

DEPUTAZIONE DI STORIA PATRIA
PER LA VENEZIA GIULIA

QUADERNI GIULIANI DI STORIA

ANNO XXXVI

N. 1 GENNAIO-GIUGNO 2015

© Deputazione di Storia Patria per la Venezia Giulia

ISSN 1124-0970

QUADERNI GIULIANI DI STORIA

Pubblicazione semestrale della Deputazione di Storia Patria per la Venezia Giulia
via La Marmora 17, 34139 Trieste, Italia

Segreteria della Deputazione: tel. 040 390020 - 040 947251; fax 040 9380033
www.retecivica.trieste.it/dspvg

Registrazione n. 568 presso la Cancelleria del Tribunale di Trieste
in base al Decreto del Presidente del Tribunale di data 26 maggio 1980

Direttore responsabile:

Sergio Tavano

Direttore scientifico:

Giovanna Paolin

Comitato di redazione:

Gino Bandelli, Paola Càssola Guida, Pierpaolo Dorsi, Gianfranco Hofer, Roberto Spazzali,
Grazia Tatò, Giuseppe Trebbi

Comitato scientifico:

Rajko Bratož, Eva Faber, Carlo Ghisalberti, Reinhard Härtel, Renate Lunzer, Snežana Milinković,
Giovanni Radossi

Segretario di redazione:

Paolo Iancis

Impaginazione:

Valentina Vidoz

Supporti informatici e realizzazione tecnica:

Fabio Prenc

Stampa:

LithoStampa srl, Piasan di Prato (UD)

Gli articoli e i saggi pubblicati sono sottoposti a revisione scientifica (peer review).

Libri, lettere e manoscritti vanno inviati alla segreteria della Deputazione.

Testi e proposte di collaborazione vanno inviati a giovanna.paolin@gmail.com

Abbonamenti: Italia €30,00; estero €35,00; sostenitori €50,00 (versamenti sul c.c.p. 10045342
intestato a Deputazione di Storia Patria per la Venezia Giulia - Trieste).

INDICE

XIV CONVEGNO ANNUALE DI STUDIO (Fiume/Rijeka, 19 ottobre 2013)

JASMINKA ČUS-RUKONIĆ, <i>La storia della ricerca archeologica nelle isole di Cherso e Lussino</i>	p.	7
LILIANA FERRARI, <i>Liturgia paleoslava: il revival del XIX secolo</i>	»	23
GIULIO MELLINATO, <i>I nodi evolutivi del sistema marittimo dell'Adriatico settentrionale alla vigilia della prima Guerra mondiale</i>	»	35
ANNA MILLO, <i>Il Regio Consolato d'Italia a Fiume nell'ultimo periodo della sovranità asburgica (1907-1915)</i>	»	79
GIANNA MAZZIERI-SANKOVIĆ, MAJA ĐURĐULOV, <i>Intorno agli scambi epistolari di Osvaldo Ramous</i>	»	101
CORINNA GERBAZ GIULIANO, <i>Antonio Widmar mediatore culturale e traduttore</i>	»	121

RECENSIONI

GIUSEPPE CUSCITO, <i>I sinodi della diocesi di Trieste</i> (Gianfranco Hofer)	»	132
<i>Abstracts</i>	»	137

ATTI SOCIALI	»	I-VI
--------------	---	------

I NODI EVOLUTIVI DEL SISTEMA MARITTIMO DELL'ADRIATICO SETTENTRIONALE ALLA VIGILIA DELLA PRIMA GUERRA MONDIALE

A causa della loro particolare natura, nel corso del tempo i trasporti marittimi hanno interagito su più livelli con la nascita e le successive trasformazioni del mondo contemporaneo, evolvendosi tra mutevoli tecnologie, condizioni di mercato e convenienze politiche. Dai lavori di Fernand Braudel, anzi, ai trasporti marittimi è stato assegnato un ruolo primario nella definizione della *modernità* economica europea, che si sviluppò intrecciandosi indissolubilmente con la gerarchizzazione dei rapporti tra l'Europa ed il resto del mondo¹.

