

*Rolf Petri*

LA RINASCITA DELL'ECONOMIA PORTUALE DI VENEZIA

Parlare di una “rinascita” dell'economia portuale veneziana nel periodo che va dall'Unità alla Seconda guerra mondiale, ha senso soltanto sullo sfondo di un precedente declino. E in effetti dopo il tramonto della Repubblica alla fine del Settecento, il porto di Venezia aveva subito un ridimensionamento. Nel corso dell'Ottocento non venne soltanto superato da Trieste ma addirittura, quando già era diventato porto del Regno d'Italia e in netta ripresa, da Fiume, che nell'epoca dualistica dell'Impero asburgico assurse a scalo marittimo del Regno d'Ungheria.

Per il porto e la città di Venezia, i cambiamenti avvenuti tra Sette e Ottocento avevano una duplice faccia. Da una parte era finito l'impero marittimo adriatico e mediterraneo in cima alla cui gerarchia spaziale ed economica si erano collocati luoghi quali il Sestiere di San Marco, l'Arsenale, la Riva degli Schiavoni, la Punta della Dogana, i Magazzini del Sale nonché i fondaci e palazzi affacciati sul Canal Grande. Il porto di Venezia si trovava allora retrocesso al ruolo di un porto qualsiasi destinato a espletare funzioni di scalo all'interno di nuove e più ampie comunicazioni territoriali e marittime, i cui maggiori centri produttivi e decisionali non coincidevano più con la città. E questo non solo perché Venezia sempre avrebbe fatto parte, d'ora in poi, di Stati territoriali più vasti come l'Impero asburgico e il Regno d'Italia. Si trattava di un cambiamento irreversibile anche perché gli sviluppi dei traffici e delle tecnologie, prime fra tutte il trasporto ferroviario, la navigazione a vapore e il telegrafo, avrebbero cambiato per sempre la funzione dei porti. Il modello della città marittima capitale di uno stato indipendente e metropoli di un impero coloniale, per quanto ancora oggetto di rievocazioni nostalgiche, non aveva più riscontro nella realtà. Ora qualunque porto non poteva essere che uno snodo, più

o meno importante, tra terra e mare nel contesto di aree geografiche ed economiche sempre più vaste.

Il secondo cambiamento, sicuramente meno inesorabile del primo, riguardava non la funzione, ma il declino delle attività portuali e commerciali marittime. Forse prima del 1859 tale declino non fu così drammatico come talora dipinto dalla propaganda antiaustriaca. Quanto meno, la volontà politica di Vienna di umiliare la decaduta regina dei mari, se davvero era deliberata, veniva comunque controbilanciata da alcune iniziative atte ad arrestare il declino, come la concessione del porto franco nel 1829, mantenuto fino al 1874, e «una serie di lavori eseguiti in laguna, soprattutto le dighe di Malamocco, ed una rete di collegamento con l'entroterra».<sup>1</sup> I critici, nel rimarcare il ridimensionamento del porto veneziano, non si soffermavano tanto sui dati assoluti quanto sul paragone con il concomitante sviluppo del porto triestino, che specialmente con l'avvio delle costruzioni ferroviarie godeva, per il suo inestimabile valore economico e strategico per l'Austria, di tutti i possibili e pensabili favori del governo imperiale. La decadenza veneziana si misurava, dunque, nei termini dell'indubbio spodestamento di Venezia dal ruolo di maggiore porto dell'Adriatico. E questo esito non fu ovviamente un problema attribuibile a un irreversibile mutamento tecnologico, bensì a cause geopolitiche e geoeconomiche precise e contingenti, e pertanto in linea di massima reversibili, seppure con difficoltà.

Proprio in questo senso possiamo parlare, qui di seguito, di una «rinascita» dell'economia portuale veneziana, in quanto dopo il 1866 iniziò una corsa al recupero che nel giro di un mezzo secolo buono avrebbe riportato la città lagunare in cima alla classifica dei porti adriatici. Quindi, l'entrata nel Regno d'Italia comportò per Venezia un indubbio risveglio delle attività portuali, dietro a cui però non ci stava un automatismo, ma un deliberato sforzo economico e politico, che nel tempo si sarebbe variamente articolato e connotato. Come vedremo, non era infatti né facile vincere le opposizioni politiche e culturali, né superare gli ostacoli ambientali.

<sup>1</sup> GIANNI TONIOLO, *Cento anni di economia portuale a Venezia*, «Co.S.E.S. Informazioni», 2 (1972), n. 3, p. 34, (pp. 33-73).

Nel riandare alla storia del porto e della città portuale tra Otto e Novecento, non si potrà qui prescindere da un aspetto fondamentale. Per la coincidenza temporale tra la rinascita veneziana e l'entrata dell'Italia e dell'Europa nell'epoca industriale europea, è impossibile pensare lo sviluppo del porto veneziano indipendentemente dallo sviluppo dell'industria, sia di quella che si doveva insediare nella stessa città o nell'area portuale, sia quella del suo hinterland e dell'oltremare che diveniva il cliente commerciale numero uno dei servizi. Vedremo comunque che l'industrializzazione, e con essa il porto, dovevano costantemente fare i conti con le peculiarità di una città insulare collocata in mezzo a una laguna.

La verifica della rinascita economica del porto veneziano si articolerà, qui di seguito, in tre passi. In un primo momento prenderemo in esame i cambiamenti nella città poi destinata a diventare "centro storico", lo sviluppo della sua industria e la creazione della Stazione marittima. In un secondo tempo considereremo l'allargamento del comune verso la terraferma. In questo contesto si colloca la nascita di Porto Marghera, con cui si intendeva dare soluzione e alla questione industriale e alla questione portuale, ma anche a quella urbanistica, turistica e museale, della città. In terzo luogo, un confronto con le altre più significative realtà portuali dell'Alto Adriatico ci permetterà di capire meglio i termini e le ragioni della rinascita del porto di Venezia, e il suo riposizionamento, anche, rispetto alla terraferma.

### *1. Il centro storico, l'industria e la Stazione marittima*

Un tempo la città lagunare concentrava nell'area di San Marco, della Punta della Dogana e della Riva degli Schiavoni, nonché lungo il Canal Grande, le maggiori attività produttive e commerciali, oltre che i luoghi e simboli del potere marittimo, politico ed economico. I granai stavano accanto al Palazzo Ducale, e tale localizzazione al centro fisico del potere della Serenissima non aveva soltanto ragioni pratiche legate alla gestione annonaria. Più riposto e protetto, però sempre rivolto verso il mare, era situato l'Arsenale.<sup>2</sup> Tra questi luoghi

<sup>2</sup> FILIPPO MARIA PALADINI, *Arsenale e museo storico navale di Venezia. Mare, lavoro e uso pubblico della storia*, Padova 2008; FOSCARA PORCHIA, *Le trasformazioni dell'Arsenale di Vene-*

si stendeva la linea del porto, una linea affacciata sulla laguna e puntante verso l'Adriatico.

Tutto questo cambiò dopo la caduta della Repubblica. Venezia si ritrovò retrocessa a semplice città portuale di un hinterland lombardo veneto. Questo nuovo ruolo di Venezia, che qualificava poi anche il suo ingresso, nel 1866, nel Regno d'Italia, ebbe una serie di ripercussioni notevoli all'interno della città. Da quando, negli anni Quaranta, la ferrovia collegò il lembo cittadino opposto al mare con l'hinterland lombardo veneto, le attività portuali e commerciali, e anche alcune prime industriali, cominciarono lentamente a migrare oltre la Riva, il Canale e l'Arsenale, verso il Canale della Giudecca e l'area attigua alla stazione, lasciando a San Marco le funzioni di rappresentanza. Al contempo, nuovi percorsi pedonali venivano resi possibili lungo i decenni dell'Otto e del primo Novecento dalla creazione di nuovi ponti e vari interramenti. Così si formava un asse a "scorrimento veloce", se così si può dire, tra la stazione ferroviaria e San Marco, un altro tra San Marco e le Zattere, e infine un asse tra la stazione e le Zattere, e altri raccordi trasversali ai lati di questo triangolo che passavano attraverso il Ponte di Rialto. Mentre, dunque, gli eventi politici e il collegamento ferroviario avevano girato la "visuale esterna" dal mare verso la terraferma, gli interventi sulle vie pedonali cittadine, peraltro contestuali e funzionali a questa prima inversione, rovesciarono anche la prevalente "visuale interna" della città dai canali verso le calli e i campi. Tutti questi interventi implicavano, tra le altre conseguenze, una graduale "perificità" di Castello, dell'Arsenale e della stessa Riva degli Schiavoni. La divisione dei ruoli e dei compiti nel territorio urbano venne dunque ridefinita, e questo fu un primo segnale dei cambiamenti di cui qui di seguito discuteremo. Cambiamenti, questi, che peraltro hanno trasformato Venezia secondo i canoni tipici della città europea dell'Otto e Novecento – nonostante la commercializzata rappresentazione museale di un altro suo passato,

più remoto e glorioso, e l'insistente rimozione politica e culturale della terraferma comunale e industriale dal proprio immaginario, vogliono accreditare un'altra, più mitica e bella, e soprattutto più remunerativa, verità<sup>3</sup>.

