

STORIA ECONOMICA

ANNO XIII (2010) - n. 1-2



Edizioni Scientifiche Italiane

SOMMARIO

ANNO XIII (2010) - n. 1-2

ARTICOLI E RICERCHE

- FREDIANO BOF, *L'Essiccatoio cooperativo bozzoli di S. Vito al Tagliamento nel rilancio della bachicoltura veneto-friulana (1920-34)* p. 5
- ANDREA CAFARELLI, *Alla 'riscoperta' delle Indie orientali. Il rinnovo delle convenzioni marittime e l'istituzione della linea commerciale Venezia-Calcutta (1893-1905)* » 51
- MARCO CINI, *Verso una «costituzionalizzazione» della moneta per la Toscana: Giovanni Fabbroni e la riforma monetaria del 1803* » 81
- DARIO DELL'OSA, *Commercio e finanza tra Venezia, Ragusa ed Ancona nella seconda metà del Cinquecento: il fallimento dell'azienda De Giorgi* » 117
- MARIA PAOLA ZANOBONI, *Battiloro e imprenditori auroserici: mobilità sociale e forniture di corte nella Milano quattrocentesca (prima parte)* » 147

NOTE E INTERVENTI

- ALBERTO GUENZI, *Le origini corporative del distretto industriale marchigiano. Primi risultati di una ricerca in corso* » 187
- PAOLO PECORARI, *Luigi Luzzatti, Wilhelm Lexis e la cartamoneta dell'avvenire* » 205

STORIOGRAFIA

- LUIGI DE MATTEO, *Economy under pressure. Un paradigma interpretativo dell'economia del Mezzogiorno nel XIX secolo* » 227

RECENSIONI E SCHEDE

- P. PECORARI, *Alle origini dell'anticapitalismo cattolico. Due saggi e un bilancio storiografico su Giuseppe Toniolo*, Vita e Pensiero, Milano 2010 (D. Veneruso) » 249
- «*Risorse alimentari tra contraddizioni antiche e incertezze future*». Convegno promosso dall'Associazione Nuova Terra Antica (Firenze, 20 novembre 2009) (D. Manetti) » 255

ALLA 'RISCOPERTA' DELLE INDIE ORIENTALI.
IL RINNOVO DELLE CONVENZIONI MARITTIME
E L'ISTITUZIONE DELLA LINEA COMMERCIALE
VENEZIA-CALCUTTA (1893-1905)¹

1. La legge 22 aprile 1893, n. 195², con la quale si approvarono le nuove convenzioni per i servizi marittimi e postali, pur essendo maturata in un clima di tensione parlamentare³ e in un contesto economico fortemente perturbato⁴, riprese in buona sostanza le convenzioni del 1877⁵ e le addizionali successive⁶, salvo qualche ritocco alle linee

¹ Si pubblicano in questa sede i primi risultati di una ricerca in corso sul movimento della navigazione nei porti del Regno d'Italia tra Otto e Novecento e sui servizi marittimi e sussidiati. Il testo verrà edito anche nel volume miscelaneo *Studi di storia economica e sociale in onore di Giovanni Zalin*.

² Archivio Centrale dello Stato (d'ora in poi ACS), *Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti*, parte ordinaria, anno 1893, legge 22 aprile 1893, n. 195. Le fonti legislative citate sono state consultate nella versione manoscritta.

³ Il dibattito alla Camera durò dal 20 febbraio al 3 marzo e le votazioni, avvenute con uno scrutinio segreto, portarono all'approvazione della legge con una esigua maggioranza (143 favorevoli e 112 contrari), la qual cosa dimostra, come ebbe a scrivere Maggiorino Ferraris, che di lì a poco assunse la guida del Ministero delle Poste e Telegrafi, «quale sarebbe stata la sorte del disegno di legge se le ragioni politiche, le concessioni fatte ai deputati dell'Adriatico ed altre considerazioni non fossero venute in suo sostegno». È. CORBINO, *Il protezionismo marittimo in Italia. I servizi sovvenzionati prima della guerra*, «Giornale degli economisti e rivista di statistica», s. III, 62 (1922), p. 67.

⁴ Cfr. G. ZALIN, *Crisi sociale e dissesti bancari negli "anni neri" dell'economia italiana*, in *Crisi e scandali bancari nella storia d'Italia*, a cura di P. Pecorari, Venezia 2006, pp. 67-96.

⁵ *Atti della Commissione Reale pei servizi marittimi*, I, *Relazione generale (relatore: deputato Pantano)*, Imola 1906, p. 26 (d'ora in poi *Relazione Pantano*). Si veda inoltre G.G. MALDINI, *Le nuove convenzioni marittime*, «Rivista marittima», 10 (1877), pp. 245-307.

⁶ Ci si riferisce segnatamente alla convenzione del 29 gennaio 1891, modificata colle dichiarazioni del 12 novembre 1892 e 7 febbraio 1893, con la quale si affidarono alla Navigazione generale italiana i servizi con la Sardegna, Sicilia, Tripolitania, Tunisia, Malta, Corsica, Levante, Egitto, Mar Rosso e Indie; alla convenzione del 16

più trafficate⁷. Sul piano nazionale, si cercò di favorire il commercio concedendo alleggerimenti tariffari, si potenziarono i collegamenti con la Sardegna, si svilupparono le linee siciliane, nonché quelle da Napoli verso la Calabria e Messina, e si istituì la linea Napoli-Tripoli, in connessione con la Tunisi-Tripoli. Per quanto concerne le linee per l'estero, vennero confermate quelle esistenti con poche variazioni. Le nuove convenzioni introdussero altresì la distinzione tra linee a carattere prevalentemente postale e linee commerciali⁸ e, in piena sintonia con gli orientamenti protezionistici scaturiti dalla tariffa doganale del 1887⁹, imposero alla Navigazione generale italiana, che deteneva sostanzialmente il monopolio o, quanto meno, una posizione di pre-

maggio 1891, modificata con dichiarazione del 24 ottobre 1892 con la Compagnia Nederland per il servizio tra Genova e Batavia; alla convenzione del 29 gennaio 1891, modificata con dichiarazione del 12 novembre 1892 con cui si attribuiscono alla Navigazione generale italiana i servizi con le isole dell'arcipelago toscano e con Pantelleria, Linosa e Lampedusa; alla convenzione del 24 maggio 1891, modificata con dichiarazioni del 12 novembre 1892 e del 3 febbraio 1893, con la quale si affidò alla Società siciliana di navigazione il servizio fra la Sicilia e le isole Eolie; alla convenzione del 24 maggio 1891, modificata con dichiarazioni del 12 novembre 1892, con cui alla Società napoletana di navigazione andò il servizio delle isole dei golfi di Napoli e Gaeta.

⁷ MINISTERO DELLA MARINA, ISPettorato generale dei servizi marittimi, *Notizie sulla marina mercantile dei principali paesi marittimi: Italia, Austria-Ungheria, Francia, Germania, Giappone, Inghilterra*, Roma 1911, p. 15.

⁸ Secondo G. FRADELETTO (*Per le nuove convenzioni marittime e le comunicazioni oltre Suez, Note e proposte*, Venezia 1908, p. 44), «si istituisce una linea regolare commerciale sovvenzionata, là dove la corrente del traffico è formata per la massima parte da materie prime o da prodotti in ragguardevoli masse, mentre il movimento dei passeggeri è non solo numericamente limitato, ma, per ragioni speciali, è di tal natura da non esigere trattamenti di lusso».

⁹ Sull'argomento, v. W. SOMBART, *La politica commerciale dell'Italia dall'unificazione del Regno*, «Biblioteca dell'economista», s. IV, I/1, Torino 1896, pp. 245-320; B. STRINGHER, *Gli scambi con l'estero e la politica commerciale italiana dal 1860 al 1910*, in *Cinquanta anni di storia italiana*, a cura della R. Accademia dei Lincei, III, Milano 1911, pp. 1-183; A. CAPANNA-O. MESSORI, *Gli scambi commerciali dell'Italia con l'estero dalla costituzione del Regno ad oggi*, Roma 1940; L. EINAUDI, *I protezionisti e il trattato di commercio con la Francia*, in ID., *Cronache economiche e politiche di un trentennio (1893-1925)*, I, 1893-1902, Torino 1959, pp. 106-114; E. DEL VECCHIO, *La via italiana al protezionismo. Le relazioni economiche internazionali dell'Italia, 1878-1888*, I, Roma 1979; P. PECORARI, *Il protezionismo imperfetto. Luigi Luzzatti e la tariffa doganale del 1878*, Venezia 1989; G. ZALIN, *Crescita economica, protezionismo industriale e politica dei trattati commerciali in Luigi Luzzatti (1866-1911)*, in *Luigi Luzzatti e il suo tempo. Atti del convegno internazionale di studio*, raccolti da P.L. Ballini e P. Pecorari, Venezia 1994, pp. 215-257.

dominio nei traffici marittimi sovvenzionati, l'obbligo di far costruire le proprie navi dai cantieri nazionali¹⁰.

Sotto il profilo operativo, il 16 marzo 1893 entrò in vigore la convenzione con la Compagnia Nederland per il servizio fra Genova e Batavia¹¹, che godeva di un sussidio annuo di 70.000 lire, mentre per le altre società si dovette attendere il 1° novembre 1893. Per l'assegnazione dei servizi fu tentata una gara per licitazione privata, ma, dopo l'esito negativo di essa, tutte le linee, a eccezione di alcune meno importanti, furono affidate alla Navigazione generale italiana, che ottenne sia i servizi della Sicilia, Sardegna, Tripolitania, Tunisia e le comunicazioni con Malta e la Corsica che le linee col Levante, Egitto, Mar Rosso e Indie, come pure le comunicazioni con l'arcipelago toscano e le isole di Pantelleria, Linosa e Lampedusa¹². Alla Società di navigazione Puglia andarono i collegamenti fra i principali scali dell'Adriatico, della Dalmazia e dell'Albania¹³; alla Società siciliana quelli fra Sicilia e isole Eolie; alla Società napoletana i servizi nell'ambito dei golfi di Napoli e di Gaeta¹⁴.

Nel testo della legge che portò all'approvazione delle convenzioni marittime la Commissione parlamentare, d'intesa con il primo governo Giolitti, assunse il seguente impegno (art. 13): «Non più tardi del 1° luglio 1894 sarà attuato un viaggio mensile da Venezia a Bombay. La relativa convenzione sarà approvata con decreto reale e la spesa occorrente, che non potrà essere maggiore di quella fissata pel viaggio fra Genova e Bombay, sarà iscritta nel bilancio dell'esercizio 1894-95 e successivi»¹⁵.

Le ragioni per le quali venne posta specifica attenzione ai collega-

¹⁰ A titolo esemplificativo, l'articolo 15 del *Quaderno d'oneri per i servizi di navigazione a vapore dall'Italia al Levante, all'Egitto, al Mar Rosso ed alle Indie* (allegato 1B alla legge 195/1893, p. 98) così recita: «Il nuovo materiale nautico per i servizi di cui all'articolo 1, dovrà acquistarsi nei cantieri italiani».

¹¹ ACS, *Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti*, parte ordinaria, anno 1893, legge 22 aprile 1893, n. 195, allegato 4, *Convenzione per la concessione alla Compagnia olandese Nederland di una linea di navigazione commerciale e postale tra Genova e Batavia*, art. 25.

¹² Ivi, allegato 1, *Convenzione per la concessione alla Navigazione generale italiana dei servizi postali e commerciali marittimi nel Mediterraneo, nel Levante, nel Mar Rosso e nell'Oceano indiano*.

