenne, venne nominato per concorso come applicato di porto. Nel 1923, avrebbe lasciato il corpo delle capitanerie con il grado di Tenente Colonnello. Durante questi undici anni, trascorsi tra le capitanerie di porto di Bari, Genova, Catania, La Spezia e Sebenico, Corbino accumulò dati, conoscenze tecnico-marittime, esperienze tali da farlo in seguito definire studioso specializzato del settore portuale e dei traffici marittimi.

Come fu consuetudine di tutta la sua vita, egli iniziò a trasfondere le proprie conoscenze nei suoi scritti. Nel periodo 1914-1923, scrisse ben cinquantadue articoli su giornali e riviste economiche (di cui ventotto incentrati su cantieri navali, capitanerie, tasse marittime e tutto ciò che aveva attinenza con i trasporti marittimi)¹.

¹ Per un elenco completo dei volumi, saggi, atti parlamentari, articoli e note apparsi in quotidiani, settimanali e mensili si può far riferimento alla *Bibliografia degli scritti di Epi-*

L'interesse per i problemi della marineria e dei porti era una passione antica di Epicarmo Corbino, e risale alle giornate trascorse nel porto di Augusta, sua città natale. Quasi per gioco, aveva imparato a conoscere le navi dal fumaiolo o dalla disposizione degli alberi, osservando anche i movimenti delle flotte e le operazioni di rifornimento. Per l'adolescente Corbino, il principale svago, soprattutto nel periodo estivo, era offerto dalle operazioni che si effettuavano nel porto, economicamente rilevanti, ma soprattutto emotivamente coinvolgenti. La svolta del concorso per le capitanerie di porto² – al quale

caro Corbino a cura di Franca Assante, contenuta nel volume *Studi in onore di Epicarmo Corbino* a cura di Domenico Demarco (1961).

² La legge 2 aprile 1865 n° 2215 autorizzò il Governo del Re a pubblicare il Codice della Marina Mercantile (c.m.m.), il quale fu promulgato con R. D. il 25 giugno 1865 ed ebbe esecuzione in tutte le Provincie del Regno a cominciare dal 1 gennaio 1866. Il Codice, formato da 461 articoli, stabili, che l'amministrazione della marina mercantile, compreso il servizio dei porti e delle spiagge, dipendeva dal Ministero della Marina (art.1). Il legislatore tentava così di realizzare l'unificazione della disciplina portuale e marittima.

Il servizio tecnico ed amministrativo della marina mercantile venne affidato ad un unico Corpo, denominato delle Capitanerie di Porto (art.3). Il 20 luglio 1865, a Firenze, Vittorio Emanuele II, firmò, su proposta dell'allora Ministro della Marina, il Regio Decreto per l'Ordinamento del Personale addetto alle Capitanerie di Porto n° 2438, che istituì il Corpo delle Capitanerie di porto del Regno d'Italia. Il decreto entrò in vigore il primo settembre di quello stesso anno. L'articolo 1 recitava: «Il Corpo degli Ufficiali dello Stato Maggiore dei Porti e quello degli Impiegati dell'Amministrazione della Marina mercantile sono soppressi. Per il Servizio amministrativo e tecnico della Marina mercantile viene invece istituito un nuovo Corpo d'Impiegati Civili con la denominazione di Corpo delle Capitanerie di Porto dipendente dal Ministero della Marina». Il nuovo Corpo assunse quindi, i compiti svolti in precedenza da un organo militare (comando e direzione dei servizi tecnici e polizia dei porti) ed uno civile (servizi amministrativi periferici della Marina mercantile e sanità marittima). Le coste italiane furono inizialmente divise in venti Compartimenti che si articolavano in quaranta Circondari, dai quali dipendevano vari Uffici di Porto minori. Il corpo era composto da capitani ed ufficiali di porto (posti a capo rispettivamente di Compartimenti e Circondari marittimi) nonché applicati di porto, grado iniziale della carriera (art. 3 del c. m. m. ed art. 2 del r. d. n° 2438). Inizialmente il personale civile (sottoposto alle leggi sulla disponibilità, aspettative, congedi e pensioni vigenti per gli Impiegati civili dello Stato) fu formato, su parere di una speciale Commissione nominata dal Ministro della Marina, impiegando quello che già costituiva le sopresse categorie. In seguito all'esaurimento delle stesse, le nuove nomine nel grado di applicato, furono fatte per esami di concorso, fra gli individui appartenenti alla marina militare e mercantile che ne avrebbero fatto richiesta (art.11 r.d. n° 2438). Nel c.m.m. del 1865 le funzioni di applicato di porto non furono ben definite. Venne precisato però, che laddove essi erano preposti ad un circondario, e adempivano le funzioni di capitano di porto, esercitavano le funzioni di ufficiale pubblico nella stipulazione degli atti pubblici, per gli effetti civili e penali, loro affidati dal codice stesso. Tale precisazione non comparve né, nel R. Decreto del 24 ottobre 1877 n° 4156, che pubblicava il Testo Unico del