L'introduzione dell'energia meccanica, con la diffusione della macchina di Watt, accelerò quelle dinamiche², intervenendo sia sulla produzione che sul commercio dei prodotti dapprima britannici, e poi europei³. Solo recentemente è stata tentata una analisi dell'aumento di produttività consentito dalla applicazione dell'energia meccanica ai trasporti, con risultati estremamente significativi⁴. Nell'ultimo terzo del XIX secolo i vantaggi della introduzione della propulsione a vapore nei trasporti terrestri e marittimi cumularono i vantaggi della loro interconnessione grazie al telegrafo⁵, costituendo un unico sistema per la mobilità meccanica di merci, persone ed informazioni che è divenuto rapidamente una delle strutture portanti del nostro

¹ Fernand BRAUDEL, *Civilization and Capitalism*, II, *The Wheels of Commerce*, London, William Collins, 1982, pp. 211 ss.

² Richard G. LIPSEY, Kenneth I. CARLAW, Clifford T. BEKAR, *Economic Transformations. General Purpose Technologies and Long-Term Economic Growth*, Oxford, Oxford University Press, 2005, pp. 169-202.

³ Nicholas CRAFTS, *Steam as a general purpose technology: A growth accounting perspective*, in «The Economic Journal», 114, 495 (2004), pp. 338-351.

⁴ La meccanizzazione dei trasporti terrestri avrebbe contribuito da sola ad aumentare di un sesto la produttività totale delle aree industrializzate dell'Inghilterra e del Galles. Cfr. Timothy LEUNIG, *Time is Money: A Re-Assessment of the Passenger Social Savings from Victorian British Railways*, in «The Journal of Economic History», 66, 3 (2006), pp. 635-673.

⁵ Mette EJRNÆS, Karl Gunnar PERSSON, *The gains from improved market efficiency: trade before and after the transatlantic telegraph*, in «European Review of Economic History», 14, 3 (2010), pp. 361-381.

mondo⁶. Un simile sistema risultava per la prima volta quasi del tutto indipendente dalle contingenze atmosferiche, dalle condizioni geografiche e da molte particolarità locali, liberando quindi le vie del commercio da parecchi tra gli ostacoli che ne avevano frenato sviluppo e diffusione, introducendo però contemporaneamente altre incognite e difficoltà.

Mentre la produzione di una macchina, di un tessuto, di un alimento o di qualsiasi altro prodotto è rivolta prima di tutto al consumatore più vicino, e poi semmai a quello lontano (all'esportazione, ai mercati internazionali), per una nave mercantile (che non sia piccolissima) il discorso è esattamente opposto: un suo utilizzo sulle corte distanze non è conveniente, ed allungando le distanze aumenta più che proporzionalmente la competizione, che da un certo momento in poi non è più rimasta soltanto nel campo economico, ma ha riguardato anche la ricollocazione degli Stati all'interno del *ranking* internazionale, con i suoi equilibri geopolitici ed i conseguenti spazi di manovrabilità, in termini economici, diplomatici e politici. In sostanza, con il pieno dispiegamento delle potenzialità globalizzanti possedute dalla mobilità meccanica, una grossa fetta dei destini nazionali non si giocava più prevalentemente sulla terraferma, ma con uguale importanza anche sul mare⁷, e quindi nei vastissimi spazi extraeuropei che erano ormai diventati parte del gioco di potere delle Grandi Potenze.

Per affrontare un simile studio, non sembra molto importante osservare le diverse realtà economiche al loro interno, quanto piuttosto partire dal sistema delle interrelazioni reciproche (in quantità, qualità, vantaggi o svantaggi competitivi, termini degli scambi e simili), e poi da quelle

⁶ Per una definizione del rapporto tra mobilità e maturazione del mondo contemporaneo cfr. Tim CRESSWELL, *On the Move: Mobility in the Modern Western World*, New York - London, Routledge, 2006, pp. 1-24.