¹³ Ivi, allegato 8, *Convenzione per la concessione alla Società Puglia del servizio fra Venezia e Brindisi con approdi agli scali di dette due coste dell'Adriatico*.

¹⁴ Ivi, allegato 9, *Convenzione per la concessione alla Società napoletana di navigazione a vapore del servizio marittimo dei golfi di Napoli e di Gaeta*.

¹⁵ Ivi, art. 13, f. 3.

menti tra la città lagunare e le Indie vanno ricercate in una serie di cofattori esogeni ed endogeni. L'idea di fare di Venezia, sia pure in concorrenza con Trieste¹⁶, «lo scalo naturale di tutta l'Europa centrale con tutto il Levante»¹⁷, una sorta di «porta industriale» verso l'Oriente europeo e asiatico e di via d'accesso in direzione dell'entroterra veneto e centro-europeo¹⁸, non rappresentava certo una novità¹⁹, anche se, tra la fine degli anni Ottanta e i primi anni Novanta, il dibattito sul ruolo del suo porto, sulla centralità commerciale dell'Adriatico, sull'interconnessione tra trasporti marittimi e ferroviari, sulla sperequazione nei servizi sovvenzionati riprese vigore. Basterà in proposito ricordare che nel 1887 la Commissione per il riordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi aveva già proposto l'istituzione della Venezia-Bombay o che nello stesso anno Giuseppe Zanardelli, durante la discussione in aula del provvedimento che portò all'approvazione delle nuove linee sovvenzionate, sottolineando le «importantissime comunicazioni con gli scali del Levante»²⁰, così si era espresso rivolgendosi ai deputati veneti, preoccupati per la sorte del loro porto:

Venezia è quello fra i grandi porti d'Europa che, più di ogni altro, ebbe abbreviato il cammino colle regioni orientali in dipendenza dell'apertura dell'istmo di Suez. [...] Ora possono mai supporre i Veneziani, che in queste condizioni vantaggiose e coll'aprirsi della strada ferrata della Pontebbana, che in breve sarà compiuta, strada ferrata a cui il Ministero è disposto di recare ogni aiuto anche ac-

¹⁶ La questione va inserita nel quadro della politica asburgica di sviluppo dei porti di Trieste e Fiume. Sull'argomento: S. ANSELMI, *Il piccolo cabotaggio nell'Adriatico centrale: bilancio di studi, problemi, metodi, programmi*, in *Tendenze e orientamenti nella storiografia marittima contemporanea: gli stati italiani e la Repubblica di Ragusa (secoli XIV-XIX)*, a cura di A. Di Vittorio, Napoli 1986, pp. 125-150; G. PANJEK, *La storiografia marittima su Trieste negli ultimi quarant'anni (secoli XVI-XIX)*, ivi, pp. 175-234; T. FANFANI, *Riflessioni sulla storiografia marittima triestina*, ivi, pp. 235-239.

¹⁷ P. LONGHITANO, *La marina mercantile italiana all'alba del suo risorgimento. Rimedi atti a renderla vittoriosa nella lotta di concorrenza contro le marine straniere nei nostri porti*, Palermo 1906, p. 78.

¹⁸ M. REBERSCHAK, *L'industrializzazione di Venezia (1866-1918)*, in *Venezia. Itinerari per la storia della città*, a cura di S. Gasparri, G. Levi e P. Moro, Bologna 1997, pp. 376-377.

¹⁹ Cfr. G. ZALIN, *Considerazioni sulla storiografia marittima veneziana tra Basso Medioevo e Settecento*, in *La storiografia marittima in Italia e Spagna in età moderna e contemporanea. Tendenze, orientamenti, linee evolutive*, a cura di A. Di Vittorio e C. Barciela López, Bari 2001, pp. 121-154.

²⁰ *Discorsi parlamentari di Giuseppe Zanardelli pubblicati per deliberazione della Camera dei deputati*, III, Roma 1905, p. 315.

cordando le linee di accesso, [...] venga a cessare la navigazione la quale li congiunga ai mari dell'India e dell'Egitto²¹.

Ovviamente Zanardelli aveva presenti i nuovi scenari commerciali offerti dall'apertura del canale di Suez²², la rivoluzione tecnica che si stava verificando nei trasporti marittimi²³, gli indirizzi di politica economica e coloniale²⁴, come pure gli effetti della Triplice, dell'insediamento degli inglesi a Cipro e in Egitto, per non dire del controllo da parte dell'Inghilterra dei due grandi crocevia marittimi del Mediterraneo²⁵, delle mire espansionistiche della Germania e delle strategie na-

²¹ Ivi, p. 324.

²² Si vedano in proposito le posizioni critiche di G. LUZZATTO (*L'economia italiana dal 1861 al 1894*, Torino 1968, p. 73) e G. GALASSO (*Mediterraneo, mare interno e mare di confine*, in *L'Italia, la Francia e il Mediterraneo nella seconda metà dell'800*, a cura di P.L. Ballini e P. Pecorari, Venezia 2009, p. 6. Cfr. pure G. LO GIUDICE, *Trieste, l'Austria e il canale di Suez*, Catania 1981; B. CAZZI, *Suez e San Gotardo*, Milano [1985]).

²³ Sarebbe ovviamente riduttivo circoscrivere, come spesso avviene, tale rivoluzione al progressivo passaggio dalla navigazione a vela a quella a vapore. Va infatti ricordato che l'impiego sempre più largo dell'acciaio e altre innovazioni nella costruzione degli scafi fecero sì che nei piroscafi, a parità di dislocamento, crescesse lo spazio utile per il trasporto delle merci; i progressi nel campo dell'idrodinamica portarono a una modifica delle linee d'acqua, rendendo possibile lo sviluppo di una velocità costante con minor impiego di forza motrice; negli apparati motori, le macchine *compound*, prima, e quelle a triplice e quadruplici espansione in seguito offrono un doppio beneficio, riducendo il consumo di combustibile in rapporto alla velocità sviluppata e diminuendo lo spazio occupato nella nave dalla sala macchine a vantaggio delle stive; l'aumento del tonnellaggio medio, che rappresenta una delle caratteristiche precipue dell'evoluzione nautica, giovò a diminuire il gravame proporzionale delle spese generali, a contenere il numero delle persone di equipaggio e, quindi, i costi del personale. Ma d'importanza forse maggiore furono altre modifiche progettuali dirette a favorire le operazioni di carico e scarico; a diminuire, a parità di stazza, il pescaggio dei bastimenti, permettendo così l'approdo anche nei porti penalizzati dai bassi fondali; a specializzare le navi in rapporto ai traffici e alle linee che erano chiamate a servire. Né va trascurato che i progressi tecnici ridussero i rischi della navigazione, la qual cosa contribuì a dare impulso al movimento degli scambi marittimi e a contenere i costi assicurativi.

²⁴ Cfr. P. BAIROCH, *Le politiche commerciali in Europa dal 1815 al 1914*, in *Storia economica Cambridge*, VIII, *Le economie industriali*, I, *Lo sviluppo delle politiche economiche e sociali*, a cura di P. Mathias e S. Pollard, Torino 1992, pp. 3-179 (ed. it. a cura di V. Castronovo).

²⁵ M.E. FLETCHER (*The Suez Canal and World Shipping, 1869-1914*, «Journal of Economic History», 18 (1958), pp. 556-573) osserva che «the alteration in shipping routes brought about by opening of Suez was intimately bound up with changes in an important segment of world commerce: the European entrepôt trade» (p. 565). In riferimento alle complesse concause che stanno alla base dell'egemonia britannica nel

vali francesi²⁶. Allo statista bresciano non sfuggiva neppure il fermento industriale di quegli anni, che stava ponendo Venezia nella condizione di superare lo *status* di inferiorità attribuitole in passato, dapprima dall'Austria, che, potenziando la «prediletta» Trieste, l'aveva considerata semplicemente come «luogo di transito per l'entroterra lombardo-veneto»²⁷ e, successivamente, dall'Italia, che aveva puntato sul porto di Genova per le forniture nel nord del Paese e la penetrazione verso i mercati dell'Europa centro-occidentale. In questa prospettiva, Zanardelli comprendeva pure l'importanza dell'inserimento della città lagunare nel sistema industriale veneto e nazionale, il suo coinvolgimento nel processo di «modernizzazione» della base produttiva del Paese e, di conseguenza, il sostegno finanziario e imprenditoriale del «gruppo veneto» e, successivamente, «veneziano»²⁸. E, ancora, non era insensibile alle richieste di sostegno provenienti da una delle regioni maggiormente colpite dalla crisi agraria e dal connesso fenomeno dell'emigrazione²⁹. Senza contare che proprio in quegli anni un famoso veneziano, Luigi Luzzatti, che Zanardelli ben conosceva, cercava di tradurre in atto il suo modello di «statalismo subsidiario», movendosi con determinazione per favorire lo sviluppo commerciale e industriale della città, trasformandola in una sorta di «nodo di interscambio tra la pianura Padana, il Mediterraneo e l'Oriente»³⁰.

Mediterraneo, v. G. EAST, *The Mediterranean Problem*, «Geographical Review», 28 (1938), pp. 83-101; P.K. O'BRIEN, *Fiscal and Financial Preconditions for the Rise of British Naval Hegemony, 1485-1815*, Department of Economic History, London School of Economics, Working Paper n. 91/05, pp. 3-49.

²⁶ Tra la vasta bibliografia sull'argomento, rimando ai 'classici' lavori di C. BAGALLO, *Storia universale*, V/2, *Dall'età napoleonica alla fine della prima guerra mondiale (1799-1919)*, Torino 1957, pp. 1563-1588; B. CROCE, *Storia d'Italia dal 1871 al 1915*, a cura di G. Talamo, Napoli 2004, pp. 109-128.

²⁷ Scriveva in proposito P. MAESTRI: «Trieste, prediletta dal governo austriaco, poté preparare al commercio comodi e agevolezze diniegate a Venezia, finché ha durato il dominio straniero» (*L'Italia economica nel 1868*, Firenze 1968, p. 66). Cfr. pure G. ZALIN, *Aspetti e problemi dell'economia veneta dalla caduta della Repubblica all'annessione*, Vicenza 1969, pp. 187-200 e tavole 40-42 in appendice.

²⁸ Cfr. M. REBERSCHAK, *Gli uomini capitali: il «gruppo veneziano» (Volpi, Cini e gli altri)*, in *Storia di Venezia, L'Ottocento e il Novecento*, a cura di M. Isnenghi e S. Woolf, II, Roma 2002, pp. 1255-1311.

²⁹ Per un quadro d'insieme v. G. ZALIN, *Popolazione e flussi migratori permanenti nel Veneto e in Friuli (1866-1924-5)*, in *Le identità delle Venezie (1866-1918)*, a cura di T. Agostini, Roma-Padova 2002, pp. 395-404; ID., *La società agraria veneta del secondo Ottocento. Possidenti e contadini nel sottosviluppo regionale*, Padova 1978.

³⁰ P. PECORARI, *Luigi Luzzatti e Venezia*, in ID., *Luzzattiana. Nuove ricerche storiche su Luigi Luzzatti e il suo tempo*, Udine 2010, p. 21.