si accedeva con la semplice licenza di scuola media superiore – fu quasi un naturale sbocco di quell’esperienza. Egli iniziò la preparazione al concorso nell’estate del 1908, su esortazione del comandante Leboffe³, dopo aver conseguito la licenza di ragioniere che gli aveva permesso di impiegarsi presso la Ditta dei fratelli Franco: società proprietaria di velieri adibiti al trasporto di vino, carbon fossile e legname. Le materie che iniziò a studiare, in relazione al programma di esame, furono il diritto della navigazione, la geografia, la storia del commercio e l’economia in generale, adoperando manuali di economia, finanza, statistica e storia economica: uno studio spesso fatto «in maniera confusa» (Corbino, 1972, p. 42), ma tale da fargli assimilare le basi della scienza economica. Attraverso i libri gli si aprivano orizzonti nuovi, poiché ciò che veniva studiato trovava applicazione pratica nella vita quotidiana, nello svolgimento dell’attività lavorativa.

Nell’ottobre del 1910, venne a conoscenza della pubblicazione del bando di concorso a venti posti per applicato di porto di 3^a classe (in realtà erano solo sedici, poiché quattro posti erano destinati ai commessi di 1^a classe delle capitanerie di porto), con l’annuo stipendio di 2000 lire, nel personale amministrativo. L’inizio degli esami fu stabilito per l’11 gennaio 1911.

Al fine dell’ammissione nel corpo delle capitanerie di porto, gli aspiranti dovevano sottoporsi agli esami di concorso per la nomina di applicati di porto di 3^a classe, grado equiparato a quello militare di guardiamarina. Il grado di applicato di terza classe era stata creato con decreto nel mese di agosto⁴.

Codice per la Marina Mercantile, né nell’annesso Regolamento per l’esecuzione del Testo Unico, approvato con r. d. il 20 novembre 1879, n° 5166. Con il nuovo regolamento il legislatore, attribuendo nuovi compiti giudiziari, volle parificare i funzionari del corpo appena nato ai responsabili degli uffici marittimi tedeschi, ai commissari e agli amministratori delle InscRIPTIONS marittime francesi o ai super-intendants inglesi. Le novità apportate dal nuovo Codice riguardarono i poteri attribuiti ai Capitani e agli Ufficiali di Porto cui venivano attribuiti incarichi amministrativi e tecnici propri dell’Amministrazione della Marina Mercantile, mentre ai capitani e agli ufficiali, spettarono funzioni di pubblico ufficiale nelle stipulazioni degli atti, da valere come atti pubblici a tutti gli effetti civili e penali.

³ Leboffe era il comandante del porto di Augusta. Egli ebbe una notevole influenza sulle scelte di Corbino, prima che fosse trasferito presso la Capitaneria di Porto di Palermo.

⁴ *Regolamento speciale per gli impiegati del Corpo delle Capitanerie di Porto e per i commessi delle Capitanerie di Porto* approvato dal re Vittorio Emanuele III con decreto del

Corbino, come previsto dal bando, fu sottoposto ad un accurata visita medica, tesa ad accertare l' idoneità fisica. Nonostante l' anno precedente, fosse stato rimandato per deficienza di statura, alle visite per la leva di terra, riuscì a superare la selezione, poiché per le capitanerie di porto, come per la marina, la statura minima per l' ammissione era di 1,52 metri.

