



R.: L.: Resurrezione 144 all'Oriente di Civitanova Marche

<http://www.massoneria-civitanovamarche.org/>

TAVOLA:

UNA FIGURA DI RILIEVO NEL PANORAMA POSTUNITARIO: BENEDETTO BRIN

Benedetto Brin è una figura poco conosciuta e forse i più la ricordano per averne letto il nome nella toponomastica delle strade.

In realtà Benedetto Brin rappresenta una delle figure più autorevoli del panorama postunitario del nostro Paese.

Nacque a Torino il 17/5/1833.

Si laureò in Ingegneria idraulica all'Università di Torino non ancora ventenne.

Nel 1853 entrò come allievo ingegnere navale nella marina sarda e fu destinato a Genova.

Cavour ne apprezzò le doti di ingegno e per suo interessamento fu inviato per un biennio a Parigi presso la Scuola di applicazione del Genio marittimo.

Questo periodo fu importantissimo per la formazione del Brin quale progettista di navi.

Nel 1863 fu chiamato dal ministro della Marina Cugia come consulente per le costruzioni navali.

In questo periodo il Brin fu affiliato al Grande Oriente d'Italia e divenne uno delle figure di rilievo della massoneria torinese.

Ricordiamo che nel periodo in cui Brin fu affiliato alla massoneria esisteva solo il Grande Oriente d'Italia in quanto la scissione della Gran Loggia di Piazza del Gesù avvenne solo nel 1908.

La massoneria ebbe un ruolo determinante nel periodo risorgimentale che condusse nel 1861 alla proclamazione del Regno d'Italia.

Infatti gli ideali della massoneria, quali la liberazione dei popoli da ogni tirannide e la loro fratellanza, erano comuni a quelli del Risorgimento.

I programmi della massoneria, quali l'eliminazione dell'ingerenza del clero nella conduzione della cosa pubblica, la laicizzazione dell'insegnamento scolastico, la trasformazione politico sociale del Paese, furono condivisi da una gran parte della popolazione italiana e costituirono un supporto fondamentale per il consolidamento dello stato unitario.

Anche tra i militari la massoneria era percepita come associazione patriottica, vicina alle istituzioni e al governo e capace di incentivare l'ammodernamento dei regolamenti.

In questo panorama Benedetto Brin si impegnò con tutte le sue forze per rivoluzionare la cantieristica navale e per ottenere l'autosufficienza nazionale nella produzione dei materiali necessari per la realizzazione delle navi.

Nel 1867 fu assegnato al Consiglio Superiore di Marina in un momento critico per la Forza navale italiana che era reduce dalla sconfitta di Lissa. La flotta italiana, nonostante fosse più numerosa come unità navali in campo, subì una amara sconfitta a Lissa (isola della Croazia) da parte della marina dell'Impero austriaco nella terza guerra di indipendenza.

Nel 1873 venne nominato Direttore delle Costruzioni Navali e iniziò la collaborazione con il ministro della Marina, De Saint Bon.

A quell'epoca le principali unità della Regia Marina erano bastimenti di tipo tradizionale, con propulsione mista vela-motore e scafo in legno ricoperto di piastre di corazza in ferro.

Brin era fermamente intenzionato ad avviare un programma di rinnovamento delle forze navali italiane diretto a sostituire il naviglio obsoleto con altro più moderno per consentire alla marina di contribuire efficacemente alla rinascita del Paese.

Infatti era conscio che il programma di rinnovamento della flotta aveva non solo lo scopo di garantire alla Regia Marina di presidiare in modo adeguato il bacino occidentale e orientale ma poteva avere anche risvolti positivi sul tessuto sociale ed economico del Paese.

Pertanto si dedicò alla progettazione di una nuova classe di navi con propulsione unicamente a vapore, artiglierie principali all'interno di torri corazzate, scafo dotato di protezione corazzata, elevato livello di galleggiabilità e dimensioni superiori a quelle tradizionali.

Brin, infatti, grazie anche agli studi compiuti presso la Scuola di applicazione del Genio marittimo francese riuscì a comprendere appieno il cambiamento in atto nelle azioni tattiche navali.