Funzionali al perseguimento di questi obiettivi furono gli interventi diretti al potenziamento delle strutture portuali, cominciando dalla costruzione della Stazione marittima³¹, inaugurata nel 1880, che rappresentò l'emblematica espressione di un nuovo modo di intendere la portualità veneziana³² e che, per certi aspetti, pose le precondizioni per la nascita della «Venezia industriale»³³. Del pari importanti furono i lavori per migliorare l'accesso al porto, che ebbero inizio già a metà Ottocento sotto l'impulso di Pietro Paleocapa³⁴, ma che culminarono proprio tra il 1882 e il '92 con il ripristino della seconda bocca di porto, quella di Lido, che offrì un collegamento più diretto tra il mare e la Marittima; e, così pure, il potenziamento dei collegamenti ferroviari, che rispose alla sempre più pressante esigenza di strutturare il porto su basi «moderne», risolvendo il problema del trasporto della merce dalla nave al treno senza «rottura di carico»; e, ancora, la costruzione della banchina e dei depositi del Punto Franco, dei Magazzini generali sulla calata di S. Marta, del deposito petroli sulla parte estrema del molo di ponente, l'ammodernamento delle attrezzature e degli impianti di sollevamento³⁵, affidato nel 1881 alla ditta Haniel e Lueg di Düsseldorf³⁶.

³¹ La zona prescelta per la costruzione della darsena, o *Stazione marittima*, era compresa fra lo sbocco orientale del Canal Grande e il canale della Giudecca, a levante del grande terrapieno di Santa Marta. La Marittima assunse la forma di «un bacino aperto verso il canale della Giudecca e fiancheggiato da due grandi pontili sporgenti o moli, raccordati alla stazione di S. Lucia mediante apposito ponte ferroviario, gettato sul Canal Grande». La costruzione del nuovo porto e il relativo esercizio furono affidati con convenzione del 28 marzo 1868 alla Società per le strade ferrate dell'Alta Italia, alla quale poi il 1° luglio 1885 subentrò la Società per le strade ferrate meridionali, esercente la rete adriatica. Dal 1° luglio 1905 la gestione del porto passò all'Amministrazione delle strade ferrate dello Stato (MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, *Notizie sui porti marittimi italiani raccolte dagli ingegneri del Genio civile E. Coen-Cagli e O. Bernardini*, Milano 1905, p. 268, d'ora in poi *Notizie sui porti marittimi italiani*).

³² Cfr. G.L. FONTANA, *L'economia*, in *Storia di Venezia*, p. 1439.

³³ Ivi, p. 1441.

³⁴ Sull'opera del Paleocapa v. G. ZALIN, *Cultura idraulica e interventi reali su lagune, litorali e fiumi della Venezia tra Sette e Novecento. Brevi interrelazioni*, in *Scienze e tecniche agrarie nel Veneto dell'Ottocento*, Venezia 1992, pp. 209-243. Dello stesso autore si veda pure *Il recupero delle Valli Grandi nel pensiero di Pietro Paleocapa*, in *Ingegneria e politica nell'Italia dell'Ottocento. Atti del convegno*, Venezia 1990, pp. 193-208.

³⁵ D. CELETTI-G.L. FONTANA, *Il sistema portuale e l'economia veneziana dal medioevo all'età contemporanea*, in *Il patrimonio industriale marittimo in Italia e Spagna. Strutture e territorio*, a cura di A. Di Vittorio, C. Barciela Lopez e P. Massa, Genova 2009, p. 479.

³⁶ *Notizie sui porti marittimi italiani*, p. 274.

Lo spostamento del baricentro portuale dal bacino di San Marco all'estremità del canale della Giudecca diede avvio a «un nuovo ciclo per l'economia veneziana», che chiuse la fase di stagnazione ottocentesca, inaugurando «una prospettiva di relativa rinascita commerciale e industriale»³⁷. I risultati di questa azione e del mutato quadro economico nazionale e internazionale si colgono pienamente analizzando il movimento della navigazione nel porto di Venezia tra il 1877 e il '95. Pur in un periodo di grave crisi economica³⁸ e di forti tensioni nelle relazioni commerciali connesse alla svolta protezionistica e alla conseguente guerra doganale con la Francia, il movimento della navigazione nazionale e internazionale nel porto lagunare segnò una crescita di oltre il 60% nella movimentazione delle merci, che passarono da 840.147 a 1.353.445 tonnellate, ponendo lo scalo veneto al secondo posto, dopo Genova, per dimensioni e intensità della crescita³⁹.

2. Con il rinnovo delle convenzioni marittime, oltre alla Alessandria-Bombay, in prosecuzione della Genova-Alessandria, e alla Bombay-Singapore, ci si impegnò a istituire, con decorrenza 1° luglio 1894, la linea Venezia-Bombay. Sennonché, in luogo di quest'ultima, il governo, cercando un compromesso tra le istanze dell'imprenditoria veneta e i vincoli di bilancio, stipulò il 14 luglio 1895 una convenzione quinquennale con la Compagnia di navigazione peninsulare e orientale, approvata con regio decreto n. 737 del 24 settembre e avente effetto dal 1° ottobre 1895. Tale convenzione avviò un servizio sussidiato⁴⁰ fra Venezia e Porto Said, ponendolo in coincidenza per Bombay e tutti gli altri porti oltre Suez toccati dai piroscafi della compa-

³⁷ M. COSTANTINI, *Dal porto franco al porto industriale*, in *Storia di Venezia, Il mare*, a cura di A. Tenenti e U. Tucci, Roma 1991, p. 904.

³⁸ Tra la letteratura sull'argomento: E. VITALE, *La riforma degli istituti di emissione e gli «scandali bancari» in Italia, 1892-1896*, I-III, Roma 1972; G. LUZZATTO, *L'economia italiana dal 1861 al 1894*, Torino 1975, pp. 177-183; G. MORI, *L'economia italiana dagli anni Ottanta alla prima guerra mondiale*, in *Storia dell'industria elettrica in Italia*, I, *Le origini, 1881-1914*, a cura di G. Mori, Roma-Bari 1992, pp. 42-56; G. MANACORDA, *Dalla crisi alla crescita. Crisi economica e lotta politica in Italia, 1892-1896*, Roma 1993; G. FELLONI, *Crises et scandales bancaires dans la formation du système financier: le cas italien (1861-1982)*, in *Id.*, *Scritti di storia economica*, I, Genova 1998, pp. 708-712; ZALIN, *Crisi sociale e dissesti bancari*.

³⁹ Tale argomento è sviluppato nel mio recente saggio su *Il movimento della navigazione nei porti del Regno d'Italia (1861-1914)*, in *L'Italia, la Francia e il Mediterraneo*, pp. 87-121.

⁴⁰ Era prevista una sovvenzione annua di 500.000 lire a fronte dell'obbligo di effettuare 18 viaggi.

gnia stessa. A tal fine, si dispose che le partenze da Venezia e da Porto Said fossero combinate «il più esattamente possibile» con arrivi e partenze dei piroscafi che svolgevano il servizio postale inglese con Bombay e gli altri scali oltre Suez. Si convenne inoltre che le tariffe cumulative per il trasporto dei passeggeri e delle merci, comprese le spese di trasbordo, non fossero più elevate di quelle che la Peninsulare praticava per le medesime destinazioni da Londra o da altri porti del Mediterraneo.

Dopo quattro anni di esercizio della linea vennero a mancare «i presupposti della convenienza economica» e la compagnia inglese decise di recedere anticipatamente dal contratto, con effetto 1° aprile 1900; il servizio, che «non era di alcuna utilità pel commercio», venne sospeso, mentre la somma spesa per sovvenzionarlo fu destinata all'istituzione di una linea per la Cirenaica e la Sorìa e al miglioramento delle comunicazioni con la Tunisia e altre destinazioni minori⁴¹.

Tale decisione portò a una situazione di stallo⁴², solo parzialmente modificata dalla nascita della Società veneziana di navigazione a vapore, costituita nel 1898 allo scopo di «esercitare l'industria dei trasporti marittimi» attraverso la costruzione, la vendita e il noleggio di piroscafi⁴³, e dalla legge 29 marzo 1900, n. 107, che approvò, con effetto 1° aprile del medesimo anno, la convenzione addizionale con la Navigazione generale italiana per «modificazioni dei servizi postali e commerciali marittimi». Con la predetta legge fu fatto obbligo alla Società di porre in coincidenza a Porto Said, tanto all'andata che al ritorno, il servizio fra Venezia e Alessandria con la linea Genova-Bombay-Singapore, riservando sui piroscafi lo spazio necessario per il trasporto delle merci dirette o in partenza da Venezia. Infine, nella legge fu inserito il seguente articolo: «Con speciale disegno di legge da presentarsi al Parlamento entro il 1901 il Governo farà le proposte opportune intorno al servizio di navigazione fra Venezia e le Indie»⁴⁴.

La decisione di affidare tale servizio alla Navigazione generale e di porre Genova in una posizione di privilegio nei traffici verso le Indie, innescò un contenzioso col Comune, la Camera di commercio e

⁴¹ MINISTERO DELLA MARINA, ISPETTORATO GENERALE DEI SERVIZI MARITTIMI, *Notizie sulla marina mercantile dei principali paesi marittimi*, p. 18.

⁴² Cfr. PECORARI, *Luigi Luzzatti e Venezia*, p. 32.

⁴³ G. DE LUCA, *Le società quotate alla Borsa valori di Milano dal 1861 al 2000. Profili storici e titoli azionari*, Milano 2002, p. 234.

⁴⁴ ACS, *Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti*, parte ordinaria, anno 1900, legge 27 marzo 1900, n. 107, art. 5.

gli ambienti armatoriali e cantieristici di Venezia, i quali spingevano affinché la concessione dei servizi sovvenzionati dell'Adriatico andasse a una società «libera da interessi prioritari in altri mari»⁴⁵. Ne nacque una «breve e non facile lotta combattuta per ottenere con un provvedimento straordinario [...] il contributo dello Stato», che permettesse a Venezia e agli scali adriatici di iniziare un servizio speciale mediante un'impresa locale, ravvivando in tal modo «una corrente di traffici ricca di gloriose tradizioni»⁴⁶.

Una prima risposta ai veneziani giunse con il regio decreto 13 settembre 1902, n. 470, che istituì la Commissione Reale pei servizi marittimi⁴⁷ con l'incarico di «prendere in esame il problema della navigazione sussidiata dallo Stato» e proporre al governo provvedimenti «atti a risolverlo, nel duplice scopo di conseguire più rapide e frequenti comunicazioni postali per le nostre isole e con l'estero e di provvedere, ravvisandone l'opportunità, con norme uniformi alle relazioni commerciali sia interne che internazionali»⁴⁸. La Commissione venne inoltre incaricata di fare «in via eccezionale, gli studi necessari intorno al servizio di navigazione fra Venezia e le Indie, di cui all'articolo 7 della legge 27 marzo 1900, n. 107, e riferirne al governo entro il mese di novembre»⁴⁹.

Grazie anche ai buoni uffici del Luzzatti, la «questione relativa ai rapporti di Venezia con l'Estremo oriente» divenne «la più urgente», tant'è che già nella prima adunanza del 12 novembre 1902 il sottosegretario di Stato per le poste e telegrafi, Baldassarre Squitti, nominò una sottocommissione chiamata a esaminare il problema e a pronunciarsi entro la fine del mese⁵⁰. La sottocommissione, costituita da Camillo Finocchiaro Aprile, Maggiorino Ferraris, Sebastiano Tecchio, Ettore Ciccotti e Paolo Lonardi, presentò il 27 novembre 1902 una prima

⁴⁵ PECORARI, *Luigi Luzzatti e Venezia*, p. 32.

⁴⁶ FRADELETTO, *Per le nuove convenzioni marittime*, p. 138.

⁴⁷ La commissione era composta da Giovanni Codronchi Argeli, Silvestro Picardi, Urbano Rattazzi, Massimo Bonardi, Enrico Carboni Boi, Ettore Ciccotti, Giuseppe Fasce, Maggiorino Ferraris, Camillo Aprile Finocchiaro, Alfredo Micheli, Edoardo Pantano, Giuseppe Pavoncelli, Luigi Rava, Sebastiano Tecchio, Lorenzo Fiorito, Paolo Lonardi e Gherardo Callegari.