Dall' 11 al 14 gennaio 1911, svolse quattro prove scritte, che superò brillantemente, arrivando a posizionarsi tra i primi dodici concorrenti che parteciparono agli orali, i quali si svolsero, nel mese di aprile, presso il Ministero della Marina. Le quattro prove scritte prevedevano lo svolgimento:

- di un tema in lingua italiana, su un argomento storico e letterario;
- di un tema in lingua francese, con la possibilità di svolgimento anche in tedesco, in inglese o in altra lingua estera (le prime due lingue permettevano di avere da due a quattro punti in più, mentre in tutti gli altri casi i punti potevano essere uno o due);
- di un tema sui principi generali di economia politica.

Inoltre fu prevista la possibilità di svolgere un quesito di aritmetica, di trattare un problema o dimostrare un teorema riguardante la geometria piana o gli elementi di geometria piana. La prova orale poteva vertere sui due gruppi di argomento predisposti dal programma, con facoltà per la Commissione esaminatrice, d' interrogare i candidati anche sui temi da essi svolti per iscritto.

Il primo gruppo faceva riferimento alle disposizioni sulla pubblicazione, interpretazione ed applicazione delle leggi in generale, alle nozioni generali di diritto civile, penale, costituzionale, amministrativo, commerciale e internazionale e alle leggi sulla contabilità dello Stato. Il secondo gruppo invece riguardava lo studio del Codice della marina mercantile e del Codice di Commercio (libro II e Libro IV, capo II), del Consiglio superiore della marina mercantile, le leggi sulla protezione della marina mercantile, sulla leva di mare e sull' emigrazione, sulla navigazione interna, sulle Casse degli invalidi della

9 agosto 1910 ed inserito al n° 667 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno. L' articolo 4 stabilì che per ogni prova scritta il tempo a disposizione era di otto per giorno. Al contrario, gli orali dovevano svolgersi in non più di un' ora. Il Regolamento suddetto fu inserito nella Gazzetta Ufficiale del Regno d' Italia il 10 ottobre 1910, n° 235.

marina mercantile, sugli infortuni del lavoro, sull'ordinamento sanitario, nonché nozioni di geografia politica e commerciale, storia del commercio e della navigazione⁵. Nonostante la vastità del programma di esame, il piano di studio che Corbino aveva elaborato, nei due anni precedenti, gli permise di avere un'approfondita e brillante preparazione al concorso. Egli riuscì infatti ottavo in graduatoria. Il 13 maggio ricevette la comunicazione ufficiale della nomina con decorrenza dal 1° maggio. Prima destinazione fu Bari, dove rimase in servizio dal 20 maggio al 30 novembre 1911. Come prescritto dal Regolamento speciale per gli impiegati del corpo delle capitanerie di porto, Corbino prestò giuramento, tanto per la carriera amministrativa tanto per quella d'ordine (Regolamento per gli impiegati, 9 agosto 1910, art.34), con il comandante della capitaneria di Bari, colonnello Guglielmo Cesena. Divenne così sottotenente delle capitanerie, abbandonando definitivamente l'idea di far parte del servizio militare di terra.

Iniziava un nuovo capitolo della sua vita, ancora caratterizzato dal costante interesse per il mare e per tutto ciò che ad esso era connesso. Il comandante colonnello Guglielmo Cesena, «un ufficiale superiore di grande bontà e di una signorilità eccezionale», destinò Corbino all'ufficio protocollo, specchio della complessa attività svolta dalle capitanerie. Questo incarico si confaceva alle sue capacità mnemoniche: in breve tempo, egli divenne una sorta di «archivio vivente delle pratiche che passavano dai vari uffici» (Corbino, 1972, pp. 48-49). Svolgeva, inoltre, attività di guardia di capitaneria e riusciva a ricavare diritti supplementari dall'arrivo, nelle ore notturne, dei piroscafi. Così integrò lo stipendio netto mensile di centocinquantuno lire, in sei mesi, di circa duecento lire.

Durante i sei mesi di attività a Bari (Corbino, 1923, pp. 20-45), il lavoro d'ufficio si intensificò a causa di due particolari eventi: l'epidemia di colera, in Grecia, e gli attacchi contro i turchi. L'emergenza sanitaria comportò, infatti, una maggiore attività di controllo da parte delle capitanerie e dei medici, mentre i preparativi per lo sbarco in

⁵ Decreto Ministeriale che approva i programmi di esame per l'ammissione ai posti di ultima classe nella carriera amministrativa del Corpo delle Capitanerie di porto e dei commissari delle Capitanerie di porto del 12 ottobre 1910. Il decreto fu inserito nella Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia del 15 ottobre 1910 n° 240.