Tipica per una città dell'Ottocento fu, soprattutto nei primi tempi, la localizzazione promiscua delle manifatture e dei primi siti propriamente industriali, profusi tra negozi, uffici, abitazioni e luoghi di culto. Anche Venezia aveva conosciuto queste presenze industriali e manifatturiere diffuse, e ne faceva i conti ancora alla fine dell'Ottocento e oltre. Ad esempio, la grande manifattura di merletti Jesurum, situata nel centralissimo sestiere di San Marco, occupava tra fabbrica e domicilio ben oltre duemila lavoratori. Numerose e diffuse nello spazio cittadino furono soprattutto le vetrerie, le più grandi delle quali elencate, insieme ad altre fabbriche, in *tabella 1*. Ma tipico per una città della seconda metà dell'Ottocento fu anche lo sforzo degli amministratori di separare questi elementi così diversi della vita urbana per ragioni igieniche, e per motivi di ordine estetico, simbolico e rappresentativo, ma anche per ragioni pratiche ed economiche: basti pensare all'organizzazione del traffico e alla disponibilità di terreni, entrambe fattori di costo di prim'ordine per le scelte di localizzazione produttiva. Come praticamente in ogni città europea dell'epoca, così anche a Venezia tra gli ultimi decenni dell'Ottocento e i primi del secolo successivo, fatte salve alcune aree come la "isola del vetro" di Murano, si accentuava la separazione delle funzioni abitative da quelle produttive. Questo processo portò a una graduale perificizzazione delle attività industriali e portuali, almeno nei limiti delle possibilità offerto dalle acque e dalle condizioni morfologiche dell'ambiente lagunare.

<sup>3</sup> ROLF PETRI, *Verwandlung unter der Maske: Urbane Veränderung bis zum ersten Weltkrieg*, in *Venedig. Ein politisches Reisebuch*, [a cura di] Rolf Petri, Hamburg 1986, pp. 53-67; si veda, più in generale, FRANCO MANCUSO, *Venezia è una città. Come è stata costruita e come vive*, Venezia 2009.

Tabella 1 - Le maggiori fabbriche manifatturiere presenti in Venezia centro storico nel 1887

<i>Stabilimento</i>	<i>branca</i>	<i>addetti</i>
Arsenale di Venezia	cantieri navali	3.851
Michelangelo Jesurum	merletti	2.400
Manifattura tabacchi	lavorazione tabacchi	1.715
Cotonificio veneziano	tessuti di cotone	919
Società veneta imprese e costr. pubbliche	industria metalmeccanica	880
Baschiera	fiammiferi	785
Neville	fonderia	404
Weberbek	vetreria	400
Ceresa	vetreria	383
Tis	fonderia	373
Bonlini	vetreria	250
Molino Stucky	molino e pastificio	187
Testolini	vetreria	176
Tommasi & C.	vetreria	135
Guggenheim	mobilificio	140
Finella	cantiere navale	100
De Marco Gasparini	fonderia	85
Società di navigazione lagunare	cantiere navale	68
Stabilimento meccanico Layet	officine mecc. e cantieri navali	67
Filippini	cantiere navale	43
F.lli Herion (Junghans)	orologi	58
Silurificio Schwartzkopff	siluri	in costruzione

*Fonte:* GIANDOMENICO ROMANELLI e GUIDO ROSSI, *Abitare a Venezia: esodo e sfratti*, «Materiali veneti» 4 (1976), p. 113; MAURIZIO REBERSCHAK, *L'economia*, in *Storia delle città italiane. Venezia*, a cura di Emilio Franzina, Roma 1986, pp. 229-298.

Una certa “periferia industriale” veniva a crearsi, o a conservarsi, nella parte occidentale del sestiere Cannaregio e a Castello, attorno all’Arsenale, come nel caso dello stabilimento meccanico Layet o della Società veneta per imprese e costruzioni pubbliche, insediata nel 1881 nell’isola di Sant’Elena. All’interno dell’arsenale si stabilì, nel 1887, inoltre il Silurificio Schwartzkopff.<sup>4</sup> Numerosi spostamenti di fabbriche dall’abitato si diressero invece altrove,

<sup>4</sup> PETER HERTNER, *Industria degli armamenti italiana e capitale straniero. Il silurificio Schwartzkopff di Venezia 1887-1901*, «Venetica», 8 (1987), pp. 65-93.

preferibilmente verso la Giudecca e Santa Marta. Ad esempio la Fonderia Neville, in origine insediata a San Rocco, dopo essere nel 1904 confluita nella Savinem (fonderia e cantiere navale), si trasferì in Giudecca, alla stregua della Birreria Biliotti, in precedenza situata a Santa Chiara, e di altre imprese ancora.<sup>5</sup> E queste rilocalizzazioni verso l'area poco prima paludosa di Santa Marta, o verso gli orti vicini alla bocca occidentale del Canale della Giudecca, ovvero due aree antistanti alla terraferma, non avevano solo a che fare con la vicina ferrovia, a cui la prima avrebbe avuto un allacciamento, ma avevano a che fare anche e soprattutto con le vicende del porto.

Prima di prendere in esame tali vicende conviene immergersi ancora un po' nell'atmosfera a quell'epoca imperante. In tutta la seconda metà dell'Ottocento e fino alla Grande guerra continuarono i più accesi dibattiti sul destino economico della città.<sup>6</sup> Se da una parte si manifestava una forte corrente d'opinione conservatrice che biasimava gli interventi architettonici e infrastrutturali modernizzanti, giudicati incompatibili con il carattere peculiare della città, dall'altra prese slancio una corrente modernizzatrice ed industrializzatrice che intese portare la ferrovia in Giudecca, se non fino a San Giorgio Maggiore, per integrarla meglio con il centro e un porto nuovo industrializzando la Giudecca. Più tardi si proponeva la metropolitana e si consideravano anche altre soluzioni per la creazione di siti periferici su isole artificiali, ad esempio per un'industrializzazione nella laguna nord-orientale, rivolta verso il mare e meno portata di situazioni a occidente a inquinare l'aria della città data la prevalente ventilazione dai quadranti occidentali. Tra queste e altre soluzioni proposte, la più radicale fu quella di prosciugare la laguna sul modello olandese, onde creare abbondanza di spazi edificabili periferici di cui avrebbero avuto bisogno le future industrie e i nuovi sobborghi operai, che ovunque in Europa dilagavano oltre i confini tradizionali delle città incuneandosi nella campagna.<sup>7</sup>

<sup>5</sup> *Venezia città industriale. Gli insediamenti produttivi del XIX secolo*, Venezia 1980;

<sup>6</sup> MAURIZIO REBERSCHAK, *L'economia*, in *Storia delle città italiane. Venezia*, a cura di Emilio Franzina, Roma-Bari 1986, pp. 230-237, (pp. 229-298).

<sup>7</sup> Una serie di progetti mai realizzati è stata discussa da SERGIO BARIZZA, *Venedig: ein nie realisiertes Projekt*, in: *Venedig*, pp. 69-81.