⁴⁸ CORBINO, *Il protezionismo marittimo in Italia*, p. 68.

⁴⁹ ACS, *Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti*, parte ordinaria, anno 1900, legge 27 marzo 1900, n. 107, art. 5.

⁵⁰ *Atti della Commissione reale pei servizi marittimi*, III, *Riassunto dei verbali delle adunanze della Commissione. Fisionomia e bisogni di alcuni porti italiani. Notizie su alcuni porti esteri*, Imola 1906, p. 1 (d'ora in poi *Riassunto dei verbali delle adunanze della Commissione*).

dettagliata relazione sulla Venezia-Calcutta, che venne approvata con «lievi modificazioni» e proposta al ministro Tancredi Galimberti⁵¹.

Dopo aver atteso i risultati della relazione tecnica⁵² sull'ammontare della sovvenzione e degli oneri da imporre all'assuntore della linea⁵³, il 25 aprile 1903 il Ferraris, preso atto del parere unanime della Commissione in merito alla necessità di conferire al servizio un «carattere veneto»⁵⁴, presentò il progetto della linea e i principi che avrebbero dovuto ispirare la relativa convenzione: durata non inferiore ai 15 anni; velocità minima di 10 miglia orarie a carico completo in navigazione; tonnello minimo di 5.000 tonnellate di stazza lorda per i piroscafi dedicati al servizio. Si stabilì inoltre che per l'intera durata della sovvenzione la società affidataria dovesse accantonare a titolo di ammortamento il 5% del valore di acquisto dei piroscafi e assegnare non meno di un terzo della sovvenzione annuale, oltre la totalità degli utili al netto degli accantonamenti imposti, alle nuove costruzioni⁵⁵, e che non potesse distribuire dividendi netti superiori al 5% del capitale versato e impiegato. In chiave protezionistica, si dispose che per le costruzioni e le «grandi riparazioni» venisse preferita l'industria nazionale, «sempre quando i prezzi fatti dai cantieri italiani non fossero [stati] superiori del 5% a quelli offerti e concorrenti nei primari cantieri esteri»⁵⁶. In ultimo, si deliberò che la misura della sovvenzione fosse mantenuta per i primi 7 anni di esercizio nella cifra fissata per la linea Genova-Bombay dalla legge del 1893⁵⁷.

La Commissione, pur con qualche rilievo, approvò il capitolato e

⁵¹ Ivi, p. 2.

⁵² Facevano parte della sottocommissione tecnica Maggiorino Ferraris, Edoardo Pantano, Alfredo Micheli, Lorenzo Fiorito e Paolo Leonardi.

⁵³ *Ibidem*.

⁵⁴ Ivi, p. 3.

⁵⁵ In base all'articolo 25 «Ogni anno la società dovrà prelevare dagli utili: a) Il 5 per cento del prezzo di acquisto del materiale adibito alla linea per costituire il fondo di ammortamento e di rinnovazione del materiale stesso; b) il 5 per cento medio annuo netto agli azionisti; c) le quote stabilite dallo statuto e dal codice di commercio per il consiglio di amministrazione, soci fondatori e fondo di riserva. Gli utili accantonati saranno per metà assegnati in aumento al fondo di ammortamento e di rinnovazione del materiale e per l'altra metà rimarranno a disposizione della società».

⁵⁶ ACS, *Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti*, parte ordinaria, anno 1903, legge 24 dicembre 1903, n. 519, allegato 1, *Convenzione per la istituzione di una linea di navigazione fra Venezia e Calcutta*, art. 4, f. 4.

⁵⁷ ACS, *Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti*, parte ordinaria, anno 1893, legge 22 aprile 1893, n. 195, allegato 1, *Convenzione per la concessione alla Navigazione generale italiana dei servizi postali e commerciali marittimi nel Mediterraneo, nel Levante, nel Mar Rosso e nell'Oceano indiano*, art. 2, pp. 2-3.

il seguente ordine del giorno: «Tenuto presente che si tratta di un servizio autonomo e indipendente dagli altri servizi sovvenzionati; considerata la convenienza di promuovere lo sviluppo della Marina italiana nell'Adriatico; riservando ogni decisione sui criteri per il futuro ordinamento dei nuovi servizi marittimi, è di parere che il Ministero delle Poste e Telegrafi possa iniziare trattative *in via privata* per l'esecuzione del servizio Venezia-Calcutta, ove reputi che queste possano meglio corrispondere alla soluzione dell'importante problema»⁵⁸.

Il secondo governo Giolitti, per effetto della convenzione 6 giugno 1903, approvata con legge 24 dicembre 1903, n. 519, affidò la Venezia-Calcutta alla Società veneziana di navigazione a vapore, la quale iniziò il servizio il 1° ottobre 1903, giovandosi di una sovvenzione di 1.100.000 lire⁵⁹. Per far fronte agli impegni assunti, la Veneziana fu costretta a deliberare un consistente aumento di capitale, che venne elevato a tre milioni di lire. A tale fine si giovò dell'appoggio del Credito italiano che, stimolato a intervenire (anche con una partecipazione azionaria) dalla famiglia Treves, i cui interessi nell'impresa erano rilevanti, cercò di potenziare la società, facendosi capofila nel 1904 e nel 1905 di operazioni di credito a medio termine – in «sociale» con le case Treves e Manzi – per un importo complessivo di 2.750.000 lire e facilitando l'acquisizione del controllo di un'altra impresa a carattere locale, la Società di navigazione Puglia⁶⁰, la qual cosa rappresentava l'emblematica espressione del «particolare carattere d'una molteplicità di compagnie, variamente strette fra loro da oscuri intrecci di partecipazioni e di parziale reciproca comunanza di amministrazione, collegate più o meno apertamente con nuclei bancari o industriali»⁶¹.

La convenzione, inserita nell'allegato 1 della legge e sottoscritta per la parte concessionaria da Gualtiero Fries e Giuseppe Beniamino Coen, impose alla Società veneziana di navigazione di compiere ogni anno 12 viaggi di «navigazione commerciale» fra Venezia e Calcutta, toccando Ancona, Bari, Brindisi e un porto della Sicilia e, facoltativa-

⁵⁸ *Riassunto dei verbali delle adunanze della Commissione*, pp. 3-4. Il corsivo è mio.

⁵⁹ ACS, *Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti*, parte ordinaria, anno 1903, legge 24 dicembre 1903, n. 519, allegato 1, *Convenzione per la istituzione di una linea di navigazione fra Venezia e Calcutta*, art. 22.

⁶⁰ A. CONFALONIERI, *Banca e industria in Italia, 1894-1906*, II, *Il sistema bancario tra due crisi*, Milano 1975, pp. 333, 364-366.

⁶¹ R. BACHI, *L'Italia economica nell'anno 1912. Annuario della vita industriale, commerciale, agraria, bancaria, finanziaria e della politica economica*, IV, Città di Castello 1913, p. 250.

mente, altri porti del Mediterraneo, del Mar Rosso e dell'Oriente, con la possibilità di prolungare la linea, se conveniente, fino all'Estremo Oriente o di raccorderla con altre linee del Mediterraneo, del Mar Nero e coi porti del Nord Europa⁶². Nel viaggio di andata i piroscafi della Veneziana effettuavano regolare scalo ad Aden e Bombay e compivano operazioni commerciali a Porto Said e Suez, sia all'andata che al ritorno. Per successivi accordi con il governo (ribaditi nella convenzione addizionale del 20 febbraio 1907, allegata alla legge n. 272 del 30 maggio 1907 per la proroga dei servizi sovvenzionati fino al 30 giugno 1910⁶³) essa si impegnò, senza alcun aumento della sovvenzione fissata *ab origine*, a fare regolare scalo nel viaggio di andata a Massaua e ad approdare saltuariamente a Karachi, Colombo, Madras e in alcuni porti minori dell'India, spingendosi fino al porto birmano di Rangoon⁶⁴.

Il materiale nautico, di «assoluta proprietà» della Società, doveva essere costituito da piroscafi nazionali, varati dopo il 1898 e rispondenti a «moderni» sistemi di costruzione navale per quanto riguarda tonnellaggio, soluzioni per trasporto delle merci, mezzi di carico e scarico e servizi speciali⁶⁵. Oltre al vincolo della nazionalità, il loro numero doveva essere tale da garantire la «regolare esecuzione del servizio». A tal fine si richiedeva una velocità non inferiore alle 10 miglia orarie «in navigazione ordinaria e due terzi di carico» e un tonnellaggio minimo di 3.500 tonnellate di stazza lorda, «fatta e eccezione per un solo dei detti piroscafi pel quale [era] ammessa una tolleranza in meno del 25%»⁶⁶.

⁶² ACS, *Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti*, parte ordinaria, anno 1903, legge 24 dicembre 1903, n. 519, allegato 1, *Convenzione per la istituzione di una linea di navigazione fra Venezia e Calcutta*, art. 2, f. 2.

⁶³ Ivi, anno 1907, legge 30 maggio 1907, n. 272, allegato 2, *Convenzione per la proroga del servizio di navigazione fra Venezia e Calcutta esercitato dalla Società veneziana di navigazione a vapore*.

⁶⁴ La legge Luzzatti del 13 giugno 1910, n. 306, approvò la convenzione stipulata il 23 aprile 1910 con la Società veneziana di navigazione. Tale convenzione riprendeva sostanzialmente i precedenti accordi. Il servizio, da effettuarsi con cadenza mensile, prevedeva il seguente itinerario: Venezia, Ancona, Bari, Brindisi, Catania, Porto Said-Suez (facoltativo), Massaua (obbligatorio nella sola andata), Aden (facoltativo), Calcutta e ritorno. (Ivi, anno 1910, legge 13 giugno 1910, n. 306, allegato 1, *Convenzione per l'esercizio della linea fra Venezia e Calcutta*, p. 46).

⁶⁵ Ivi, anno 1903, legge 24 dicembre 1903, n. 519, allegato 1, *Convenzione per la istituzione di una linea di navigazione fra Venezia e Calcutta*, art. 3, f. 2.

⁶⁶ Ivi, art. 3, ff. 3-4.

3. Dopo un travagliato *iter* legislativo, il 1° ottobre 1903 si crearono le condizioni affinché i piroscafi della Società veneziana di navigazione potessero lasciare la Stazione marittima per fare rotta su Calcutta. Con la nuova convenzione si rispondeva non solo «a una legittima aspirazione ed a una sentita necessità» soprattutto dei porti adriatici, ma anche, più in generale, «a un bisogno nazionale, inquantoché nei riguardi dell'esportazione [aveva] lo scopo di agevolare la conquista di un nuovo importantissimo mercato e, rispetto all'importazione, quello di trasportare direttamente e regolarmente materie prime (specialmente juta, pelli da concia e semi oleosi) che abbisognano alle industrie paesane»⁶⁷. Proprio in considerazione del «colossale»⁶⁸ commercio con le Indie inglesi, il servizio Venezia-Calcutta assunse un carattere «eminentemente commerciale», non «politico»⁶⁹. L'importanza economica della capitale dell'India britannica⁷⁰, grande emporio dell'immenso e fertile bacino del Gange, venne ampiamente evidenziata dalla Commissione reale per i servizi marittimi, che si fece carico di raccogliere *Notizie su alcuni porti esteri compresi nelle linee proposte*⁷¹. Tra i porti oggetto d'indagine, Calcutta, con un movimento commerciale annuo complessivo di 3.411.091 tonnellate, pari a un valore di 1.842.224.909 lire correnti, costituiva *sine dubio* uno dei più vivaci scali marittimi oltre Suez⁷². All'inizio del Novecento, esso era frequentato regolarmente dalle principali compagnie di navigazione mondiali, dalla Hansa Line alla British India, dall'Anchor Line alle Messageries Maritimes, dall'Austrian Lloyd alla Peninsular and Oriental Company, le quali caricavano i loro potenti piroscafi a vapore di «grano, riso, semi oleosi, cotone, juta, pelli, seta, tamarindo, oppio, the, sale, carbone, gomma, olii minerali e vegetali, salnitro, zucchero, tabacco, metalli»⁷³.