Libia e i tentativi di attacco ai possedimenti turchi, nei Balcani e nell'Egeo, richiesero il richiamo di alcuni specialisti della marina, facendo così un primo esperimento di mobilitazione⁶. Fu questa, un'occasione nella quale Corbino riuscì a procurarsi delle segnalazioni a Roma, poiché propose alcune varianti alle norme fino ad allora seguite nelle operazioni di reclutamento (Corbino, 1972, p. 50).

Dal primo dicembre al due giugno 1912, fu trasferito a Genova per frequentare il secondo corso di specializzazione: insegnamenti teorici e pratici di navigazione, in una capitaneria come quella di Genova, dove si svolgeva tutto il lavoro di requisizione e di armamento dei piroscafi che erano necessari per portare a termine la spedizione in Libia. Inoltre occorreva gestire i rapporti con il Consorzio autonomo del porto.

Era un contesto straordinario: i problemi erano quelli tipici di ogni capitaneria (Corbino, 1918a) ma a Genova, erano sovradimensionati per la molteplicità dei commerci svolti, per il numero di persone coinvolte, così come per i continui attracchi/partenze di piroscafi⁷. I sei mesi di corso furono intensi e gli permisero di analizzare, nei molteplici aspetti, le difficili funzioni delle capitanerie di porto, di osservare e intendere le cose con occhi di chi vede l'applicazione

⁶ Nel libro *I Porti marittimi italiani*, stampato a Città di Castello nel 1924, Corbino raccolse tutti gli articoli riguardanti i porti d'Italia pubblicati negli anni precedenti sul *Giornale degli economisti e Rivista di Statistica*. Gli articoli riportano, per ogni porto, le caratteristiche tecniche quali la collocazione fisica, la lunghezza, la larghezza, i collegamenti ferroviari, il movimento del traffico marittimo, gli imbarchi/sbarchi e brevi descrizioni dell'amministrazione portuale. Il porto di Bari, nello scritto di Corbino, appare come l'unico degno di essere segnalato. Era direttamente amministrato dallo Stato e non da un ente portuale e le opere progettate erano ispirate a criteri di organicità ed economicità. Nonostante subisse l'influenza di tutto ciò che accadeva in oriente e le conseguenze della guerra, i traffici marittimi del porto erano lentamente ripresi nel dopoguerra. Dall'analisi dei dati statistici, Corbino scrisse che i livelli prebellici, grazie alle esportazioni delle industrie del retroterra, potevano essere superati.

⁷ Durante quest'esperienza, Corbino osservò attentamente il funzionamento di un grande emporio come il porto di Genova, e vi riscontrò dei problemi, che descrisse come essere comuni a tutte le realtà portuali. In particolare, il problema del cooperativismo sociale aveva il carattere dell'universalità e a Genova, non diversamente da quanto accadeva in altre realtà, esso era effetto del protezionismo. I ritardi delle operazioni di scalo e gli ingorghi connessi, esistevano e spesso era stati fatti con l'intento, poi realizzato, di ottenere aumenti salariali. Pur non volendo addossare tutti i mali a questa situazione, per Corbino, il risorgere delle "corporazioni medievali" influenzava, inevitabilmente, lo sviluppo del commercio.

pratica di tutti gli studi teorici, che aveva fatto e che continuava a fare, leggendo libri di economia e finanza oltre che di storia economica. I maggiori guadagni economici – connessi con la promozione al grado superiore – gli permisero di soddisfare appieno questa passione, avvalorando la teoria con la pratica.

Terminato il corso, nel maggio del 1912, fu destinato a Catania, potendo così ritornare alla sua casa natale, ad Augusta. La vicinanza gli permetteva fortunatamente di ritornarvi spesso. A Catania, fu destinato all'ufficio marittimo, dove erano accentrati i servizi di controllo del porto ed i contatti con le navi in arrivo e in partenza⁸ (Corbino, 1924). Nel frattempo, dopo un anno di servizio dall'entrata nel corpo, nel ruolo di applicato di porto di terza classe, fu promosso e ciò comportò anche un aumento dello stipendio fino a centottantotto lire al mese. La residenza a Catania coincise con una nuova attività, parallela a quella svolta nelle capitanerie: la ricerca e la pubblicazione di saggi di economia.