Se oggi alcune di queste ipotesi suonano bizzarre, è solo perché l'osservatore contemporaneo ha introiettato come logica storica incontrovertibile la messa in scena del proprio passato che risponde al nome di Venezia. In realtà, quelle che andiamo ad esaminare furono scelte come tutte le altre, ovvero tra varie alternative di per sé egualmente percorribili. Tanto è vero, come vedremo, che poi si sarebbero trovate, in diversi tempi, diverse soluzioni. Di per sé, il conflitto tra conservazione monumentale e stilizzazione storica da una parte, e interesse economico nello sviluppo dell'industria e di nuove infrastrutture dall'altra, ancora una volta nulla di particolare aveva rispetto ad altre e concomitanti realtà europee. In innumerevoli città del continente le grandi arterie stradali e ferroviarie venivano portate, contro la protesta di conservatori, proprietari e popolazione sloggiata, fin dentro i centri storici ancor prima che questi si ampliassero, facendosi largo senza riguardo, non di rado, tra fatiscanti borghi medievali e secenteschi. Oggi allo spettatore medio occorre scrutare con particolare attenzione per scorgere ancora le "ferite" incise da ferrovie e strade sulle strutture pregresse. Per cui non è affatto sicuro che si accorgerebbe di uno "sfregio" particolarmente nefasto se gli interventi urbanistici per il centro storico di Venezia fossero stati significativamente diversi, evitando ad esempio l'intento realizzato dopo il 1917 di voler fare di Venezia un albergo-museo.



Figura 1 - Planimetria del 1888 con la messa in evidenza delle infrastrutture «convergenti al nuovo porto da costruirsi» alla bocca occidentale del Canale della Giudecca «allo scopo di creare una connessione continua e gratuita, tra Venezia e la Terraferma».



Fonte: *Venezia Novecento. Reale fotografia Giacomelli*, a cura di Daniele Resini, Venezia 2002; con la gentile concessione dell'Archivio storico comunale di Venezia.

Non erano state comunque queste le principali preoccupazioni all'indomani dell'aggregazione della città lagunare alla compagine dello Stato-nazione italiano. Specie nell'ultimo periodo della dominazione austriaca, il declino del porto, stridente con gli splendori marittimi e portuali della prediletta Trieste, era stato, tanto per il patriottismo italiano quanto per i nostalgici della Serenissima, il simbolo di una decadenza economica generale riscattabile soltanto con la liberazione dalla dominazione asburgica. Non meraviglia dunque come subito dopo l'annessione al Regno d'Italia non si perdesse tempo a dichiarare quello di Venezia "porto di importanza nazionale". Ancora nello stesso anno 1866 venne istituita una commissione presieduta dal noto ing. Pietro Paleocapa per affrontare i problemi della laguna veneta nel loro complesso, poiché il problema portuale veneziano, dati le condizioni idrologiche della laguna e anche i mutamenti tecnologici della navigazione, non poteva essere affrontato isolatamente. Venne da subito abbozzato un primo

piano di Stazione marittima vicino a quella ferroviaria di S. Lucia, mediante l'interramento delle barene nell'area di Santa Marta. I lavori di realizzazione vennero iniziati nel 1869 e completati, salvo successivi ampliamenti, nel 1880. Il bacino del nuovo porto sarebbe venuto a collocarsi nella parte occidentale del Campo di Marte e collegato con la ferrovia da un nuovo ponte sul Canal Grande, e con il porto di Malamocco da un canale che sarebbe confluito in quello della Giudecca. Ma i collegamenti con la bocca di Malamocco erano comunque distanti e tortuosi. Dopo difficili discussioni relative alle implicazioni sul regime delle acque lagunari, fluviali e marine, nel 1882 iniziarono i lavori di scavo e di lunghe dighe per il ripristino alla grande navigazione e la protezione della Bocca di Lido e Treporti. Con i secoli si era insabbiata rendendosi inutilizzabile alle nuove esigenze. Ma con i provvedimenti, grosso naviglio a vela e vapore poteva direttamente accedere dal mare alla Stazione marittima.<sup>8</sup>

Fu dunque la responsabilità della Stazione Marittima che un numero consistente di industrie migrasse, o si insediassero ex novo, nell'area di Santa Marta e su ambo i lati del Canale della Giudecca occidentale. Lo stabilimento il cui imponente guscio, ancorché anch'esso alla fine caduto "vittima" dell'utilizzo turistico, ancora oggi domina il paesaggio "industriale" dell'area occidentale del Canale della Giudecca, è il Mulino Stucky. Eretto da un imprenditore svizzero nel 1883, fu ingrandito e modificato nel 1896 su disegno dell'architetto tedesco Ernst Wullekopf.<sup>9</sup> Quando si insediò, questa fabbrica di farine e pane lambiva ancora, sul retro, una realtà campagnola fatta di orti e campi: un contrasto, anch'esso, di per sé tipico per l'industrializzazione delle periferie urbane. Oltre alla Stucky, altre iniziative manifatturiere importanti furono la fabbrica di orologi sorta nel 1878 sempre in Giudecca, che dal 1899

<sup>8</sup> MICHELA MARIA ZAUPA, *Gran laguna fa gran porto. Il contributo di S.R. Minich al dibattito sulla questione lagunare dopo l'unità d'Italia*, tesi di laurea, Università Ca' Foscari, a.a. 2006/07, pp. 28-30; MASSIMO COSTANTINI, *Alcune note preliminari sul porto di Venezia*, in: *La Grande Venezia. Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*, a cura di Guido Zucconi, Venezia 2002, pp. 19-21; G. TONIOLO, *Cento anni*, pp. 36-42.

<sup>9</sup> JÜRGEN JULIER, *Il Mulino Stucky a Venezia*, «Quaderni del Centro tedesco di studi veneziani» 7(1978).

sarebbe stata direttamente gestita dall'impresa tedesca Junghans, di cui i fondatori E.lli Herion furono gli agenti generali per l'Italia.<sup>10</sup> Solo nel 1919 si insediò in Giudecca la Cantieri navali e acciaierie di Venezia, in cui era confluita la Savinem. Sulla sponda opposta, dominata dalle banchine della Stazione marittima e dai capannoni dei Magazzini generali, nel 1882 sorse, nell'area di Santa Marta, il Cotonificio veneziano. Non molto lontano, nell'area di S. Andrea, altrettanto rivolta verso la terraferma, era presente sin dal 1786 - come per un presagio della futura industrializzazione - la Manifattura dei tabacchi. Un'altra importante realtà industriale (ma non di carattere manifatturiero) si sviluppò invece, ancora, a Santa Marta dopo l'erezione, nel 1909, del gasometro della Compagnie du gaz du Venise, che dal 1843 gestiva il servizio del gas a Venezia con un gasometro eretto, nel 1842, a San Francesco della Vigna. Appena ultimata la costruzione del nuovo cracker di gas a Santa Marta, il servizio venne municipalizzato.<sup>11</sup>

Ciò che rese appetibile le localizzazioni nelle vicinanze della nuova Stazione marittima fu l'interfaccia tra trasporto marittimo e ferroviario, che rispetto ad altre localizzazioni veneziane permetteva un deciso risparmio sui costi di trasporto, i quali all'epoca incisero notevolmente sui prezzi dei prodotti industriali. Nel caso delle aziende situate sul versante della Giudecca o in altri siti in cui i binari non raggiunsero la fabbrica, bisognava caricare i vagoni su delle chiatte e trasferirli in tale modo, con operazioni comunque costose. Poiché lo sviluppo delle attività portuali e produttive rapidamente superò le attese, si fece presto sentire la ristrettezza degli spazi in cui si era costretti ad operare. Così l'area attorno alla Stazione marittima, in cui erano state riposte le speranze di un grande futuro portuale e industriale della città, ben presto risultò troppo limitata in termini di disponibilità di terreni e di costi di gestione.

Fu sotto la spinta di simili dilemmi che all'inizio del secolo nuovo si riaccese il dibattito attorno alla questione portuale e industriale. Era meglio travolgere completamente, con soluzioni ancora

<sup>10</sup> M. REBERSCHAK, *L'economia*, p. 239.