Tanto per Venezia, «vera capitale della regione per stimoli e ini-

⁶⁷ FRADELETTO, *Per le nuove convenzioni marittime*, p. 137.

⁶⁸ *Il commercio tra l'Italia e l'Oriente: brevi appunti*, Roma 1872, p. 79. Si vedano in proposito i dati proposti da G. BETTOLO, *Stato e marina mercantile*, Roma 1903, in particolare, pp. 16, 18, 20.

⁶⁹ COMITATO NAZIONALE DEGLI ARMATORI LIBERI-GENOVA, *La marina libera di fronte al problema marittimo. Proposte e voti*, Genova 1910, p. 20.

⁷⁰ *Il commercio fra l'Italia e l'Oriente. Brevi appunti*, Roma 1872, p. 79.

⁷¹ *Riassunto dei verbali delle adunanze della Commissione*, pp. 271-343.

⁷² *Il commercio fra l'Italia e l'Oriente*, p. 79.

⁷³ Sulle opportunità commerciali, P.L. BARZELLOTTI, *La questione commerciale d'Oriente. L'Italia e il Canale di Suez. Cenni storici e considerazioni*, Firenze 1869, pp. 184-187.

ziative»⁷⁴, quanto per l'intero Paese, l'India poteva costituire, non solo un interessante mercato di approvvigionamento di materie prime, ma anche un florido mercato di sbocco per molti prodotti italiani, come «cotonerie, seterie, lanerie, maglierie, sapone, vini, droghe, medicinali, colori, cemento, asfalto, candele, carburo, fiammiferi, macchine, ferramenta, cartoleria, profumerie, cappelli paglia e feltro, porcellane, zucchero e zolfo»⁷⁵. In tal senso, i riscontri effettuati nel primo biennio di esercizio della linea apparivano lusinghieri, come si evince dalla tabella 1.

Tab. 1 – *Movimento commerciale italiano nel porto di Calcutta (tonnellate)*

Periodo	Merci uscite dall'Italia	Merci importate dall'Italia	Totale
luglio 1903 - giugno 1904	20.724	27.603	48.327
luglio 1904 - giugno 1905	34.190	49.029	83.219
Variazioni %	65%	78%	72%

Fonte: *Relazione Pantano*, p. 103.

In un solo anno il movimento complessivo crebbe del 72%, passando da 48.327 a 83.219 tonnellate. Ciò avveniva mentre nello stesso torno di tempo la linea Genova-Bombay-Singapore-Hong Kong, registrava un decremento dei traffici del 15%, passando da 57.198 a 48.599 tonnellate⁷⁶. Si noti in particolare che le esportazioni verso Calcutta salirono del 65%, confermando sia le grandi opportunità offerte da questo servizio per il collocamento delle manifatture venete che il principio in base al quale «le linee non sono sovvenzionate per favorire i porti, ma per giovare al traffico»⁷⁷.

Il successo della linea fu ben presto condizionato da una serie di cofattori endogeni ed esogeni sui quali merita soffermarsi poiché sono, a ben vedere, non solo frutto dello «sconnesso, frammentario e qualche volta inconcludente»⁷⁸ dibattito sulle forme di protezione dei traf-

⁷⁴ G. ZALIN, *Dalla bottega alla fabbrica. La fenomenologia industriale nelle province venete tra '500 e '900*, Verona 2005³, p. 232.

⁷⁵ *Riassunto dei verbali delle adunanze della Commissione*, p. 281.

⁷⁶ *Relazione Pantano*, p. 102. Si veda inoltre G. MARCHETTI, *Contributo allo studio delle linee di navigazione sovvenzionate*, «Giornale degli economisti e rivista di statistica», s. III, 62 (1922), pp. 323-325.

⁷⁷ E. CORBINO, *I porti marittimi italiani*, Città di Castello 1924, p. 184.

⁷⁸ LONGHITANO, *La marina mercantile italiana*, p. 18. Si vedano in proposito le

fici marittimi, ma anche paradigmatica espressione delle carenze infrastrutturali del sistema portuale italiano e delle condizioni di inferiorità della marina mercantile nazionale rispetto alle marine estere. Nella stessa *Relazione Pantano* si sollevavano da più parti dubbi sull'opportunità di sviluppare le linee per l'Estremo oriente e l'Africa orientale e, contestualmente, si evidenziava il «forte sacrificio che tali linee avrebbero arrecato all'Erario»: un sacrificio che poteva «non completamente essere giustificato nel momento attuale, sia per la deficiente corrente migratoria, sia perché i traffici e gli altri interessi italiani con quelle regioni non offr[ivano] sicura garanzia al successo delle linee stesse»⁷⁹. Ma è altrettanto vero che non si poteva rimanere «titubanti» di fronte a mercati, ove il consumo aumentava costantemente, lasciandoli in mano alle compagnie estere, generosamente sovvenzionate dai rispettivi governi e sulle quali non sempre si poteva fare «sicuro affidamento»⁸⁰.

Il problema di fondo tuttavia non era principalmente legato alla scelta delle direttrici di traffico o all'ammontare delle sovvenzioni, ma andava ricercato nelle carenze infrastrutturali e organizzative del porto di Venezia, che, pur fungendo da volano della ripresa economica, non fu né in grado di reggere il consistente incremento dei traffici marittimi verificatosi in età giolittiana⁸¹, né di rispondere pienamente alle crescenti e sempre più articolate esigenze del territorio⁸². Tra il 1898 e il 1905 il volume dei traffici, passando da 1.353.445 a 1.993.282 tonnellate, segnò un incremento del 47% in termini di merci movimentate, del 50% in rapporto ai passeggeri e del 43% in riferimento al valore delle merci transitate (grafico 1)⁸³. Tale incremento pose lo scalo

acute argomentazioni di E. CORBINO, *Economia dei trasporti marittimi*, Città di Castello 1926, pp. 312-357.

⁷⁹ *Relazione Pantano*, p. 69.

⁸⁰ Ivi, p. 101.

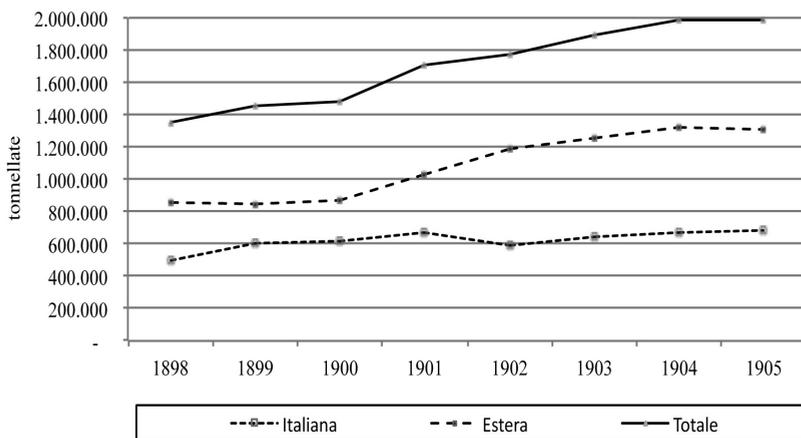
⁸¹ Cfr. A. GERSCHENKRON, *Notes on the Rate of Industrial Growth in Italy, 1881-1913*, «The Journal of Economic History», 15 (1955), pp. 360-375. Per un primo approccio all'argomento, mi permetto di rinviare al mio saggio e alla bibliografia ivi citata: *L'espansione economica in età giolittiana*, in *L'Italia economica. Tempi e fenomeni del cambiamento (1861-2000)*, a cura di P. Pecorari, Padova 2009³, pp. 79-100. Per l'economia veneta, G. ZALIN, *La specificità del Veneto età giolittiana. Crescita economica e policentrismo industriale*, in *Il Veneto nell'età giolittiana (1903-1913). Aspetti economici, sociali, politici, culturali*, a cura di G.A. Cisotto, Vicenza 1991, pp. 3-14.

⁸² FONTANA, *L'economia*, p. 1441.

⁸³ I grafici 1 e 2 sono il risultato della rielaborazione dei dati annuali sul movimento della navigazione nei porti del Regno d'Italia. Tali dati sono stati integrati con

lagunare al quarto posto nel Mediterraneo, dopo Genova, Marsiglia e Trieste⁸⁴. Senza contare poi che con il rinnovo delle convenzioni del 1903 si rafforzò ulteriormente l'importanza della città lagunare, che divenne il «centro tradizionale e naturale in rapporto ai traffici nazionali e di transito»⁸⁵ nell'Adriatico⁸⁶ e, assieme a Genova, un punto di riferimento nel movimento della navigazione internazionale.

Graf. 1 – *Movimento della navigazione nel porto di Venezia (1898-1905)*



Fonte: v. nota 83.

Oltre ai crescenti bisogni delle popolose regioni che formavano il suo bacino operativo e che comprendevano, oltre al Veneto e al Friuli occidentale, parte dell'Emilia e della Lombardia, il porto venne chiamato a rispondere alle esigenze di un gran numero di opifici e stabilimenti industriali nella stessa città di Venezia e sulle isole lagunari: dal Regio arsenale di Marina, che conobbe una «nuova stagione pro-

quelli desunti dall'«Annuario statistico italiano», pubblicato dal Ministero dell'interno, Direzione generale di statistica, e dalle «Statistiche annuali del commercio speciale di importazione e di esportazione», pubblicate dal Ministero delle finanze, Direzione generale delle gabelle.

⁸⁴ CELETTI-FONTANA, *Il sistema portuale e l'economia veneziana*, p. 485.

⁸⁵ *Relazione Pantano*, p. 71.

⁸⁶ Ci si riferisce in particolare alle linee del gruppo 3° (10, 11, 12 e 16), ma anche alle linee celeri per l'Egitto (gruppo 4°) e a quelle del gruppo 5° per la Cirenaica, la Soria e il Danubio.

duttiva»⁸⁷, al Molino a cilindri Sucky, eretto nel 1883 sull'isola della Giudecca; dalla fabbrica di mattonelle di carbone della Società carbonifera italiana allo stabilimento per la produzione di concimi chimici della Società anonima ing. Vogel, eretto sull'isola dei Bottenighi; dal Cotonificio veneziano, costruito nel 1883 presso la banchina dei Magazzini generali, alla fabbrica di cementi Portland della Società anonima di Casalmonferrato; dalle celebri vetrerie a un gran numero di insediamenti produttivi minori⁸⁸. Tale fermento imprenditoriale, nitidamente delineato da Giovanni Zalin⁸⁹, vide impegnato in prima linea il «gruppo veneto», che, giovandosi anche dell'appoggio di capitali esteri e, dagli anni '90, delle banche miste, sostenne molte iniziative industriali. Si pensi, ad esempio, a Vincenzo Stefano Breda, il quale, quasi contestualmente all'affare Terni, mise piede a Venezia nell'isola di Sant'Elena con il Cantiere Navale e officina meccanica, filiazione della Società veneta per imprese e costruzioni pubbliche di Padova, e fu *magna pars* nella costituzione e gestione dei magazzini generali, aperti nel 1896⁹⁰.