⁷ Si trattava di concetti non ignoti all'epoca, quando iniziarono a circolare riflessioni sul valore trasversale dei collegamenti marittimi, a partire dai lavori di Alfred Mahan: «an estimate of the effect of sea-power upon the course of history and the prosperity of nations. As other histories deal with the wars, politics, social and economical conditions of countries, touching upon maritime matters only incidentally and generally unsympathetically, so the present work aims at putting maritime interests on the foreground, without divorcing them, however, from their surroundings of cause and effect in general history, but seeking to show how they modified the latter, and were modified by them»; in Alfred T. MAHAN, *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*, Boston, Little, Brown and Company, 1890, pp. V-VI. Il libro fu un successo, considerata la specificità dell'argomento, e fu ristampato almeno dodici volte entro il 1918. A questo lavoro viene fatto risalire una delle origini della competizione navale che avrebbe portato alla Grande guerra. Cfr. *Makers of Modern Strategy from Machiavelli to the Nuclear Age*, a cura di Peter PARET, Princeton, Princeton University Press, 1986, pp. 444-478.

ricostruire i riflessi locali di dinamiche che furono sempre transnazionali, e sempre più tendenzialmente globali con l'andare del tempo. Per comprendere appieno simili trasformazioni, quindi, anche chi studia l'evoluzione degli intrecci tra attività marittime, sviluppo economico e cambiamenti negli equilibri politici deve costruire un percorso ibrido, per seguire il più fedelmente possibile le interazioni tra sfere che normalmente vengono tenute separate. Ad esempio, la storia delle relazioni diplomatiche internazionali da una parte, e l'evoluzione economica interna ai singoli paesi dall'altra hanno agito spesso in stretta sincronia nello svolgimento delle interrelazioni economiche ad ampio raggio, generando risultati che possono essere pienamente compresi soltanto ripercorrendo il particolare intreccio di quelle connessioni, abbandonando un'ottica eccessivamente specialistica e semplificatoria. Purtroppo non sembrano disponibili molti studi recenti che si occupino delle correlazioni tra economia e politica nel periodo che qui viene considerato, soprattutto con riferimento all'area adriatica. Per questo ciò che farò nelle prossime pagine sarà più simile ad un primo approccio d'analisi, piuttosto che presentare un risultato concluso.

Integrazione e gerarchizzazione: la formazione delle reti commerciali contemporanee

Negli studi che si sono occupati degli intrecci evolutivi innescati dalla diffusione dell'industrializzazione e dalla meccanizzazione della mobilità, ai porti viene riconosciuta una funzione nodale da numerosi punti di vista. Nell'ambito della cosiddetta «economia degli spazi», ai porti è stata associata la capacità di concentrare un surplus di dinamiche economiche attraverso processi di aggregazione e *hub effect* la cui influenza ha coinvolto anche settori diversi da quelli direttamente connessi con l'attività portuale, tanto da permanere nel tempo anche quando i flussi commerciali hanno diminuito la loro intensità o direzione, ovvero quando i «vantaggi comparati» della semplice localizzazione geografica non avrebbero dovuto più esercitare il loro effetto⁸.

Le città-snodo continuarono ad esercitare un effetto aggregante secondo un percorso che tendeva ad autoalimentarsi, attirando persone,

⁸ Masahisa FUJITA, Tomoya MORI, *The role of ports in the making of major cities: Self-agglomeration and hub-effect*, in «Journal of Development Economics», 49 (1996), pp. 93-120.

capitali e risorse che a loro volta contribuirono a creare favorevoli condizioni di centralità, rendendo periferiche e quindi dipendenti le aree e le città circostanti⁹. Inoltre il commercio internazionale sviluppava rapporti simmetrici soltanto in apparenza, mentre già all'epoca erano in atto meccanismi distorsivi che «curvavano» il piano degli scambi internazionali non solo al livello dei centri di aggregazione e distribuzione, ma anche con riferimento ad aree sempre più vaste. I processi di agglomerazione e di gerarchizzazione risultarono essere effetti del medesimo meccanismo di crescita, che avrebbe portato contemporaneamente allo sviluppo, ma anche alla differenziazione delle economie regionali, negli anni della cosiddetta seconda rivoluzione industriale¹⁰.

In realtà, l'evoluzione economica di quegli anni avvenne all'interno di un fittissimo intreccio tra dinamiche economiche e politiche, tanto all'interno del Vecchio continente¹¹, quanto nei rapporti con il resto del mondo, dal momento che gli anni dell'accelerazione economica coincisero (e non a caso) con il periodo del massimo sviluppo della accesa contesa per l'egemonia tra le Grandi Potenze dell'epoca, in quella che viene anche definita come l'età dell'imperialismo¹².