<sup>11</sup> ROLF PETRI, *La sfida lagunare: investimenti e imprenditori stranieri a Venezia*, «Padania. Storia, cultura, istituzioni», 2 (1988), fasc. 4, pp. 57-96, qui 62-63.

più radicali, una città come Venezia per far largo ad altre e più grandi strutture, magari su interramenti ed isole artificiali? Oppure era preferibile sacrificare il futuro industriale della città a una rivalutazione della Venezia monumentale per ricavarne più importanti proventi dal turismo? Di fronte a tale dilemma maturò, per tappe e pianificazioni diverse (tra cui quelle che prevedevano lo spostamento in terraferma delle sole operazioni di stoccaggio e transito<sup>12</sup>), l'idea di una terza soluzione che salvaguardasse sia l'una che l'altra aspirazione: lo spostamento delle attività portuali e industriali in terraferma. Città museo, dunque, e città mostra e albergo, fu la soluzione, a sua volta legata alla promessa di un "radioso avvenire" dell'industria veneziana in terraferma. Principali fautori politici di questo taglio al nodo gordiano furono il conte Piero Foscari, e i finanziari e industriali Vittorio Cini<sup>13</sup> e Giuseppe Volpi<sup>14</sup>. Quest'ultimo, oltre a essere industriale elettrico, banchiere e diplomatico, sarebbe poi diventato governatore della Tripolitania, ministro delle Finanze sotto Mussolini e infine presidente della Confindustria, in breve uno dei più influenti uomini d'Italia degli anni Venti e Trenta. Ma egli fu anche, a fianco dell'amico Cini, mecenate della Biennale, dando il via alla mostra del cinema e alla rivalutazione in chiave turistica e balneare del Lido. Ebbe infatti egli stesso interessi nel turismo di alto bordo, quale presidente della Ciga-Hotels e della società belga Wagon lits. Dal punto di vista degli interessi che Volpi rappresentava, lo spostamento dell'industria in terraferma configurava senza dubbio una sintesi felice tra le varie istanze emerse da alcuni decenni di dibattito. Conciliava la nascita uno dei più grandi poli industriali ad alto consumo energetico esistenti in Europa, con una conservazione museale e culturale della città di Venezia che ne potenziasse lo sfruttamento turistico.

<sup>12</sup> RUBEN BAIOTTO, *Progetti per il nuovo porto ai Bottenighi*, in *La Grande Venezia*, pp. 40-49; STEFANO MUNARIN, *L'urbanizzazione di Porto Marghera*, in *ibid.*, pp. 50-57.

<sup>13</sup> MAURIZIO REBERSCHAK, *ad vocem*, *Dizionario biografico degli italiani*, vol. 25, Roma 1981, pp., 626-634.

<sup>14</sup> SERGIO ROMANO, *Giuseppe Volpi. Industria e finanza tra Giolitti e Mussolini*, Milano 1979.

## 2. La "conquista" della terraferma comunale e Porto Marghera

Nell'estate del 1917 il gruppo d'interesse guidato da Volpi e Foscari riuscì a far approvare il progetto per l'allestimento di un grande porto industriale nelle paludi e basse acque dei *bottenighi* antistanti alla località di Marghera. I lavori preparatori iniziarono appena finito il conflitto bellico. Questa soluzione "felice" rappresentava la più incisiva cesura urbanistica, ecologica e paesaggistica per la città e la laguna da molti secoli a quella parte. È da molti esperti considerato stretto, ad esempio, il nesso causale tra il prosciugamento e l'edificazione dei bordi della laguna, e l'aggravarsi delle alte maree. Un'altra questione ancora è quella dell'inquinamento delle acque lagunari. È dunque per buone ragioni che Cesco Chinello ha espresso nel titolo della sua ricostruzione storica di quelle decisioni il parere che Porto Marghera sta «alle origini del "problema di Venezia"». <sup>15</sup>

Pur senza poter approfondire, in questa sede, le problematiche urbanistiche, ambientali e sociali di queste scelte nel più lungo periodo, possiamo comunque considerare, brevemente, alcuni cambiamenti per niente "collaterali" che questa sintesi "felice" ulteriormente introdusse nello sviluppo urbano. Prima di tutto occorre tener presente che, con la riforma amministrativa del 1926 che in tutta l'Italia produsse accorpamenti territoriali al fine di razionalizzarne la gestione, Venezia annetteva Mestre e altri comuni limitrofi, divenendo "centro storico" di questo territorio comunale. <sup>16</sup> In questo territorio allargato si accentuò la separazione funzionale tra la terraferma e la Venezia storica, che presero uno sviluppo piuttosto diversamente connotato. La costruzione del ponte automobilistico nel 1932/33 e la creazione di Piazzale Roma non ubbidirono solo all'integrazione viaria tra i due settori comunali; né servirono tanto, se non in misura ridotta, alle esigenze della Stazione marittima e delle attigue attività produttive, in quanto all'epoca il trasporto di

<sup>15</sup> CESCO CHINELLO, *Porto Marghera 1902-1926. Alle origini del "problema di Venezia"*, Venezia 1979.

<sup>16</sup> SERGIO BARIZZA, *Come si arrivò all'annessione a Venezia della zona di Malcontenta e dei comuni di Chrignago, Favaro, Mestre e Zelarino (1806-1926)*, in *Mestre infedele. Confini comunali in terraferma e rapporti tra Mestre e Venezia*, Portogruaro 1990, pp. 22-26, (pp. 12-26).

merce grossa su gomma non poteva ancora concorrere con la ferrovia, non almeno sulle medie e lunghe distanze. Il ponte doveva fungere come supporto alla funzione primaria del centro storico: quella di un museo architettonico e palcoscenico artistico, di un immenso albergo.

Con il riassetto amministrativo del 1926 iniziò una pianificazione del territorio che poco spazio lasciava anche all'individualità urbana e campagnola della vecchia Mestre. Situazioni di tipo semirurale, come si notavano ancora all'inizio degli anni Trenta lungo il Canale Salso, storica idrovia verso Venezia, ben presto sparirono per fare largo alle grandi arterie di comunicazione e ai nuovi palazzi. Da quel che restava del nucleo storico, Mestre si espanse infittendo l'edificazione verso la ferrovia e verso l'industria che stava nascendo al di là di tale linea divisoria, e raddoppiando i 20 mila abitanti dell'anteguerra entro la metà degli anni Trenta. Linea, quella, che, a sua volta, venne superata da un sistema di cavalcavia, onde agevolare la comunicazione tra Mestre e Venezia e il flusso di uomini e merci verso e dalla zona industriale. L'abitato si spinse anche verso la campagna, inglobando varie località in parte già autonome. Ma soprattutto si sviluppò sulle direttrici di Corso del Popolo, via Cappuccina e via Piave, ovvero verso la stazione. Di là dalla quale sorse la così detta Città giardino, il nuovo quartiere urbano di Marghera,<sup>17</sup> separato dalla zona industriale solo dall'ampio viale oggi dedicato alla memoria dei F.lli Bandiera. Con gli interventi urbanistici dell'epoca 1917-26, «Mestre era tornata a essere, come e più di un secolo prima, *porto di Venezia*; il suo territorio, urbano ed agricolo, sarebbe stato semplicemente *usato* in funzione del vicino capoluogo». <sup>18</sup> La nuova Mestre, la nuova Marghera, funsero pertanto da comprensorio di ampliamento in terraferma, se non da periferia e città satellite, di Venezia. Non a caso un piano di risanamento di "Venezia insulare" del 1939 prevedeva lo spostamento di 30.000 abitanti in terraferma, un "esodo" che poi si è avverato dopo il 1951.<sup>19</sup>

<sup>17</sup> *Marghera. Il quartiere urbano*, a cura del Circolo Auser Stella d'argento, Fossò 2002; PAOLA SOMMA, *Venezia nuova. La politica della casa 1893-1941*, Venezia 1983, pp. 101-106.

<sup>18</sup> SERGIO BARIZZA, *Storia di Mestre*, Padova 1994, p. 19.

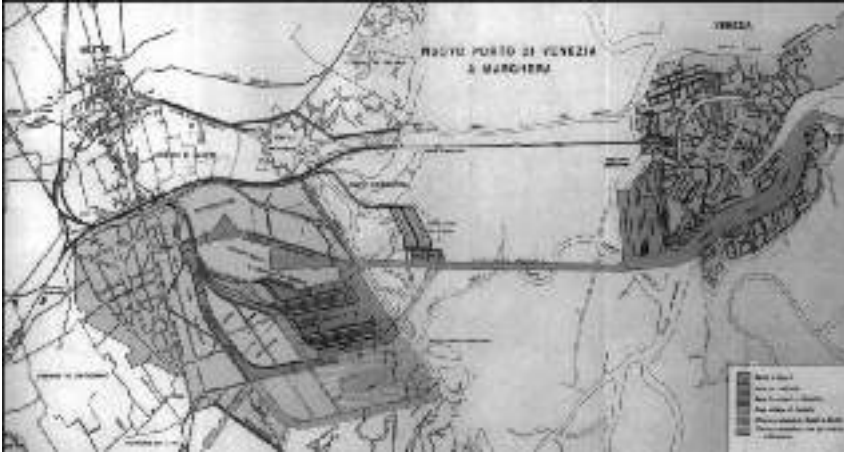
<sup>19</sup> ID., *Marghera 1938-1955. Lo sviluppo, la distruzione, la ripartenza*, in *Marghera 1938-1955*, a cura di Sergio Barizza, Fossò 2003, p. 13, (pp. 5-21).