Nel 1914, Corbino, infatti, pubblicò il suo primo lavoro sull'emigrazione da Augusta (Corbino, 1914) e alcuni articoli su un giornale locale. Si trattò del preludio di intensi studi e il frutto di un immagazzinamento di dati e nozioni appresi non solo dall'acquisto di libri, ma anche del materiale delle biblioteche locali, tra le quali quella u-

⁸ Il porto di Catania – come scritto nei *I Porti marittimi italiani* – era uno dei centri commerciali più importanti della Sicilia per la posizione geografica e per le comunicazioni ferroviarie. Era toccato da una vasta rete di linee di navigazione nazionali e straniere, che avevano permesso di alimentare un copioso traffico, alimentato dal retroterra e dallo sviluppo industriale della città. Corbino vi frequentò l'Istituto Tecnico. Dopo essersi diplomato ragioniere, nel 1908, fu assunto in qualità di contabile presso la ditta Franco, società proprietaria di velieri adibiti al trasporto di vino, carbone fossile, legname. Fin da quell'esperienza, Corbino conobbe le capacità mercantili degli armatori e le attitudini della gente di mare, della bassa forza, degli ufficiali e della gente locale, che amministrava piccole flotte di piroscafi. Dalla sua biografia, emerge la grande passione che Corbino manifestava nell'osservare, studiare e correggere gli aspetti economici e tecnici dell'armamento di una flotta di piccoli velieri. Dalle riparazioni delle navi ai rifornimenti di materiale nautico, dalla stipula dei contratti di arruolamento all'assistenza tecnica da fornire soprattutto in condizioni meteorologiche estreme. Dalla descrizione tecnica del porto di Catania, emerge a chiare lettere, il coinvolgimento personale di Corbino che in quel posto aveva lavorato. Egli descrive "fantastico" il movimento che si creava per gli imbarchi in determinati periodi dell'anno. Gli armatori e la bassa forza vengono descritti come un «nucleo agguerrito e fortissimo» che avendo contratto, navigando, una lunga esperienza con «le cose del mare», riusciva a condurre i propri affari proficuamente (Corbino 1972, p. 35-36).

niversitaria. Tutto ciò senza una guida ma solo per spirito di iniziativa personale, in virtù del suo essere autodidatta fin quando non iniziò ad avere rapporti epistolari con Luigi Einaudi, che avrebbe poi definito «una guida influente». Einaudi gli pubblicò due articoli e gli consigliò di leggere le prime serie della Biblioteca dell'Economista, in modo da mettere «un fondamento granitico ai suoi studi posteriori» e imparare a dire e scrivere le cose, sapendo ciò che era stato scritto prima (Corbino, 1972, p. 60). Corbino cominciò una collaborazione con la rivista *La Marina Mercantile Italiana* di Genova, la *Finanza Italiana* diretta dal prof. Fontana Russo, e con la *Rivista Popolare* di Colajanni: articoli brevi, di carattere tecnico, spesso di contenuto polemico, che gli permisero di acquisire notorietà in parecchi ambiti.

Sullo sfondo di questo fervore, il lavoro nell'ufficio subiva rilevanti ripercussioni. Si rafforzarono i servizi di leva e di mobilitazione presso la capitaneria centrale, nei quali Corbino era diventato uno specialista, nonché i servizi di guardia che divennero sempre più pesanti. Nel maggio del 1915, il corpo delle capitanerie fu provvisoriamente militarizzato. Corbino poté indossare le stellette militari identificative del grado di tenente⁹.

Poiché la sua famiglia fu trasferita a La Spezia, nel novembre 1915, prese servizio in quella capitaneria¹⁰ (Corbino, 1924, pp. 20-45), dove cominciò a partecipare al turno di guardia alla stazione di pilotaggio e visita dell'isola di Palmaria¹¹. La vita sull'isola non era piacevole, sia per l'alloggio che per il tipo di lavoro svolto, consistente nell'accompagnare il pilota a bordo delle navi per l'ingresso

⁹ Decreto Luogotenenziale del 12 settembre 1915, n° 1401 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 2 novembre 1915. Visto lo stato di guerra, il Ministro della Marina, poteva con disposizione, assoggettare il personale civile della Regia Marina, alla giurisdizione militare, a seconda del ruolo cui appartenevano o della località nella quale prestavano servizio.