Alquanto paradossalmente sempre più raffinate analisi specifiche, sui modelli dell'interazione economica oppure sulle architetture della politica o dell'economia internazionale¹³, finiscono con l'approfondire la conoscenza soltanto delle dinamiche all'interno dei diversi campi. Parafrasando un famoso detto, potremmo immaginare il crescere di una attenzione specifica per il singolo albero, che però porta a trascurare lo studio della foresta. In anni recenti, infatti, non sono molti gli esempi di analisi dello sviluppo prodotto dalle interrelazioni *ecologiche* tra proces-

⁹ Masahisa FUJITA, Paul KRUGMAN, Anthony J. VENABLES, *The Spatial Economy. Cities, Regions, and International Trade*, Cambridge, MIT Press, 1999.

¹⁰ Thomas CHANEY, *Distorted gravity: Heterogeneous Firms, Market Structure and the Geography of International Trade*, MIT Job Market Paper, January 2005; poi in parte ripreso in Id., *The Network Structure of International Trade*, NBER Working Paper 16753, January 2011.

¹¹ Liah GREENFELD, *The spirit of capitalism: nationalism and economic growth*, Cambridge - London, Harvard University Press, 2001.

¹² In particolare, a partire dal 1884 Paul Kennedy fa risalire la fine dell'«inexpensive maritime supremacy» britannica e l'inizio di una contesa navale che, in fondo, si basava più sulle risorse finanziarie impegnate dai singoli paesi coinvolti piuttosto che su tecnologia, preparazione o apparati prettamente militari. Cfr. Paul M. KENNEDY, *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, London, Allen Lane, 1976, p. 178.

¹³ Raja KALI, Javier REYES, *The architecture of globalization: a network approach to international economic integration*, in «Journal of International Business Studies», 38 (2007), pp. 595-560.

si diversi, che però storicamente condivisero lo stesso ambiente, per di più perseguendo gli stessi obiettivi: l'egemonia e spazi sempre più ampi per esercitarla.

Ad esempio, un recente studio sul ruolo svolto dalla diminuzione del costo dei trasporti nel corso dell'Ottocento ne misura soltanto l'impatto sulla potenzialità delle regioni più forti di aggregare forze dinamiche, per poi valutarne la capacità di alimentare l'ulteriore crescita dell'economia, considerata però come un elemento in sé concluso¹⁴. Non viene considerato il fatto che, proprio grazie alla creazione di una rete globale di trasporti, non solo l'Europa fu in grado di colonizzare una buona parte del resto del mondo, ma la stessa estensione globale della sovranità economica di alcuni paesi resa possibile dalla navigazione meccanica alterò profondamente gli equilibri di potere interni all'Europa, con retroeffetti rilevanti sulle dinamiche economiche, oltre che politiche, dei diversi paesi¹⁵.

D'altra parte elementi interessanti (rispetto alla presente ricerca) sono recentemente emersi da alcune applicazioni della «nuova teoria della crescita». Nuovi concetti sono stati elaborati con il fine di spiegare nel dettaglio i processi di gerarchizzazione, inclusione ed esclusione generati dall'ondata di globalizzazione che è seguita all'affermazione di internet come indispensabile supporto per una nuova generazione di attività economiche. Una architettura concettuale molto simile può essere applicata senza troppe difficoltà anche ai cambiamenti intervenuti negli ultimi decenni dell'Ottocento, quando la piena applicazione delle potenzialità insite nella mobilità meccanica rese possibili per la prima volta connessioni rapide e poco costose, estese pressoché a tutto il pianeta.

Il concetto di «time zones», elaborato per spiegare la recente emersione di reti privilegiate per la distribuzione delle attività di servizio tecnologicamente avanzate¹⁶, sembra particolarmente adatto per spiegare anche i processi di agglomerazione delle attività commerciali nell'Ottocento. Secondo tale ottica le simmetrie di procedure, sincronismi e relazioni emerse nel corso del tempo all'interno di precise corrispondenze tra poli di sviluppo lontani geograficamente, ma strettamente interconnessi grazie ad efficienti comunicazioni, è stata in grado di

¹⁴ Takatoshi TABUCHI, Jacques-François THISSE, Xiwei ZHUX, *Technological Progress and Economic Geography*, CIRJE Discussion Papers F-915, January 2014.