Il significativo incremento dei traffici mise a dura prova le strutture portuali, che già alla fine dell'Ottocento parevano insufficienti a reggere la maggior mole di merci movimentate e, soprattutto, pose un delicato interrogativo. Il porto di Venezia, come molti altri scali marittimi della penisola, fu pienamente coinvolto nel tentativo di colmare il pesante divario esistente tra la marina nazionale e quelle delle principali nazioni europee; forse fu quello sul quale si concentrarono maggiormente gli sforzi, per ragioni non solo economiche. Ma con quali risultati? I seguenti grafici 2 e 3, costruiti avvalendosi dei dati sul movimento della navigazione nei porti del Regno d'Italia, pubblicati annualmente dalla Direzione generale delle gabelle, documentano gli arrivi e partenze per bandiera nel 1898 e nel 1905.

In soli 8 anni il porto veneto vide modificarsi la composizione dei traffici: la presenza italiana, che avrebbe dovuto trarre stimoli dai numerosi provvedimenti a sostegno della marina mercantile, diminuì, passando dal 37 al 34%, mentre aumentò in modo significativo la presenza austriaca, verso la quale si erano principalmente rivolti gli sforzi per contenerne l'espansione in Adriatico. Nel periodo considerato, mentre i piroscafi e i velieri italiani crebbero del 23 e del 37%, rispettivamente

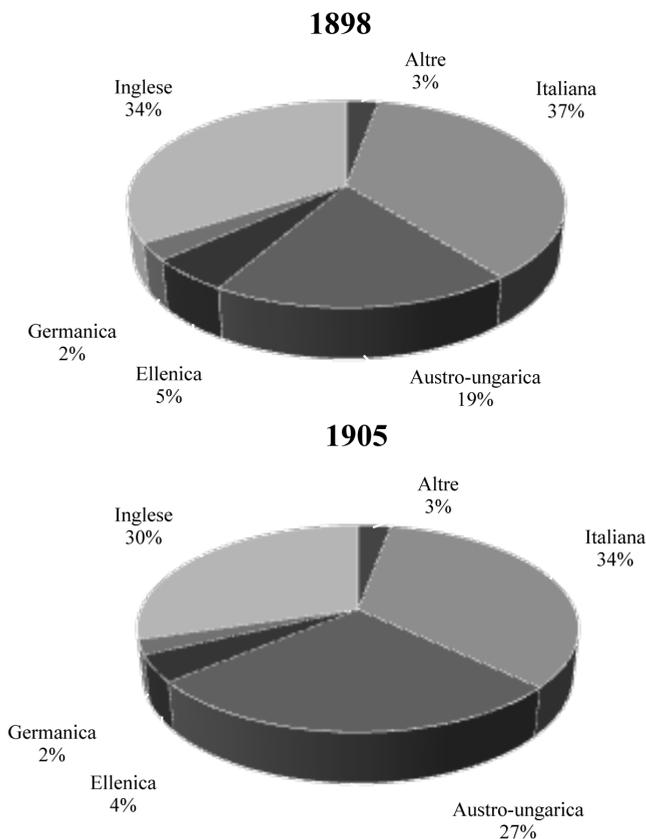
⁸⁷ CELETTI-FONTANA, *Il sistema portuale e l'economia veneziana*, p. 479.

⁸⁸ *Notizie sui porti marittimi italiani*, pp. 278-279.

⁸⁹ Cfr. ZALIN, *Dalla bottega alla fabbrica*, pp. 227-229.

⁹⁰ Cfr. PECORARI, *Luigi Luzzatti e Venezia*, pp. 26-27.

Graf. 2 – *Movimento complessivo della navigazione nel porto di Venezia. Arrivi e partenze per bandiera nel 1898 e nel 1905 (tonnellate merce)*



Fonte: v. nota 83.

in termini di stazza e di tonnellate di merce movimentata, quelli asburgici registrarono un incremento del 94 e del 111%.

Questo fenomeno si associa a un altro problema, già sollevato nel 1859 da Fedele Lampertico nella memoria *Sulle conseguenze che si possono presagire pel commercio in generale e pel commercio veneto in particolare dall'apertura di un canale marittimo attraverso l'istmo di Suez*⁹¹. Ci si riferisce segnatamente allo squilibrio, che assume ca-

⁹¹ In «Atti del Reale Istituto veneto di scienze, lettere ed arti», t. IV, s. III (a.a. 1858-59), pp. 679-708, 713-922 (in particolare pp. 693-694).

ratteri strutturali, tra arrivi e partenze. A titolo esemplificativo si consideri che nel 1905 entrarono nel porto di Venezia 1.732.004 tonnellate di merce, trasportate per il 72% da navi estere; nello stesso anno uscirono dalla laguna 261.278 tonnellate, trasportate per il 76% da navi battenti bandiera italiana. Il fatto che le merci in entrata nel porto di Venezia fossero di gran lunga superiori, in termini di peso e di volume, rispetto a quelle in uscita⁹², si connette sostanzialmente a due ordini di motivi. Il primo attiene alla competitività dei prodotti manifatturieri e agricoli veneti sul mercato internazionale; il secondo riguarda la diversa composizione merceologica delle due correnti di traffico: quella in entrata era costituita perlopiù da merci voluminose e pesanti, cominciando dal carbone, che da solo coprì, nel decennio precedente la Grande guerra, oltre la metà delle entrate; quella in uscita era invece rappresentata, oltre che da una quota, relativamente bassa, di merci povere in transito verso altri porti del litorale adriatico, da prodotti dell'industria locale e del retroterra lombardo-veneto, talora di elevato valore intrinseco e, quindi, poco pesanti (tessuti e filati di cotone, lana seta e misti, metalli lavorati, manifatture vetrarie, carta, candele)⁹³, che, pur coprendo meno del 10% del tonnello, rappresentavano quasi la metà del valore delle esportazioni. Tale differenziazione nei flussi in entrata e uscita era sintomatica di una radicale trasformazione: il porto veneziano aveva perduto il carattere di «emporio» di merci ricche, che sostavano in deposito e venivano contrattate dando luogo a cospicui movimenti finanziari per assumere la funzione di «porto di transito»⁹⁴. Le statistiche relative al quinquennio 1899-1903 sono in proposito eloquenti: nel porto di Venezia entrarono mediamente ogni anno 730.000 tonnellate di carbone, 210.000 di grani, 160.000 di concimi chimici, 39.000 di vini, 36.000 di petrolio, 25.000 di cotone. Tali merci vennero per l'80% circa assorbite dalla Stazione marittima, con le annesse calate lungo l'estremo tratto occidentale del Canale della Giudecca⁹⁵. Nello stesso torno di tempo il valore medio delle importazioni fu di circa 194 milioni di lire correnti, mentre quello delle esportazioni si attestò sui 97 milioni⁹⁶.

La crescita del movimento della navigazione nel porto di Venezia

⁹² L. DE COURTEN, *La marina mercantile italiana nella politica di espansione (1860-1914)*. *Industria, finanza e trasporti marittimi*, Roma 1989, p. 82.

⁹³ M. COSTANTINI, *Porto navi e traffici a Venezia, 1700-2000*, Venezia 2004, p. 108.

⁹⁴ *Ibidem*.

⁹⁵ Cfr. *Notizie sui porti marittimi italiani*, p. 278.

⁹⁶ COSTANTINI, *Porto navi e traffici a Venezia*, p. 106.

non fu accompagnata da un potenziamento delle infrastrutture. Già alla fine dell'Ottocento si lamentavano le deficienze dello scalo in ordine agli approdi e alle attrezzature; si sottolineavano l'inadeguatezza dei magazzini rispetto al potenziale volume dei traffici, come pure le perduranti difficoltà di collegamento tra trasporto marittimo e ferroviario⁹⁷. Nel 1900 il governo e gli enti locali interessati al problema, che per le particolarissime circostanze topografiche e idrografiche del luogo appariva complicato dalle «più gravi e svariate difficoltà, in riguardo specialmente al regime lagunare e alle comunicazioni per via di acqua come quelle ferroviarie», istituirono una commissione tecnica chiamata a formulare una serie di proposte per aumentare le potenzialità del porto⁹⁸. Scartata l'ipotesi di puntare alla gronda lagunare «come direttrice di espansione più idonea alla creazione di un vero e proprio porto industriale», si optò per una soluzione «neoinsulare», mirante a mantenere il porto e le attività industriali a Venezia⁹⁹. In quest'ottica, i progetti che parevano potersi concretizzare in breve termine, onde fronteggiare l'emergenza, riguardavano la sistemazione del porto-canale di Lido, mediante il completamento e il successivo prolungamento delle dighe foranee sino all'isobata di 9 metri, le opere per favorire l'accesso al porto-canale di Malamocco e ai canali di grande navigazione, e il potenziamento delle banchine della Stazione marittima. Si decise tuttavia di dare immediato corso solo ai lavori più urgenti, seguendo una programma a «spezzoni», che rispondeva a un *modus operandi* piuttosto diffuso nelle opere portuarie italiane, espressione della mancanza di un programma di sviluppo a medio-lungo termine, locale e nazionale, e della cronica carenza di risorse finanziarie¹⁰⁰. Nel 1905 apparivano di prossimo avvio soltanto le opere di completamento delle dighe di Lido, la costruzione di nuovi magazzini e il potenziamento degli impianti di sollevamento alla Marittima, il prolungamento di un piccolo tratto di banchina al molo di ponente e la posa di nuovi binari lungo il canale della Giudecca: provvedimenti giudicati da più parti «insufficienti»¹⁰¹.

Si trattava di una questione non solo congiunturale, ma anche strutturale. Nel 1879 Alessandro Rossi, interrogandosi sulle ragioni *Del-*

⁹⁷ CELETTI-FONTANA, *Il sistema portuale e l'economia veneziana*, p. 485.

⁹⁸ *Notizie sui porti marittimi italiani*, p. 280.

⁹⁹ FONTANA, *L'economia*, p. 1448. Si veda inoltre PECORARI, *Luigi Luzzatti e Venezia*, pp. 28-29.

¹⁰⁰ *Relazione Pantano*, p. 65.

¹⁰¹ MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, *I grandi porti marittimi d'Italia*, Venezia 1931, p. 291.

L'odierna crisi della nostra marina mercantile, replicò alla memoria di Vittorio Ellena su *I Porti rivali del Mediterraneo*¹⁰², nella quale, discorrendo delle «cagioni di inferiorità di Genova e Venezia di fronte ai porti di Marsiglia e Trieste», si attribuiva la «maggiore vitalità e movimento commerciale» dei porti esteri «alle comodità che essi offr[ivano] alla navigazione, alla sapiente organizzazione delle loro singole parti, al modo facile poi con cui po[tevano] esercitare le varie e molteplici operazioni marittime ed, infine, ad altre proprietà che fa[cevano] difetto e mancano affatto ai nostri porti». Secondo il laniere di Schio, la supremazia di Marsiglia e Trieste non si spiegava solo con ragioni di ordine materiale, ma racchiudeva in sé una questione, come tutte quelle economiche, molto complessa. A Venezia la ferrovia continentale fece «dimenticare il porto e la marina, e, in difetto di compagnie nazionali, accontentarsi della inglese Peninsulare»; lo squilibrio tra importazioni ed esportazioni stava a significare che dal nostro Paese, essenzialmente agricolo, non si traeva «necessario nutrimento», mentre le scarse esportazioni di manufatti dimostravano il «meschino sviluppo della nostra industria, senza contare che nella navigazione italiana prepondera[va] la morente navigazione a vela»¹⁰³.