¹⁰ Per il porto di La Spezia, a conferma delle sue teorie già ampiamente dichiarate, Corbino definiva spreco di moneta sia l'ingrandimento del porto – i cui lavori all'epoca in cui scriveva erano già iniziati – sia il mantenimento dell'Ente portuale che gravava sull'economia portuaria, sia il tentativo di promuovere “artificialmente” lo sviluppo industriale, con notevoli spese di amministrazione. Opere parassitarie perché dipendenti dagli aiuti dello Stato.

¹¹ L'isola Palmaria, si trova nel Mar Ligure, all'estremità occidentale del Golfo della Spezia. Con la sua area di 1,89 km quadrati è di fatto la più grande isola dell'Arcipelago Spezzino e di tutte le cinque isole liguri.

nel porto di Palmaria, attraverso gli sbarramenti di mine, che ne ostruivano l'ingresso. La fase della salita a bordo attraverso la bisca-glina, soprattutto per le navi passeggeri, era molto complessa e difficile soprattutto in caso di cattivo tempo. Il compito dell'ufficiale era quello di controllare i documenti personali degli uomini componenti l'equipaggio, ma a detta di Corbino, era inutile e stupido «come molte mansioni affidate ai militari durante la guerra» (Corbino, 1972, p. 61). Accanto al servizio di guardia, Corbino si occupava del servizio di leva e mobilitazione: vista la sua precedente esperienza a Catania, gli fu affidata la responsabilità del servizio e fu esonerato dal turno settimanale della Palmaria.

La professionalità e l'esperienza accumulata nel corso degli anni, portarono Corbino ad essere molto apprezzato. Era sempre a disposizione del Comando in Capo del Dipartimento per iniziative collaterali come discorsi, conferenze e servizi vari, nonché per le normali operazioni d'ufficio; a tutto questo continuava ad affiancare gli studi, secondo le linee suggeritegli da Einaudi. Cominciò ad essere considerato un esperto di economia dei trasporti marittimi. Criticò la legislazione marittima di guerra negli articoli che poi furono pubblicati sull'Unità di Salvemini.

Convinto liberista, Corbino riteneva che la creazione di una forte marina mercantile nazionale, obiettivo dei decreti promossi sulla base delle "litanie" dei protezionisti, si potesse giustificare solo sulla base di fattori che erano soprattutto tecnici ed economici, oltre che politici, quali la rapidità e la correttezza dei servizi, le tariffe economicamente convenienti (Corbino, 1922a, pp. 47-53).

Corbino criticò aspramente dalle pagine de *L'Unità*, la legislazione di guerra, pubblicata dal Governo sotto il titolo di provvedimenti a favore della marina mercantile. Il regime altalenante tra libertà e protezione – proprio del decreto Arlotta (1916), del decreto Villa (1918) e di quello De Nava (1919) – aveva predisposto una pletora di cantieri di costruzione e un forte indebitamento dello Stato, nell'inutile tentativo di risollevarne le sorti dell'industria marittima, uno dei tanti settori nel quale si manifestava la complessa attività economica (Corbino, 1922a, pp. 54-59). Per la notorietà acquisita, fu proposto a Corbino di passare al giornalismo attraverso l'assunzione della codirezione della rivista *La Marina Mercantile di Genova*, ma rifiutò. Abbando-

nare una carriera di Stato significava minare l'equilibrio finanziario della sua famiglia.

Aveva già scritto un buon numero di articoli su questo periodico, affrontando diverse tematiche. Su tutte, il ruolo della statistica, ramo che egli giudicava importantissimo per lo svolgimento dell'attività amministrativa, fondamentale nell'ambito della relativa organizzazione, base di ogni provvedimento legislativo, teoria e considerazione dei fatti.

La critica, in particolare, fu mossa alla Relazione annuale sulle condizioni della marina mercantile, unica fonte ufficiale di dati relativi alla marina mercantile e specchio di una burocrazia immobile. «I numeri parlano e occorre saper farli comunicare» (Corbino, 1922a, pp. 28-33)¹². Corbino sottolineava la necessità di uniformare, nel tempo e nello spazio, la raccolta dei dati al fine di favorire i confronti. I dati dovevano essere raccolti, preparati, elaborati e racchiusi sotto forma di tabelle accompagnate da relazioni illustrative che permettessero di collegare l'andamento del fenomeno nel contesto politico ed economico.