¹⁵ Eric J. HOBBSBAWM, *Industry and Empire: from 1750 to the Present Day*, nuova edizione, London, Penguin Books, 1990.

¹⁶ Sugata MARJIT, *Trade theory and the role of time zones*, in «International Review of Economics and Finance», 16 (2007), pp. 153-160.

strutturare l'economia a seconda della partecipazione, o meno, ai nuovi circuiti *rapidi* della mobilità, tanto da concentrare le attività economicamente più avanzate (e, di solito, in grado di generare maggior valore) nelle regioni pienamente collegate con le nuove reti della mobilità, lasciando alle altre un ruolo subalterno¹⁷. Inoltre lo stesso sviluppo delle aree interconnesse crea progressivamente sempre più importanti costi di adattamento per chi volesse integrarsi nel circuito dall'esterno e in un secondo momento, perché gli ultimi arrivati si troverebbero inevitabilmente costretti ad adottare standard che i primi avevano elaborato sulla base dello sviluppo delle proprie convenienze (risorse disponibili, strutture organizzative, abitudini culturali, istituzioni, ecc.), ma che per altri rappresentano un dispendioso adattamento¹⁸. La posizione di vantaggio delle aree entrate prima all'interno del circuito di interconnessioni tende a rinforzarsi nel tempo e crea delle precise gerarchie tra aree *centrali* ed aree *periferiche* nella partecipazione ai mercati internazionali.

Con il tempo la struttura gerarchica delle reti lungo le quali si svolgono gli scambi privilegiati, dotati di maggiore valore aggiunto e di una più stabile capacità di regolazione nello sviluppo del sistema, spontaneamente guida l'evoluzione delle forme secondo le quali si svolge una quota importante (in senso qualitativo) del commercio mondiale. In particolare, però, si è notato che questo processo di integrazione e modularità è più lento nei momenti di crescita, mentre la subordinazione delle aree più deboli diventa più rigida nei momenti di crisi.

In sostanza, la somma delle interazioni dinamiche tra la struttura ramificata delle relazioni commerciali e le instabilità del mercato porterebbe spontaneamente all'agglomerazione in pochi centri delle operazioni di vertice per il funzionamento del sistema, tanto da far emergere significative differenze di competitività tra i diversi punti nodali¹⁹, e quindi precisi ordinamenti. Tali gerarchie, poi, continuando a persistere nel tempo finiscono con l'autoalimentarsi e con il diventare permanenti, ridisegnando la topologia della rete delle connessioni commerciali senza

¹⁷ «Due to the communications revolution, time differences may become a primary driving force behind business-services trade»: Toru KIKUCHI, *Time Zones as a Source of Comparative Advantage*, in «Review of International Economics», 17, 5 (2009), pp. 961-968: 962.

¹⁸ Toru KIKUCHI, *Time Zones, Communications Networks, and International Trade*, New York, Routledge, 2011.

¹⁹ Per una discussione che volutamente mescola strutture concettuali attuali con problemi lontani nel tempo cfr. Martin KENNEY, Richard FLORIDA, *Locating Global Advantage: Industry Dynamics in the International Economy*, Stanford, Stanford University Press, 2004, pp. XV ss.

causare interruzioni o strozzature, ma ridefinendo il *peso* dei singoli nodi nella gravitazione generale del sistema²⁰.

Nel caso adriatico, la presenza del Lloyd Austriaco, la precocità del collegamento ferroviario con il retroterra ed i privilegi doganali di Trieste avevano già dalla metà del XIX secolo concentrato sul porto più settentrionale importanti forze aggreganti, già evidenti anche per Camillo Cavour nel momento dell'unificazione italiana²¹.