Appena cessate le ostilità della Grande guerra, cominciarono i lavori di lottizzazione per il nascente porto industriale nell'area evidenziata nella *figura 2*. Si iniziò con l'opera di prosciugamento e di scavo dei canali d'approdo a partire dall'area più vicina alla testa mestrina del ponte translagunare, dove sarebbe sorto il porticciolo dei petroli. In seguito, la convenzione tra comune e Società del porto industriale capeggiata da Volpi venne trasformata in una legge le cui disposizioni riprendevano, applicandole al caso di Marghera, la disciplina speciale di un'altra legge che nel 1904 era stata varata, su disegno di Francesco Saverio Nitti, per il risanamento economico di Napoli. Le leggi speciali per Napoli e Marghera sarebbero poi servite da modello per una serie di zone industriali a legislazione straordinaria nonché, più tardi, per lo stesso intervento della Cassa per il Mezzogiorno.<sup>20</sup>

Le norme prevedevano condizioni particolarmente vantaggiose per gli investitori in deroga alla generale normativa tributaria, concedendo esenzioni dall'imposta sulla ricchezza mobile e da altre tasse. Derogavano inoltre alla normativa daziaria, disponendo la franchigia doganale sulle materie prime e sulle macchine importate, e il deposito franco di questi stessi beni. Prevedevano sovvenzioni indirette e agevolazioni sui trasporti ferroviari, sulle operazioni di carico e di scarico portuali, sulla sistemazione e sull'esproprio dei terreni e quant'altro. A ciò si aggiunsero alcuni vantaggi generici della localizzazione: le industrie potevano infatti trarre giovamento da una localizzazione portuale comodamente allacciata, via strada ferrata, con un vasto *hinterland* industriale, soprattutto quello lombardo. La localizzazione era dunque vantaggiosa dal punto di vista del contenimento dei costi di trasporto, tanto più che la gestione del porto industriale doveva essere subordinata alle esigenze operative delle fabbriche, mentre le attività portuali di prevalente carattere commerciale e di solo transito delle merci dovevano in linea di massima rimanere concentrate nella Stazione marittima.

<sup>20</sup> ROLF PETRI, *La frontiera industriale. Territorio, grande industria e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno*, Milano 1990, pp. 19-70.

Figura 2 - Il nuovo porto di Venezia. Mappa del piano regolatore per la zona industriale dell'ing. Enrico Coen Cagli (1922)



Fonte: ENRICO COEN CAGLI, *Progetto per il nuovo porto di Venezia a Marghera*, in Id., *Il nuovo porto di Venezia a Marghera*, Venezia 1922 (tratto da *La Grande Venezia. Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*, a cura di Guido Zucconi, Venezia 2002).

Nonostante le agevolazioni e nonostante i lavori di bonifica e di sistemazione proseguissero senza perdita di tempo, gli investitori non accorsero subito in grande numero. Le difficoltà economiche del primo dopoguerra, poi la crisi all'inizio degli anni Trenta, scoraggiavano, inizialmente e almeno in parte, quelle industrie che il Volpi avrebbe preferito insediare. Aveva fatto richiesta un folto gruppo di ditte di provenienza regionale e locale, per usufruire delle condizioni favorevoli che la legge speciale offriva. Ma non furono queste le attività predilette da chi aveva ideato e ora stava gestendo il progetto. Le ditte locali e regionali, pertanto, rappresentarono la stragrande maggioranza dei falliti tentativi d'entrata nonché di quelle entrate, ma già ritirate prima del 1939. Mentre, per converso, tra le attività effettivamente sopravvissute, il 60% veniva svolto da imprese che potevano vantare un raggio d'azione nazionale o internazionale.<sup>21</sup>

<sup>21</sup> Id., *La zona industriale di Marghera 1919-1939. Un'analisi quantitativa dello sviluppo tra le due guerre*, «Quaderni del Centro tedesco di studi veneziani», 32 (1985), p. 20.



Le grandi industrie finivano in genere con l'aver assegnato i terreni direttamente adiacenti ai moli, talvolta sottraendo, al momento dell'assegnazione, i lotti a società meno importanti. Mentre nella parte orientale dell'area vennero collocate le industrie petrolifere, la grande industria siderurgica, elettrometallurgica e chimica venne concentrandosi con il tempo lungo i canali industriali Nord e Ovest. Sul lembo più esterno rispetto al porto, rivolto verso la linea ferroviaria e il costruendo quartiere urbano, si trovavano gli appezzamenti più piccoli, occupati spesso in rapida successione da varie aziende di dimensione modesta.<sup>22</sup>

Tabella 2 - Le undici fabbriche di Porto Marghera del 1939 con oltre 500 addetti

<i>Stabilimento</i>	<i>prodotti</i>	<i>proprietà</i>	<i>addetti</i>
Sava	alluminio, allumina	Aiag-Alusuisse	2.940
Ina	allumina	Montecatini	1.450
Lll	leghe leggere	Sava / Montecatini	1.320
Soc. italiana d. zinco	zinco, cadmio ecc.	Montecatini	840
San Marco	carburo di calcio	Sade / gruppo Barnabò	870
Vetrocoke	coke, gas, vetro, Plexiglas	Ifi-Fiat	2.180
Vetrocoke azotati	concimi, etilene, ecc.	Ifi-Fiat	900
Veneta fertilizzati	concimi, criolite ecc.	Montecatini	700
Agip	prodotti petroliferi	Amministrazione statale	530
Ilva	acciaio	Iri	1.600
Breda	cantiere navale	gruppo Breda	600
Occupazione:			13.930
Occupazione complessiva:			circa 15.000

Fonte: ROLF PETRI, *La frontiera industriale. Territorio, grande industria e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno*, Milano 1990, pp. 71-73.

Furono certamente anche evenienze congiunturali e altri fattori non attribuibili alle intenzioni della Società del porto industriale, ma oltre a questi proprio i criteri adottati nell'assegnare i terreni, a plasmare con il tempo il volto fisico-territoriale e la composizione settoriale della prima zona. Specialmente dopo che nella seconda metà degli anni Venti la politica doganale aveva creato le condizioni

<sup>22</sup> *Ibid.*, pp. 25-29.

per un potenziamento dell'industria italiana dell'alluminio, e si erano insediate la Società alluminio veneto anonima (Sava) nonché l'Industria nazionale dell'allumina (Ina), la zona industriale cominciò a evolversi con più decisione nella direzione prefigurata. Rientrata la crisi a cavallo degli anni Trenta, verso la metà di quel decennio Porto Marghera assunse il profilo che sarebbe rimasto "definitivo" fino agli anni Cinquanta. Come si evince dalla *tabella 2*, prevalse di gran lunga l'insediamento di attività ad alta intensità energetica. Nonostante si trattasse di lavorazioni *capital intensive*, già nel 1935 il 74% dei lavoratori occupati nelle fabbriche di Marghera erano addetti alle produzioni (elettro)chimiche, (elettro)metallurgiche, elettriche e petrolifere. Mentre nel 1928 tale quota si era limitata al 56%, fino alla vigilia della guerra mondiale si sarebbe ulteriormente rafforzata. Nel 1939 l'83%, ovvero più di otto su dieci lavoratori, lavoravano in uno degli stabilimenti che corrispondevano alle caratteristiche testé menzionate. E quasi la metà dell'intera occupazione - oltre 7.400 lavoratori sui circa 15.000 complessivi - era proprio concentrata nelle lavorazioni che al meglio rispondevano alle intenzioni di Volpi, ovvero nelle fabbriche elettrochimiche ed elettrometallurgiche che producevano alluminio, zinco, leghe leggere e carburo di calcio. Tutte fabbriche, queste, che divoravano grosse quantità di quell'energia elettrica che la Sade di Volpi e le altre compagnie elettriche generavano nei vicini impianti montani e pedemontani.<sup>23</sup>