Altra tematica fu quella della partecipazione degli operai agli utili nell'industria dell'armamento. L'aleatorietà dei guadagni, ancorati alle forti oscillazioni dei noli, non permetteva di legare ad essi le quote di partecipazione spettanti ai marinai. Corbino riteneva che l'unica forma possibile di partecipazione agli utili era quella di legare l'interesse individuale del lavoratore a quello dell'industria di cui faceva parte: fermo restando il salario, quale base minima, l'armatore doveva corrispondere ad ogni membro dell'equipaggio dei premi, purché avessero compiuto un certo periodo di navigazione con la stessa nave o con altre della stessa azienda. In questo modo, si sarebbe premiata la costanza e il perdurare del rapporto tra armatore e marinaio, quest'ultimo diretto artefice del progresso economico dell'azienda (Corbino, 1919d, pp. 174-175).

Gli articoli pubblicati da Corbino avevano, spesso, come oggetto di analisi, progetti di legge da approvare o approvati. È il caso della

¹² Visto l'interesse per l'argomento, Corbino affrontò l'argomento sulla statistica anche nell'articolo "Le Statistiche e le relazioni periodiche nella burocrazia" in *Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica*, 1919a, a. XXX, vol. LVIII, pag. 278-282.

discussione sul progetto di legge, presentato da Ciano, relativo al pilotaggio obbligatorio nei porti italiani. Corbino auspicava che il servizio non diventasse di Stato. L'intervento governativo doveva limitarsi a conferire la qualifica di pilota a chi era in possesso dei relativi titoli (tutelando, in questo caso, i capitani che dovevano avvalersi del loro servizio). Le nuove norme che ipoteticamente dovevano disciplinare il servizio avevano come risvolto l'abbattimento di un nuovo onere sulle navi (Corbino, 1922a, pp. 125-132).

Dal 26 febbraio 1918¹³, anche Corbino fu considerato come facente parte dei corpi militari della Regia Marina: vennero affidati al personale delle capitanerie di porto tutti quei servizi che interessavano la difesa militare. Dal primo febbraio, il suo stipendio fu portato a tremilasettecentocinquanta lire. L'aumento effettivo, per effetto del decreto, fu pari a settecento cinquanta lire: sull'imponibile di tremila lire, le prime duemila lire furono incrementate del trenta per cento, mentre le restanti mille, del quindici per cento, in modo da arrivare alla somma annua di tremilasettecentocinquanta lire¹⁴. L'estenuante lavoro fatto in questo periodo, gli venne riconosciuto, economicamente, con un elogio apparso sul foglio d'ordini della Marina del 12 aprile 1918, che lo ricompensava delle spese sostenute nei numerosi spostamenti da una città all'altra, fatti senza alcun rimborso. Nel frattempo, dal 20 maggio 1918, assunse la carica di sottotenente di porto di 2^a classe¹⁵ e da luglio dello stesso anno, tenente di porto di terza classe.

Dopo aver trascorso un breve periodo a Porto Maurizio (Corbino, 1923), per riorganizzare gli uffici, per l'epidemia di influenza che aveva colpito il comandante, gli ufficiali e i marinai, nel novembre

¹³ Il Decreto Luogotenenziale del 3 febbraio 1918 n° 161, per la durata della guerra e fino a sei mesi successivi alla dichiarazione della pace, provvide alla militarizzazione dei funzionari amministrativi del Corpo delle Capitanerie di Porto, apportando altresì variazioni al ruolo approvato con la legge 2 luglio 1908, n° 318.

¹⁴ Il Decreto Luogotenenziale del 10 febbraio 1918 n° 107, con decorrenza dal 1° febbraio 1918 e fino all'esercizio finanziario successivo a quello in cui sarebbe stata pubblicata la pace, aumentava gli stipendi e gli assegni equiparati del personale civile e militare di ciascuna Amministrazione dello Stato e di altre pubbliche amministrazioni, nei modi indicati dal decreto medesimo, ed autorizzava la costituzione di una Commissione, con l'incarico di studiare la riforma dell'Amministrazione dello Stato.

¹⁵ Decreto Luogotenenziale del 16 maggio 1918 n° 640, sul reclutamento e avanzamento nel corpo delle capitanerie di porto. Corbino, in base a quanto stabilito all'articolo 1, acquistò la nuova qualifica di Sottotenente di porto di 2^a classe.