Dall'industrializzazione delle attività marittime alla riconfigurazione dei rapporti internazionali

La storia globale non vorrebbe tanto spiegare di più, quanto piuttosto spiegare meglio, concentrandosi sulle relazioni e sulle dinamiche, piuttosto che su elementi particolari e su singole transizioni da una fase all'altra. Una storia globale non è quindi una storia del tutto, quanto piuttosto una storia che (come dice un recente e riuscito manuale) mette al centro tre «C»: *Change, Comparison, Connection*²². In pratica, le tre «C» identificano la scelta di non operare sul breve periodo, di non seguire dinamiche esclusivamente locali o lineari, e di privilegiare soprattutto lo studio dell'evoluzione delle reti di comunicazione e scambio all'interno della comunità umana di riferimento, oppure tra comunità umane diverse.

Nel nostro caso, quindi, un punto di partenza innovativo potrebbe lasciare da parte non solo i localismi o il singolo evento, ma anche oggetti intellettuali non facilmente *connettibili* come Stato e nazione, per privilegiare invece scenari d'analisi composti da aree ampie, dagli scambi che vi sono avvenuti e dagli interessi ed opportunità che nel corso di un lasso di tempo almeno medio hanno indirizzato e irrobustito quegli scambi.

Il punto di partenza è rappresentato dai decenni 1870-1890, quando si affollarono diversi cambiamenti strutturali nei rapporti (non solo

²⁰ Sulla «teoria gravitazionale del commercio» cfr. Keith HEAD, Thierry MAYER, *Gravity Equations: Workhorse, Toolkit, and Cookbook*, in Gita GOPINATH, Elhanan HELPMAN, Kenneth ROGOFF, *Handbook of International Economics*, IV, Oxford, North Holland-Elsevier, 2014, pp. 131-195.

²¹ Giulio MELLINATO, *Cavour & Trieste. Percorsi, politica e commerci nel Risorgimento*, Trieste, Comune di Trieste, 2010.

²² Robert W. STRAYER, *Ways of the World. A Brief Global History with Sources*, Boston - New York, Bedford/St. Martin's, 2011, p. VIII.

economici) tra quelle che venivano comunemente considerate le Grandi Potenze, tanto da produrre una serie di squilibri nel sistema ormai colaudato della supremazia britannica²³. Una catena di eventi *ibridi* (economici, politici, geostrategici) si affollarono forse non casualmente in un breve arco di anni, ridefinendo lo scenario dove vedremo muoversi i nostri protagonisti. Alcune date sono piuttosto note (1869: apertura del Canale di Suez; 1876: Vittoria divenne imperatrice dell'India; 1878: Congresso di Berlino), un po' meno considerate le loro conseguenze ad ampio raggio, assai poco studiate le loro interrelazioni, che invece credo possano essere molto utili per capire meglio quello che successe nell'area nordadriatica a cavallo tra XIX e XX secolo, con effetti che si sarebbero riverberati anche nei decenni successivi.

All'interno dello scenario mediterraneo i numerosi *shocks* esogeni che si sono addensati in quei decenni hanno innescato processi che non solo hanno accelerato le dinamiche in corso, ma hanno messo direttamente, e bruscamente, in competizione la tecnologia marittima e l'organizzazione commerciale mediterranea con la molto più avanzata e combattiva concorrenza che arrivava dal Nord Atlantico. Non si trattava soltanto di tecnologia, ma di un completo cambiamento di scenario, dal momento che la navigazione a vela aveva come propria caratteristica fondamentale l'imprevedibilità e l'incertezza, mentre esattamente al contrario la navigazione meccanica fin dai suoi primi momenti poteva garantire sicurezze e capacità di previsione relativamente solide, tanto da accoppiare senza difficoltà l'orario dei treni sulla terraferma con partenze ed arrivi dei piroscafi²⁴.

Inoltre, dopo Suez, il Mediterraneo non era più isolato, chiuso in se stesso e difeso dalle sue barriere naturali, ma era diventato un mare di transito. Anzi, era diventato la rotta più breve e conveniente tra l'Europa e l'area degli oceani Indiano e Pacifico, ovvero quella all'epoca geograficamente più vasta e commercialmente più promettente.