La situazione del porto all'inizio del Novecento venne dettagliatamente illustrata sia negli *Atti della Commissione reale pei servizi marittimi*, che dagli ingegneri del Genio civile, Enrico Coen-Cagli e Oddone Bernardini, incaricati dal ministro dei Lavori pubblici di raccogliere *Notizie sui porti marittimi italiani*¹⁰⁴. A Venezia si giungeva per tre vie principali: due «acquee», cioè i porti-canale di Lido¹⁰⁵ e Malamocco, e una terrestre, attraverso il ponte ferroviario, inaugurato nel 1846. I porti di Lido e Malamocco, che immettevano ambedue nel «porto commerciale»¹⁰⁶ di Venezia propriamente detto, apparivano in «pessime condizioni e affatto disadatti alle esigenze della moderna na-

¹⁰² Roma, Tip. Elzeviriana, 1879.

¹⁰³ In «Nuova Antologia», 48 (1879), pp. 326-375. Sull'argomento si vedano pure le considerazioni di F.C. ANSALDO, *Delle presenti condizioni della marina mercantile di fronte alla concorrenza delle marine estere*, Genova 1906, pp. 5-28.

¹⁰⁴ Milano, Tip. Pirola, 1905.

¹⁰⁵ Cfr. G.A. ROMANO, *Il porto di Lido e l'esistenza a venire di Venezia e delle sue lagune*, Milano 1872.

¹⁰⁶ Ci si riferisce alle tre principali stazioni di approdo, ossia il bacino artificiale, detto Stazione marittima, all'estremità orientale della città, con l'annesso canale Scomenzera, il canale della Giudecca e il canale-bacino di San Marco. La superficie totale occupata dal porto commerciale nel 1905 era di circa 180 ettari (*Notizie sui porti marittimi italiani*, p. 267).

vigazione, fatta principalmente di potenti piroscafi»: il porto-canale di Lido risultava «difficilissimo e pericoloso» ai grandi piroscafi, in quanto i fondali, dall'imboccature delle dighe fino alla Stazione marittima, erano troppo bassi, variando dai sette agli otto metri, senza contare che il canale si presentava in alcuni punti molto stretto, come alla «svoltata del Punteruolo», rendendo rischiose le manovre d'ingresso. Quanto al porto di Malamocco, si trovava in condizioni migliori in riferimento al fondale, ma non certo alla larghezza, che era tale da impedire in parecchi punti il passaggio di due navi¹⁰⁷.

La commissione chiamata a discutere del rinnovo delle convenzioni denunciò senza mezzi termini le «condizioni deplorabilissime» in cui si trovavano il bacino e le infrastrutture della Stazione marittima, evidenziando «l'assoluta insufficienza delle banchine per lo sbarco e l'imbarco delle merci, per l'attraccaggio dei vapori, per il movimento dei treni», la qual cosa era «cagione quotidiana di ritardi dannosissimi, di disordine e di confusione inesplicabile». «Accade quasi normalmente – si legge nelle testimonianze raccolte – che i vapori non possano attraccare per mancanza di spazio, e allora debbono sbarcare la merce per mezzo di chiatte, con notevole perdita di tempo, e aumento di spesa. Ma sovente accade anche che la merce scaricata sulle chiatte deve rimanere su queste ancora per parecchi giorni finché sia fatto lo spazio per terminare lo sbarco». Uno degli interrogati addirittura così rispose: «Purtroppo a Venezia siamo ridotti a desiderare che il traffico abbia a diminuire poiché alla stazione non è più possibile muoverci»¹⁰⁸.

Le merci potevano essere sbarcate sui moli della Stazione marittima, sulle banchine della Giudecca o, ancora, su quelle delle Zattere, ma dappertutto lo spazio era «insufficiente al traffico». Si aggiunga che, mentre i moli della Marittima risultavano per la maggior parte connessi alla rete ferroviaria, non altrettanto poteva dirsi per quelli della Giudecca e delle Zattere, posti in comunicazione con la strada ferrata per mezzo dei traghetti¹⁰⁹. Venendo poi al servizio ferrovia-

¹⁰⁷ *Riassunto dei verbali delle adunanze della Commissione*, p. 265.

¹⁰⁸ *Ibidem*.

¹⁰⁹ Il problema del trasporto delle merci provenienti dalla ferrovia e dirette ai vari approdi e opifici sparsi nella laguna, o provenienti da questi ultimi e diretti alla ferrovia, venne risolto impiegando dei pontoni trasbordatori, o *ferry-boat*, destinati al trasporto dei carri ferroviari, che venivano caricati su di essi per mezzo di due appositi ponti mobili e di piani basculanti posti lungo il canale Scomenzera e presso la stazione di Santa Lucia. Tale movimento assumeva grande importanza per il porto di Venezia. Si consideri che dal 1898 al 1904 esso salì da 3.796 a 8.343 carri, per un

rio¹¹⁰, si lamentava la carenza di banchine, che già di per sé rendeva oltremodo difficile la comunicazione tra le navi e i carri ferroviari; per non dire del «disordine e ritardo nei movimenti», che impediva lo «sfollamento rapido delle merci in arrivo e alla spedizione di quelle in partenza»¹¹¹.

Anche i magazzini generali e quelli del punto franco non avevano a Venezia «quasi alcuna funzione riguardo ai traffici marittimi», venendo adibiti soltanto per la merce destinata al deposito, mentre la merce di transito confluiva perlopiù nei magazzini della Stazione marittima. Le tariffe per operazioni di carico e scarico alla Marittima erano «ben regolate»¹¹²; non altrettanto poteva dirsi per le operazioni che si compivano sulle banchine della Giudecca e delle Zattere, dove il servizio era svolto da compagnie di facchini «non soggette ad alcuna regola o disciplina, e con le quali occorre[va] sempre prendere accordi preventivi per non subirne la prepotenza».

L'efficienza del porto era condizionata anche da problemi di natura organizzativa, legati al fatto che – per usare le parole del Corbino – esso presentava singolari caratteristiche: «la sua costruzione, il suo funzionamento, la sua amministrazione erano stati concepiti come se si trattasse di una stazione ferroviaria vera e propria e la cura relativa era stata perciò sempre affidata all'Amministrazione ferroviaria, la quale aveva proceduto con gli stessi criteri che adoperava per il carico e lo scarico delle merci nelle stazioni, percependo il prezzo delle prestazioni dal pubblico e pagando direttamente i lavoratori riuniti in cooperative»¹¹³. In realtà, interagivano nella gestione del porto più soggetti, le cui competenze spesso si sovrapponevano, compromettendo «l'ordine, la regolarità, la prontezza nell'esecuzione dei servizi». Ci si riferisce segnatamente alla Regia capitaneria di porto, alla Società delle ferrovie, al Genio civile, alla Società dei magazzini generali, alla Società dei silos, alla Camera di commercio e alle cooperative di portuali¹¹⁴.

corrispettivo annuo di circa 100.000 tonnellate (*Notizie sui porti marittimi italiani*, pp. 273-274).

¹¹⁰ Va considerato che nel 1905 circa il 60 per cento delle merci provenienti o dirette al porto di Venezia viaggiava su linee ferroviarie. Cfr. *Notizie sui porti marittimi italiani*, p. 277.

¹¹¹ *Riassunto dei verbali delle adunanze della Commissione*, p. 266.

¹¹² Per le operazioni di carico e scarico si applicava una tariffa oscillante tra 50 centesimi e una lira per tonnellata, mentre la movimentazione sui vagoni o il trasporto nei magazzini costavano 50 centesimi.

¹¹³ CORBINO, *I porti marittimi italiani*, p. 174.

¹¹⁴ Cfr. MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, *I grandi porti marittimi d'Italia*, p. 292.

Esisteva, invero, una Commissione permanente dei servizi del porto di Venezia, istituita con regio decreto 9 giugno 1898, n. 285¹¹⁵, che era chiamata a vigilare sul loro operato e a gestire le controversie, ma, essendo priva di funzioni deliberative ed esecutive, si limitava «quasi sempre ad esprimere semplici voti, il cui adempimento [era] per la maggior parte dei casi trascurato». Ad accrescere il «disordine» contribuivano altri due fattori: la mancanza di un ufficio di porto nella Stazione marittima e la confusa giurisdizione che imperava nella laguna veneta. La Navigazione generale italiana, che ben conosceva l'organizzazione del porto di Genova, lamentava proprio il fatto che lo scalo lagunare fosse «paralizzato dalla confusa giurisdizione di molti enti amministrativi»¹¹⁶.

Alla questione infrastrutturale e organizzativa si aggiungeva il discutibile *modus operandi* delle compagnie di navigazione italiane, le quali, benché sovvenzionate, erano «ben lungi dal fare in Venezia una seria concorrenza alle compagnie estere», non foss'altro perché, «anche in quei rari casi in cui tale concorrenza sarebbe [stata] possibile, essa non avv[eniva] mai per il semplice fatto che intervenivano “segreti accordi” fra le Compagnie nazionali e le estere»: accordi «assai dannosi all'interesse di Venezia, poiché le nostre società di navigazione allo scopo di evitare una lotta di concorrenza in altri mari ed in altre regioni dove [era] più vivo il loro interesse, lascia[vano] facilmente alle compagnie estere campo libero nell'Adriatico». Ciò non rappresentava certo un elemento di novità, in quanto molte società di navigazione erano solite stipulare accordi per la spartizione dei servizi e delle zone di competenza, ma in questo frangente «l'evidente preferenza» che le compagnie sovvenzionate davano ad altri porti arrecava «grave pregiudizio» a quello veneziano¹¹⁷.

¹¹⁵ La Commissione era presieduta dal prefetto della Provincia e composta dal Capitano del porto, dall'Ingegnere capo del R. corpo del Genio civile, direttore dei lavori del porto, dal direttore della dogana, da un rappresentante del Municipio, della Camera di commercio, da un rappresentante della Società esercente le strade ferrate dell'Adriatico e un rappresentante dell'Ispettorato delle Ferrovie (art. 2) (ACS, *Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti*, parte ordinaria, anno 1898, legge 9 giugno 1898, n. 285).

¹¹⁶ Ne consegue che, «mentre alcune banchine dipendono dalla ferrovia, la Dogana vi interviene per la sua parte, i Magazzini generali non vi sono estranei, e la Capitaneria del porto dispone a sua volta», *Riassunto dei verbali delle adunanze della Commissione*, p. 267.

¹¹⁷ *Ibidem*.

4. Giulio Fradeletto, figlio del più noto Antonio, nel 1908, mentre veniva approvata la legge sulle *Convenzioni pei servizi postali e commerciali marittimi*¹¹⁸ e ci si organizzava per bandire le aste per l'assegnazione delle linee, pubblicò delle note e proposte *Per le nuove convenzioni marittime e le comunicazioni oltre Suez*¹¹⁹. Il volume, una sorta di *instant book*, pur non aspirando per ammissione dello stesso autore a «correttezza irreprensibile di forma»¹²⁰, offre interessanti spunti di riflessione su alcune criticità della linea Venezia-Calcutta, che, sommandosi ai problemi del porto già evidenziati, contribuiscono a spiegare le ragioni per cui questo collegamento non diede i risultati sperati.