Stava ormai volgendo al termine la manovra dello speronamento che vedeva il rostro come arma principale e si apriva la nuova fase della lotta a distanza tra unità navali con l'artiglieria che acquisiva effetto risolutivo.

Le prime due navi che furono realizzate in virtù del programma di rinnovamento della Regia Marina furono interamente progettate dal Brin e furono la Duilio e la Dandolo, costruite nei cantieri di La Spezia e di Castellamare di Stabia.

La Duilio e la Dandolo furono varate nel 1876 e l'ammiraglio inglese Spencer Robinson le definì navi extra potenti e il fiore all'occhiello della marina italiana.

Nel 1876 Brin venne nominato per la prima volta Ministro della Marina e ricoprì la carica sino al dicembre del 1878.

Fu ancora Ministro della Marina nei governi Depretis e Crispi tra il 1884 e il 1891.

Tra il 1892 e il 1893 fu ministro degli Esteri nel primo governo Giolitti. Nel 1896 fu nominato di nuovo Ministro della Marina e rimase in carica sino al 24/5/1898, giorno della sua morte.

Uno dei primi provvedimenti assunti fu quello di unificare le due scuole di marina esistenti a Genova ed a Napoli, fondando l'Accademia Navale di Livorno inaugurata il 1 ottobre 1881.

Nel 1887 presso l'Arsenale di La Spezia fece realizzare la vasca per le esperienze di architettura navale che consentì alla Marina italiana di avere una infrastruttura per provare le carene delle navi.

Fu il progettista dei primi incrociatori da battaglia: l'Italia e il Lepanto. Studiò per primo dei dispositivi contro gli scoppi subacquei che anticiparono di dieci anni i criteri applicati sulle cacciatorpediniere.

Istituì l'Ufficio di Stato Maggiore della Marina deputato a studiare la preparazione e l'impiego dei mezzi per la condotta della guerra marittima.

Fece approvare un progetto che prevedeva il rinnovamento della flotta con la realizzazione di 72 unità navali in dieci anni.

In quegli anni infatti l'economia nazionale fondata prevalentemente sull'agricoltura si stava trasformando in una moderna economia industriale.

Il progetto di Brin di rinnovamento della flotta della Regia Marina si inserì in questo contesto.

Si schierò tra i principali sostenitori della necessità di una industria pesante nazionale.

Era convinto che solo avviando una politica di commesse statali per la costruzione delle unità navali avrebbe conseguito contemporaneamente due benefici:

-) una diminuzione dei costi, evitando il ricorso a industrie straniere;
-) l'espansione dell'industria siderurgica e meccanica nazionale grazie alle forniture governative.

Perciò favorì la nascita del polo siderurgico ternano con la fondazione il 10/3/1884 della Società degli altiforni, fonderie e acciaierie di Terni.

La società venne finanziata quasi interamente dallo Stato tramite il Credito Mobiliare.

L'oggetto principale della produzione delle acciaierie di Terni divennero le corazze d'acciaio per le unità navali.

Tra il 1884 e il 1888 la società delle acciaierie di Terni, con la protezione dello Stato, investì in impianti l'enorme somma di cinquantasei milioni di lire.

Con la fondazione del polo di Terni fu posta grazie al Brin la prima pietra dell'edificio siderurgico italiano.

La protezione dello Stato rappresentò per l'industria siderurgica una importante difesa dalla concorrenza estera ed un incentivo fondamentale, dati gli alti costi di costruzione degli impianti.

Delle commesse statali per la costruzione delle unità navali beneficiarono, oltre alle Acciaierie di Terni, anche altri settori dell'industria della difesa nazionale, quali la fabbrica dei cannoni Armstrong di Napoli, il silurificio Schwarzkopf di Venezia, gli stabilimenti meccanici della Ansaldo di Genova.

Negli ultimi anni del suo ministero avendo ormai ottenuto il miglioramento qualitativo di tutti i settori dell'industria della difesa nazionale, riuscì a fronteggiare la crisi economica vendendo le navi prodotte in Italia all'Argentina, alla Spagna, al Portogallo ed al Marocco.

Con queste vendite entrarono nelle casse dello Stato circa 100 milioni di valuta aurea.

In virtù del programma di rinnovamento della flotta adottato dal Brin la marina italiana raggiunse il terzo posto tra le marine mondiali.