Che la vera espansione produttiva delle industrie di Marghera si collocasse dopo la metà degli anni Trenta si desume anche dall'andamento dell'occupazione. I circa 5.000 lavoratori del 1928 erano diventati circa 6.500 nel 1935, poi accresciuti a circa 15.000 nel 1939 e ulteriormente a 16.000 nel 1942, anno, quest'ultimo, che segnò l'apice delle produzioni belliche. Le cifre dell'occupazione, tuttavia, sono da ritenere approssimative, poiché alcune produzioni erano soggette a forti fluttuazioni stagionali. Le produzioni di carburo, ad esempio, dipendevano da costi e disponibilità di energia variabili durante l'anno, e furono pertanto intermittenti, e così quella d'alluminio durante la guerra, quando il rifornimento

<sup>23</sup> *Ibid.*, pp. 12-19.

di energia subì interruzioni, mentre stoccaggio, confezione e spedizione dei concimi chimici, un altro prodotto importante di Marghera, si conformavano al ritmo stagionale delle coltivazioni agricole.<sup>24</sup>

### *3. Il porto veneziano nel contesto alto-adriatico*

Con l'espansione del territorio comunale in terraferma e con la nascita di Porto Marghera si erano dunque espanse anche le attività economiche legate al traffico marittimo. Considerando il porto veneziano come un tutt'uno e comprensivo delle sue due maggiori componenti, la Stazione marittima e Porto Marghera, si può tornare al quesito iniziale e domandarsi se, e in quali termini, per i decenni che seguirono l'entrata della città lagunare nel Regno d'Italia si potesse davvero parlare di una "rinascita". Che fino alla Grande guerra le attività commerciali e industriali legate al porto crescessero, se da una parte presupponeva la volontà politica di potenziare le strutture portuali veneziane, dall'altra appare in linea con l'incremento generale dei traffici e delle attività produttive dell'epoca industriale in cui l'Italia stava entrando. A ogni modo, la ristrettezza di cui risentirono gli spazi portuali e industriali nell'area vicina alla Stazione marittima già alla vigilia della Grande guerra era la migliore riprova della vigorosa crescita avvenuta dopo l'annessione al Regno d'Italia e in particolare dopo il 1880. Se, dunque, dopo la caduta della Serenissima si era assistito a un mezzo secolo di "declino", il primo mezzo secolo sotto la bandiera italiana invece segnava, indubbiamente, una "rinascita" dal punto di vista dei dati assoluti.

<sup>24</sup> *I primi operai di Marghera. Mercato, reclutamento, occupazione 1917-1940*, a cura di Francesco Piva e Giuseppe Tattara, Venezia 1983; BRUNA BIANCHI, *L'economia di guerra a Porto Marghera. Produzione, occupazione, lavoro 1935-1945*, in *La Resistenza nel veneziano*, a cura di Giannantonio Paladini e Maurizio Reberschak, vol. 1, Venezia 1984, pp. 163-225.

Tabella 3 - Volume di merce arrivata / partita via mare o strada ferrata nei tre maggiori porti dell'Alto Adriatico (in 1.000 t)

	1913			1938			
	mare	ferrovia	<i>totale</i>	mare	ferrovia	<i>totale</i>	
Trieste	3.450	2.698	6.148	Venezia	4.177	1.838	6.015
Fiume	2.096	1.941	4.037	Trieste	3.381	1.998	5.379
Venezia	2.528	1.194	3.722	Fiume	770	446	1.216

Fonti: KARL PELIKAN, *Triest in Konkurrenz mit Venedig und Rijeka*, Wien 1949; PINO FORTINI, *Porti dell'Alto Adriatico e navigazione interna*, Roma 1942.

Come ricordato nell'introduzione, nel discorso antiaustriaco del periodo preunitario le lamentele sul declino del porto veneziano venivano spesso formulate in una prospettiva comparata, ponendo il languido andamento dello scalo veneziano a confronto con la dinamica ascesa portuale e commerciale di Trieste, e con il supporto costante di cui la favorita città giuliana godeva da parte del governo imperiale. È vero, da una parte, che dopo l'integrazione nello stato-Nazione italiano e l'entrata in funzione della Stazione marittima Venezia si riprese il primato tra i porti italiani affacciati sull'Adriatico, trasformandosi da "figliastro" del sistema austriaco, come Karl Pelikan ebbe a formularlo, in figlia prediletta, e dichiarato contrappeso a Trieste, del Regno d'Italia<sup>25</sup>. Ma è anche vero, dall'altra, che fino al 1913, come dimostrano i dati della *tabella 3*, la città lagunare rimase lungi dal poter incalzare la preminenza di Trieste. E non solo, in epoca dualistica con il porto ungherese di Fiume era nato un altro serio competitore il cui inaudito sviluppo superava, nella somma dei traffici marittimi e ferroviari, seppur di poco, l'analogo dato veneziano. Chi, dunque, come "rinascita" voleva intendere il ritorno della ex Serenissima sul trono tra i porti adriatici, dovette attendere il periodo tra le due guerre per vedere avverarsi tale traguardo. I dati della *tabella 3* dimostrano che il cambio di guardia avvenne tra la fine della Grande guerra e gli anni Trenta. In quest'ottica, nel breve periodo trascorso Trieste sembrava penalizzata, mentre l'economia marittima di Fiume risultava devastata, dall'annessione all'Italia.

<sup>25</sup> KARL PELIKAN, *Triest in Konkurrenz mit Venedig und Rijeka*, tesi di dottorato, Hochschule für Welthandel, Wien 1949, pp. 38-47.

In realtà, le ragioni di questo andamento non furono solo di natura geopolitica, ma ebbero aspetti molto più compositi. La disarticolazione dell'Impero asburgico, e più in generale le difficoltà economiche del periodo accompagnate, dopo il 1929, da una spiccata disintegrazione dei mercati internazionali, comportavano un declino generale dei traffici marittimi dopo la Grande guerra, dalla quale solo pochi porti tra quelli affacciati sull'Adriatico, grandi o piccoli, facevano eccezione. Quasi nessuno si riprese tanto da eguagliare il volume dei traffici prebellici. In fondo, rispetto a questo scenario, Venezia costituiva una grande eccezione, insieme a pochi porti più piccoli come Ravenna e Monfalcone, il cui andamento era altrettanto sorretto dall'industria. Di fronte a tutto questo, Trieste se la cavava anche discretamente, mentre Fiume confermava il suo arretramento particolarmente drammatico.

L'interesse del presente articolo verte sul caso veneziano, per cui sarà qui permesso di rimandare ad altre sedi per approfondire le ragioni dell'andamento dei vari porti adriatici.<sup>26</sup> Un ulteriore, sintetico confronto con Trieste e Fiume può comunque servire a comprendere meglio le varie componenti "di successo" che dopo il 1918 convergevano a Venezia per decretare il ritorno del primato dei traffici adriatici in laguna. O, più precisamente, a Venezia, in quanto neanche Chioggia riuscì a eguagliare più dei due terzi dei suoi traffici realizzati nell'anteguerra. Carente di opere portuali e allacciamenti viari e ferroviari adatti, finì con il soccombere alla competitività del vicino porto di Venezia che, come annotò Epicarmo Corbino nel 1938, «ha già divorato in parte il traffico del porto di Chioggia»<sup>27</sup>. Tornando al confronto di Venezia con Trieste e Fiume, si nota innanzitutto una diversa struttura dei traffici marittimi. Nel 1913, a Trieste il traffico ferroviario raggiungeva il 78% di quello marittimo, a Fiume addirittura il 93%, mentre a Venezia sommava soltanto al 47%. Questi dati deponevano senza dubbio per un forte carattere "di transito" dei due maggiori porti austriaco e ungherese dell'epoca, sebbene nel caso veneziano andasse già allora conside-

<sup>26</sup> LAURA CERASI, ROLF PETRI, STEFANO PETRUNGARO, *Porti di frontiera. Industria e commercio a Trieste, Fiume e Pola tra le guerre mondiali*, Roma 2008.

<sup>27</sup> EPICARMO CORBINO, *Il traffico di merci dei porti italiani dal 1922 al 1935*, «Annali del Reale Istituto Superiore Navale di Napoli», (1937-38). p. 91, (pp. 87-99).

rato una quota maggiore di cabotaggio lagunare e fluviale che sfuggiva alle statistiche portuarie. Nel 1938, in cui sussisteva per tutti i porti anche l'incognita di un trasporto con camion su strada in aumento, la percentuale del traffico ferroviario veneziano su quello marittimo era sceso al 44%, mentre a Fiume era calato al 58% e a Trieste al 59%. Nel confronto tra Trieste e Venezia si può inoltre notare una divaricazione dell'andamento tra sbarchi e imbarchi, che deponeva per il fattore industriale quale fattore decisivo per lo sviluppo veneziano, mentre il mantenimento triestino del primato negli imbarchi attestava la sua prevalente "vocazione" commerciale. Una vocazione, questa, che negli anni Trenta non era più assoluta e la cui ridondante sottolineatura da parte di gruppi di interesse locali risultava ormai superata dai fatti. Il peso che la componente della domanda industriale locale aveva per i movimenti di merce nel porto giuliano era infatti in sensibile crescita. Senza neanche contare cotone e carbone, i soli petroli e minerali metallici sommarono al 42% di tutti gli sbarchi del 1938, essendo sempre più necessarie alle industrie meccaniche e siderurgiche triestine, e alla locale raffineria dei petroli.