Una prima considerazione riguarda gli scali italiani. Nel viaggio di andata i vari approdi dopo Venezia, ad esclusione di Catania, davano «così limitate caricazioni che sarebbe [stato] provvedimento saggio sopprimerli»¹²¹. Anche nel viaggio di ritorno non tutti gli approdi italiani dovevano essere mantenuti obbligatori, perché, non rispondendo a necessità commerciali, ritardavano «inutilmente» l'arrivo a Venezia, dove veniva sbarcata la maggior parte del carico. Lasciato Porto Said, i vapori della Veneziana di navigazione avrebbero dovuto far rotta, nel loro viaggio di ritorno, su Messina: scalo da rendere obbligatorio per lo sbarco di posta e passeggeri, ma soprattutto perché accoglieva consistenti partite di merci dai porti indiani e rappresentava nel contempo «il punto più adatto per effettuare i trasbordi per i porti tirreni e anche per altre destinazioni estere, come, ad esempio, i porti dell'Australia»¹²². Diversamente, pareva «illogico e dannoso» mantenere l'obbligatorietà di scalo a Catania, Brindisi e Bari, porti che non ricevevano «assolutamente merci dalle Indie» o ne ricevevano in quantità «insignificanti»¹²³. Così facendo si sarebbe impedito che le navi della Veneziana, in adempimento a un obbligo contrattuale, facessero scalo nei suddetti porti «semplicemente per far vistare le carte di bordo», e che, nel rispetto dell'articolo 7 della Convenzione, si riservasse a bordo «uno spazio per ciascun porto nazionale compreso nei suoi itinerari», condizionando in tal modo la *route map*, il programma

¹¹⁸ ACS, *Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti*, parte ordinaria, anno 1908, legge 5 aprile 1908, n. 111.

¹¹⁹ Venezia, Editore C. Ferrari.

¹²⁰ FRADELETTO, *Per le nuove convenzioni marittime*, p. 8.

¹²¹ Ivi, p. 140.

¹²² Ivi, p. 216.

¹²³ Ivi, p. 141.

e la capacità di carico dei vapori¹²⁴. Il Fradeletto, non senza una vena di ironia, così commentava questa pratica:

Potranno forse godere gli occhi dei cittadini di Brindisi e di Bari alla vista di una manovra di arrivo e partenza; potranno forse le locali Camere di commercio registrare con sentimentale soddisfazione nelle rispettive statistiche l'arrivo e la partenza di dodici vapori all'anno provenienti dalle Indie orientali inglesi, di tante tonnellate di stazza, con tanti uomini di equipaggio, riempiendo – naturalmente – con degli zeri la colonna destinata a registrare la quantità di merci sbarcate; ma è logico che si perda vanamente il tempo per sì misere soddisfazioni visuali o statistiche? È logico che la resa del viaggio sia ritardata sia pure di poche ore senza che a questo ritardo corrisponda un'adeguata utilità commerciale?

E, continuando, si chiedeva: «È logico esporre dei grossi vapori alla loro massima immersione alla possibilità di fare o ricevere danni o d'incagliarsi per il semplice gusto di farli entrare ed uscire alla distanza di un paio d'ore da porti angusti, con limitati fondali e sprovveduti di quei mezzi che costituiscono il complesso indispensabile arredamento di un porto moderno?»¹²⁵. Un compromesso in proposito poteva essere raggiunto se nel viaggio di ritorno, lasciato Porto Said, i vapori avessero fatto uno scalo obbligatorio a Messina e uno facoltativo a Catania, Brindisi, Bari ed Ancona, «intendendosi che l'approdo in tutti o in parte di questi scali [dovesse avvenire] quando vi fossero da sbarcare mercanzie per almeno cinquanta tonnellate di peso o volume, e ben s'intende, per ogni singolo scalo»¹²⁶. Tale flessibilità tuttavia confliggeva con la Convenzione, la quale, per impedire ai vapori della Venezia-Calcutta di far concorrenza nel traffico di cabotaggio nell'Adriatico agli altri servizi sovvenzionati, vietava di fare operazioni commerciali «fra scalo e scalo italiano, tranne che con speciale autorizzazione del Ministero delle Poste e Telegrafi»¹²⁷.

¹²⁴ Si tratta di una disposizione che vincola notevolmente la Compagnia, poiché «la quantità di spazio riservato a ciascun porto nazionale sarà determinata dal Ministero delle Poste e Telegrafi per viaggio per viaggio». In caso di inadempimento e «quando il preavviso delle merci da imbarcare sia stato dato otto giorni prima della partenza del piroscafo, dal porto capolinea, la Società sarà passibile di multa pari al nolo percepito per le merci che ingombrano lo spazio che avrebbe dovuto restare disponibile» (ACS, *Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti*, parte ordinaria, anno 1903, legge 24 dicembre 1903, n. 519, allegato 1, *Convenzione per la istituzione di una linea di navigazione fra Venezia e Calcutta*, art. 7, ff. 5-6).

¹²⁵ FRADELETTO, *Per le nuove convenzioni marittime*, pp. 141-142.

¹²⁶ Ivi, p. 143.

¹²⁷ ACS, *Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti*, parte ordinaria, anno 1903,

Suscettibile di modificazioni appariva anche la rotta da Porto Said verso Oriente, soprattutto in riferimento agli scali di Massaua e Aden, che, a giudizio del Fradeletto, andavano soppressi, non soltanto «per sollecitare il servizio», ma anche perché le linee coloniali contemplate dalle convenzioni erano «largamente bastevoli». Senza tener conto poi che Massaua non aveva relazioni commerciali con i porti indiani serviti dalla Venezia-Calcutta. L'esclusione del porto eritreo era giustificata anche da ragioni tecniche, in quanto, dovendo i piroscafi compiere una deviazione rispetto alla rotta diretta Suez-Bab el Manbeb, sarebbero passati per il Canale Nord e il Canale Sud di Massaua, che risultavano disseminati di insidiosi bassifondi ed erano interessati da forti correnti trasversali, frequenti foschie e – *last but not least* – «dalla mancanza o per voler essere scrupolosamente esatti dalla miseria delle segnalazioni che, paragonate a quelle dell'opposta costa turca, [erano] cagione di amare riflessioni e di dannosi e dolorosi avvenimenti»¹²⁸. Dopo Colombo e prima di Calcutta si sarebbe invece dovuto comprendere l'approdo regolare – sia all'andata che al ritorno – a Madras, il maggiore sbocco dell'India meridionale, non foss'altro perché lì facevano scalo numerosi servizi esteri regolari, cominciando da quello «parallelo e concorrente» del Lloyd austriaco in partenza da Trieste. L'itinerario non avrebbe dovuto subire altre variazioni, se si eccettua la sosta facoltativa nel viaggio di ritorno a Bimlipatam, Coconada (Kikinada), Pondicherry, Cochin e Calicut.

Delle criticità si evidenziavano anche in riferimento al materiale utilizzato dalla Veneziana, che nel 1905 riservava alla linea 4 piroscafi: l'Alberto Treves I (3.838 tonnellate) e il Manin I (2.614), varati nel 1900; il Barbarigo I (4.365), ex Città di Nuova Orleans, acquistato nel 1905 dal Cantiere navale del Muggiano; il Caboto I (4.418)¹²⁹, costruito nel giugno del 1905. Per questo servizio, si stimava fossero sufficienti tre vapori, i quali avrebbero ciascuno effettuato quattro viaggi ogni anno, impiegando 65 giorni, comprensivi delle soste nei porti intermedi, degli scali tecnici a Calcutta e Venezia e del prolungamento facoltativo da Venezia a Trieste e Fiume. L'itinerario era strutturato in modo tale che la resa tra Venezia e Calcutta fosse di 26

legge 24 dicembre 1903, n. 519, allegato 1, *Convenzione per la istituzione di una linea di navigazione fra Venezia e Calcutta*, art. 7, f. 6.

¹²⁸ FRADELETTO, *Per le nuove convenzioni maritime*, p. 145.

¹²⁹ La nave aveva 4.506 tonnellate di stazza lorda, ridotte successivamente a 4.418, ed era equipaggiata con un motore Richardsons, Westgart & Co. a triplice espansione da 8.167 CV.

giorni, con una tolleranza per gli scali facoltativi. Così pure una certa tolleranza era stabilita per i ritardi che si verificano durante la stagione dei monsoni. Per ottimizzare il servizio, la partenza dei vapori da Venezia sarebbe dovuta essere fissata in modo tale da porli in coincidenza a Colombo con quelli adibiti alla proposta Bombay-Yokohama.

Seppur di recente costruzione, le navi della Società necessitavano di adattamenti sia per favorire l'ospitalità dei passeggeri che per migliorare l'efficienza e la capacità di carico. In particolare, si rendeva opportuna la presenza di 10-15 cabine di classe unica, in quanto, «specialmente da e per Calcutta, vi [era] una corrente di viaggiatori per l'Europa i quali preferi[vano] un percorso marittimo più lungo ma più economico in confronto della più celebre ma più costosa via Bombay»¹³⁰.

Un ultimo appunto veniva mosso in relazione al servizio cumulativo ferroviario-marittimo, che, pur previsto dalle convenzioni, rimase quasi sempre «lettera morta»¹³¹. Già nel 1882 la Commissione parlamentare d'inchiesta sulle condizioni della marina mercantile aveva raccomandato l'esecuzione del servizio cumulativo ferroviario-marittimo; tre anni dopo il governo fu costretto a imporre alle società ferroviarie il servizio cumulativo «non come facoltà, ma come obbligo tassativo». Anche le convenzioni marittime del 1893 contenevano l'obbligo di istituire tali servizi, ma per la «lotta di interessi sorta tra Società ferroviarie e di navigazione, i provvedimenti furono tardi e inefficaci, tanto che il servizio cumulativo, che specialmente nel nostro Paese dovrebbe corrispondere al duplice scopo di collegare le isole al continente e di favorire i trasporti all'estero, attirando in pari tempo ai nostri principali porti il movimento di transito da e per il naturale loro *hinterland*, [ebbe] soltanto una parziale e timida applicazione, così per quanto riguarda le comunicazioni interne che quelle internazionali»¹³². In ottemperanza all'art. 12 della convenzione¹³³, la Società

¹³⁰ FRADELETTO, *Per le nuove convenzioni marittime*, pp. 148-149.

¹³¹ *Relazione Pantano*, pp. 142-143.

¹³² Ivi, p. 144. Nelle convenzioni del 1903, all'obbligo relativo all'istituzione di tali tariffe da parte delle compagnie di navigazione, si aggiunse una scadenza perentoria: «In caso che entro un anno dall'assunzione del servizio non abbia potuto ottemperare alle disposizioni suaccennate, i patti e le condizioni del servizio cumulativo saranno fissati dal Governo con le società interessate e dovranno essere accettati dalla Compagnia esercente» (ACS, *Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti*, parte ordinaria, anno 1903, legge 24 dicembre 1903, n. 519, allegato 1, *Convenzione per la istituzione di una linea di navigazione fra Venezia e Calcutta*, art. 12, f. 9).

¹³³ L'articolo 12 così recita: «La Società dovrà d'accordo con le Amministrazioni

veneziana approvò con decorrenza 1° agosto 1904 una ‘pionieristica’ tariffa cumulativa ferroviaria collegata alla linea Venezia-Calcutta e si adoperò da subito affinché il servizio potesse funzionare «nella forma più opportuna»¹³⁴, anche se i risultati ottenuti nei primi anni furono alquanto «modesti»¹³⁵.

ANDREA CAFARELLI
Università di Udine

ferroviarie nazionali e possibilmente con quelle estere, stabilire le tariffe speciali cumulative per facilitare l’esportazione dei prodotti industriali italiani e la introduzione in Italia delle materie prime necessarie all’industria, nonché i trasporti in transito da e per l’estero. Ha inoltre l’obbligo di stabilire servizi cumulativi con le altre società di navigazione italiane ed estere», *ibidem*.

¹³⁴ FRADELETTO, *Per le nuove convenzioni marittime*, p. 228.

¹³⁵ *Relazione Pantano*, p. 144.