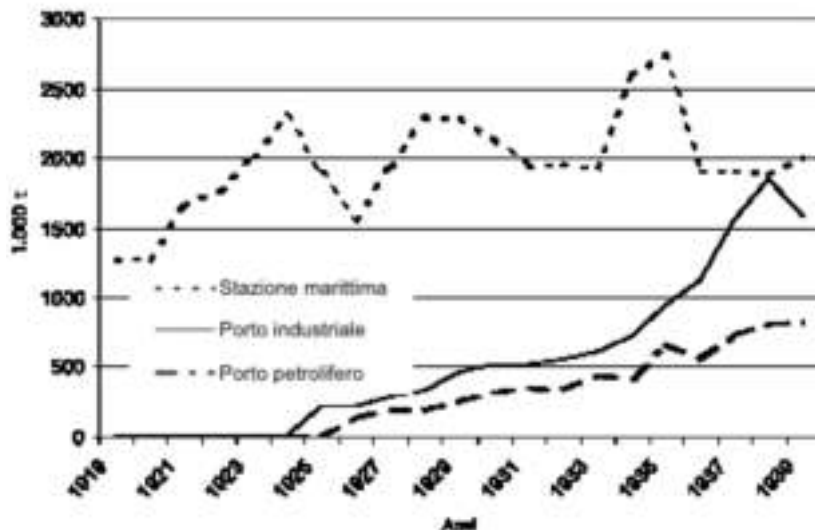
Trieste, dunque, perseguiva in linea di massima l'obiettivo di mantenere alta la sua "vocazione commerciale" e di porto di transito, ma doveva comunque misurarsi con l'importanza, allora crescente, delle localizzazioni industriali nei o vicino ai porti come attrattori di traffico marittimo. La differenza era che Venezia aveva sin dal 1917 deciso di muoversi principalmente su questa linea, ottenendo in questo, grazie soprattutto all'influenza di Volpi, un decisivo supporto da parte dello Stato.

Il porto di Venezia grazie alle facilitazioni consentite ed alle nuove attività industriali collegate alla zona del nuovo bacino di Marghera è fra i grandi porti italiani quello che ha in misura maggiore migliorate le posizioni dell'anteguerra. In qualsiasi tipo di traffico: navigazione per l'estero e per il Regno, arrivi e partenze in complesso, si notano rilevanti aumenti non solo al periodo di depressione immediatamente successivo alla guerra, ma addirittura rispetto ai dati dell'anteguerra. ... [Le cifre dei suoi traffici] hanno avvicinato Venezia a Genova ...<sup>28</sup>

<sup>28</sup> E. CORBINO, *Il traffico di merci*, pp. 91, 93.

Innegabilmente fu l'industria di Marghera il più importante motore dello sviluppo portuale veneziano dopo la metà degli anni Venti, come suggeriscono, pur con le dovute specificazioni, i dati del *grafico 1*. Mentre nel 1926 Marghera assorbiva il 18% sia degli imbarchi sia degli sbarchi, nel 1938 erano divenuti, secondo i dati di Candida, il 47% e il 56% rispettivamente. In quest'ultimo anno, il 50% degli sbarchi a Marghera riguardava i petroli, il 20% i carboni, il 6% i fertilizzanti, mentre un altro 13% si suddivideva tra metalli, piriti e sali.<sup>29</sup>

Grafico 1 - Movimento delle merci sbarcate e imbarcate nel porto di Venezia 1919-1939 in 1.000 t.



Fonte: GIANNI TONIOLO, *Cento anni di economia portuale a Venezia*, in «Co.S.E.S. Informazioni», 2 (1972), n. 3, pp. 33-73.

D'altra parte, non solo a Trieste, anche a Venezia la realtà delle statistiche relativizzava la netta contrapposizione tra il "porto industriale" e il "porto commerciale di transito". Dopo che nel 1935 il

<sup>29</sup> LUIGI CANDIDA, *Il porto di Venezia*, «Memorie di geografia economica», 2(1950) p. 61.

Provveditorato al porto decise di spostare dalla Stazione marittima in terraferma non più soltanto lo stoccaggio dei petroli, ma «tutto il traffico delle merci ponderose in transito»<sup>30</sup>, lo stesso porto di Marghera assumeva sempre più un carattere di porto commerciale e “di transito”, una caratteristica che presto numericamente eguagliava in termini di volume il rifornimento delle fabbriche. Infatti, già nel 1938 il 48% delle merci sbarcate era destinato all’inoltro via terra verso altre destinazioni.<sup>31</sup> Nel *grafico 1* non solo la curva dei petroli, dunque, ma anche quella delle altre merci movimentate a Porto Marghera vanno per una quota considerevole ascritte ad attività commerciali. Quindi, in realtà, se l’industrializzazione dei porti si mostrò all’epoca essere una necessità economica imprescindibile, regalando in questo ambito un netto vantaggio a Venezia grazie alle agevolazioni legislative, d’altro canto lo sviluppo dei rapporti commerciali rimase comunque una componente altrettanto imprescindibile per le sorti delle attività portuali nel loro complesso.

Su questo piano, dopo la Grande guerra Venezia non era più svantaggiata rispetto a Trieste, ancorché grazie ai trattati commerciali neanche il porto giuliano venisse così brutalmente tagliato fuori dai mercati mitteleuropei come suggeriva una certa interessata retorica sulla “mannaia” dei nuovi confini. Ma certamente Trieste non poteva più contare su una politica di intervento unitaria, come quella prima perpetrata a suo favore dal governo imperiale, che agevolasse l’allacciamento del maggiore scalo marittimo dell’Impero con il suo ampio bacino d’utenza mitteleuropeo. Nella frastagliata situazione politica ed economica degli Stati successori dell’Impero, che risentivano più ancora della stessa Italia della critica situazione interbellica, la posizione di Trieste si indebolì ulteriormente per l’aggressiva politica tariffaria dei trasporti fluviali e ferroviari tedeschi che “deviavano” sempre più traffici verso i porti del nord. Per contro, lo stesso hinterland veneziano comprendeva aree estere come la Svizzera, il Tirolo e l’Alta Germania bavarese e renana. E via mare i rapporti con l’estero erano pure intensi, la stragrande maggioranza degli sbarchi aveva una provenienza non italiana, e nel 1930 il 48% degli imbarchi da Venezia per l’estero era diretto verso

<sup>30</sup> ENRICO COEN CAGLI, *I porti*, Roma 1937, p. 9.

<sup>31</sup> K. PELIKAN, *Triest in Konkurrenz*, p. 67.



i porti olandesi e tedeschi del Mare del Nord, il 26% verso quelli del Mediterraneo e Mar Nero, il 6% negli Usa.<sup>32</sup>

Nel periodo tra le due guerre, in cui dopo il 1929 si verificò un calo generale degli scambi commerciali internazionali, e quindi anche degli scambi italiani con estero, quello che per Venezia comunque contava di più era la vastità dell'hinterland nord italiano, soprattutto lombardo veneto, anch'esso in via di crescente industrializzazione, e ben servito grazie ai collegamenti ferroviari sulle direttrici di Bologna e Firenze, nonché di Verona, Milano, Torino e verso il Brennero. Mentre le spedizioni di concime via terra raggiungevano soprattutto il Triveneto e la Lombardia orientale, quelle di cereali e farina ebbero una forte concentrazione sulla direttrice di Bolzano e Innsbruck, e i destinatari maggiori del cotone grezzo erano le province di Brescia e Como nonché, ancora, la Svizzera; i tessuti e filati raggiungevano anche Torino.<sup>33</sup>

Conviene rimarcare un ulteriore grande vantaggio comparato dello scalo veneziano: a differenza degli altri porti alto adriatici, se non in genere di tutti gli altri maggiori porti italiani, Venezia era favorita dal fatto che verso l'interno non fosse solamente collegata via strada asfaltata e ferrata, ma anche tramite una estesa «rete di vie navigabili, sia quelle già aperte al traffico, sia quelle in corso di sistemazione e di miglioramento, [che] si diparte dalla laguna di Venezia per spingersi in tutte le direzioni, tanto verso il vastissimo retroterra della Valle Padana, quanto verso l'Emilia e il Friuli».<sup>34</sup> Con le 1,5 milioni di tonnellate di traffico in entrata e in uscita via navigazione interna, quello lagunare confermava, anche nel 1937, di essere il maggior porto fluviale italiano, avendo da tempo surclassato la stessa Milano<sup>35</sup>. Sommate le 1,5 milioni di tonnellate di trasporto fluviale alle oltre 6 milioni di movimentazione via strada ferrata e mare, il primato conquistato da Venezia negli anni Trenta, così come lo si può evincere dalla *tabella 3*, risulta in realtà ancora molto più marcato.

<sup>32</sup> HEINZ GOERTZ, *Die Häfen Italiens*, Königsberg 1937, p. 122.

<sup>33</sup> LUIGI CANDIDA, *Il retroterra del porto di Venezia*, «Bollettino della Reale Società geografica italiana», s. 3, v. 6 (1941), n. 8/9, pp. 417-424, (pp. 409-428).

<sup>34</sup> L. CANDIDA, *Il porto di Venezia*, p. 146.

<sup>35</sup> PINO FORTINI, *Porti dell'Alto Adriatico e navigazione interna*, Roma 1942, p. 22.

**Tabella 4** Suddivisione geografica in % del movimento ferroviario di Porto Marghera nel 1934

<i>Direttrici</i>	<i>esportazioni</i>	<i>importazioni</i>
Estero	1	23
Verona, Milano, Bolzano	49	36
Bologna, Firenze, Roma	20	10
Mantova	5	7
Bassano	12	6
Udine	10	10
Portogruaro	3	8
TOTALE	100	100
<i>Totale assoluto</i>	<i>489.000 t</i>	<i>75.000 t</i>

*Fonti:* Bollettino mensile dell'Ufficio di statistica del comune di Venezia, 1-12, 1934.

Le possibilità oggettive e le capacità soggettive di sviluppare i rapporti con il proprio hinterland furono quindi sempre un aspetto decisivo, anche nella prospettiva comparata con gli altri porti. Sin dall'indomani della caduta della Serenissima, se non sin dal Settecento, molto si era detto sulla concorrenza tra i porti di Trieste e Venezia, accentuatasi soprattutto nei periodi durante i quali le due città appartenevano alla stessa entità statale sovrana, asburgica fino al 1866 e italiana dopo il 1918. Ma come si possono caratterizzare questi rapporti sotto il profilo geografico ed economico? Vale la pena riportare una sottolineatura di Pelikan, secondo cui «risulta difficile parlare di una lotta concorrenziale. Più appropriato sarebbe parlare di rivalità per la preminenza, da cui venne gradualmente premiata Venezia. [...] Il 96 per cento di tutti i traffici veneziani [verso l'entroterra] riguardava un territorio nettamente distinto dalla sfera d'interesse di Trieste. Se Venezia con il tempo divenne il più grande tra i porti adriatici, non lo fece a spese di Trieste ma in base allo spiegamento della sua forza nel proprio hinterland»<sup>36</sup>.

Come conferma la *tabella 4*, Porto Marghera nel 1934 inviava solo il 13% della sua merce attraverso le linee ferroviarie di Udine e Portogruaro, quelle su cui maggiormente concorreva con Trieste; e anche per gli arrivi, di entità assoluta ben minore, si registravano solo

<sup>36</sup>K. PELIKAN, *Triest in Konkurrenz*, pp. 65-66.

il 18%. Il dato, per quanto parziale, conferma come il porto di Venezia guardasse maggiormente a ovest, oltre che a sudovest, nordovest e ai valichi alpini centro-occidentali. Questo suo orientamento geografico nei rapporti commerciali verso l'interno risulterebbe ulteriormente accentuato se prendessimo in considerazione anche la navigazione interna. La competizione tra i due maggiori porti adriatici riguardava, dunque, almeno in quel frangente, semmai il lato del mare, le linee del traffico passeggeri, e soprattutto gli aspetti legati all'investimento pubblico, all'influenza dei gruppi di capitale e di potere, e alle correnti di merce politicamente determinate. Ma difficilmente riguardava, se non marginalmente, una competizione nello stesso bacino d'utenza.

### *5. Conclusione*

Ricapitolando il caso veneziano si può concludere che grazie alle nuove dislocazioni delle attività portuali e industriali, gli insediamenti promiscui del genere produzione/abitazione, tipiche di una città europea preindustriale, perdevano rapidamente peso. Nella seconda metà dell'Ottocento l'industria si spostò in aree in precedenza meno valorizzate, periferiche, come a Santa Marta e l'isola della Giudecca, per poi conquistare, attraverso tappe successive, un'enorme area antistante Mestre e Marghera, consistente di terra sottratta agli spazi d'espansione delle acque lagunari. Simili dislocazioni dell'industria in periferia furono processi del tutto normali per una grande città europea tra Otto e Novecento, per quanto le loro forme concrete risentissero delle peculiarità ambientali e morfologiche dell'ambiente lagunare. La radicalità dell'espulsione delle attività manifatturiere dalla Venezia insulare tutta, proseguita poi nel corso del Novecento, si spiegava con la situazione lagunare che non permetteva spostamenti graduali verso terreni esterni e marginali, ma anche con la radicalità delle scelte di specializzazione economica dello spazio urbano incentivate dall'attrattiva economica del turismo. Sotto tale profilo, la ridefinizione funzionale degli spazi veneziani riuscì straordinariamente efficace e netta, con tutti i problemi sociali e ambientali che ne sarebbero poi conseguiti.

Le nuove dislocazioni degli insediamenti industriali non si possono spiegare indipendentemente dalle vicende del porto. Al contrario, sin dalla creazione del raccordo ferroviario negli anni 1840 e della Stazione marittima negli anni 1880, l'interfaccia tra mare e terra offri-

va vantaggi di localizzazione in termini di costi d'esercizio che via via attrassero un numero crescente di attività produttive in siti attigui ai due scali, e a loro volta potenziarono il volume dei traffici marittimi. Il costo dei terreni presto rarefattisi ai margini della Venezia insulare, e i costi d'esercizio comunque elevati per le operazioni di trasbordo, insieme a nuove esigenze tecnologiche della moderna navigazione, fecero optare per la "conquista" della terraferma. Il nuovo porto industriale di Marghera, costruito dopo il 1917, nelle difficili congiunture del periodo interbellico ebbe tuttavia bisogno di numerose agevolazioni statali prima di giungere alla piena fioritura produttiva. Fu grazie a questi importanti insediamenti produttivi e alle attività marittime ad esse connesse, ma anche grazie alla concomitante industrializzazione dell'hinterland nonché al potenziamento delle reti stradali, ferroviarie e della navigazione interna, che Venezia e lo stesso Porto Marghera, oltre a essere "porto industriale", potevano svolgere una sempre più rilevante funzione di "porto commerciale e di transito", intrecciando in realtà l'una caratteristica con l'altra.

Fu dunque in base alle scelte politiche ed economiche succedutesi negli anni, e spesso discutibili sotto il profilo dell'impatto sociale ed ambientale, che la città lagunare potette dopo il 1866 tornare a essere il più grande porto adriatico del Regno d'Italia, e riaffermare questa sua posizione anche dopo l'annessione delle sue principali "concorrenti" adriatiche dell'epoca asburgica, Trieste e Fiume. Esistevano certamente condizioni geografiche e contingenze politiche esterne favorevoli alla sua rinascita, ma d'altra parte bisogna concedere a Venezia che, tramite una valorizzazione urbana, industriale e commerciali delle proprie attività portuali che pur volle riannodarsi, sul piano retorico, all'«antica cerchia della Dominante»,<sup>37</sup> ha nei fatti riconosciuto l'irreversibile trasformazione della propria funzione da metropoli in scalo, e quindi accettato di ricollocarsi in chiave diversa nel raccordo fra mare e terra ridefinendo su nuove basi i propri rapporti con la terraferma.

<sup>37</sup> GIUSEPPE VOLPI, *Venezia antica e moderna*, Roma 1939, p. 37.