Il primo elemento della rapida complicazione del quadro, sul quale forse si è riflettuto poco, fu la brusca rottura di simmetria nella mobilità delle informazioni rispetto a quella di merci e persone che si ebbe con l'introduzione del telegrafo. Prima di allora le informazioni viaggiava-

²³ Per una rassegna dei giudizi, anche contemporanei, cfr. James JOLL, Gordon MARTEL, *The Origins of the First World War*, Harlow, Pearson, 2007³, pp. 207-258.

²⁴ Dal 1837 il collegamento diretto piroscafo-ferrovia era il grande disegno di Isambard Brunel, con il varo della *Great Western*, che avrebbe dovuto essere il prolungamento marittimo della Western Railway. Cfr. Tim BRYAN, *The Great Western Railway*, Oxford, Shire, 2010.

no quasi alla stessa velocità dei mezzi che materialmente spostavano i messaggi o i messaggeri, mentre entro pochi anni dalla posa dei primi cavi telegrafici transoceanici tutti i grandi centri commerciali del mondo erano collegati quasi in tempo reale (ovviamente generando una distanza abissale con gli esclusi), tanto da poter iniziare un nuovo livello di *business*, contrattando acquisti e vendite a migliaia di chilometri di distanza, indipendentemente dalla vicinanza fisica con le merci, senza intermediari²⁵.

Assieme all'introduzione delle comunicazioni quasi istantanee, ormai aveva raggiunto la sua piena maturazione una rete integrata per la mobilità meccanica di merci e persone: treni sui continenti e piroscafi di linea sui mari compivano viaggi regolari, in tempi certi indipendenti dal vento e/o dalle condizioni atmosferiche, con disponibilità di spazi, costi e condizioni largamente prevedibili e quindi allocabili in anticipo. Significativo anche il fatto che nel Regno Unito, dal 1870, la gestione della rete telegrafica fosse diventata un servizio governativo. Anche se non esplicitamente è in pratica da quegli anni che si pose con forza la questione della sovranità marittima dei diversi Stati, formalmente al di fuori delle proprie acque territoriali ma all'interno di rotte, mercati e collegamenti (non solo commerciali) presidiati più o meno saldamente da navi battenti la bandiera di quello Stato, che quindi ne rappresentavano in pratica una proiezione di sovranità, ovunque fossero nel mondo perché da sempre, in pratica, una nave è di fatto un'estensione del territorio nazionale.

Infatti le numerose crociere in acque lontane compiute dalle flotte militari, ma anche le navi mercantili, rappresentavano non soltanto porzioni di economia nazionale da mobilitare ed esibire secondo la necessità, ma anche vetrine particolarmente efficaci della prosperità, dell'industria e della tecnologia di un paese, soprattutto quando si trattava di esempi particolarmente riusciti di applicazione dello stadio di progresso raggiunto da una nazione. Una specie di servizio diplomatico parallelo, specializzato nell'intrecciare nuove relazioni commerciali e quindi nuovi canali d'espansione al di fuori dei sempre più affollati e competitivi mercati europei.

Per questo l'identificazione tra forza marittima e potenziale nazionale divenne molto stretta anche con riferimento alla flotta commerciale, e nei decenni '80 e '90 del XIX secolo quasi tutti i governi europei svilupparono esigenze di mobilità sempre più ampie e pressanti, finendo

²⁵ Peter J. HUGILL, *Le comunicazioni mondiali dal 1844. Geopolitica e tecnologia*, Milano, Feltrinelli, 2005 (ed. orig. 1999).

con il considerare i trasporti su lunga distanza un affare di Stato almeno tanto quanto un settore di attività economica.

In sostanza gli effetti dell'evoluzione tecnologica si sarebbero intrecciati in maniera complessa con evoluzioni organizzative nel settore dei trasporti, generando numerose retroazioni che alle volte furono più importanti delle azioni intenzionali, come vedremo. Gli sviluppi della tecnologia e dell'organizzazione si sarebbero poi riverberati sia all'interno delle aziende marittime che al loro esterno, attraverso reti e collaborazioni, nell'ambito dei diversi sistemi locali di riferimento. Infine, le novità avrebbero prodotto più complessi schemi istituzionali e normativi per il commercio internazionale, tanto in termini palesi (come nel caso delle tariffe doganali e degli accordi commerciali) che occulti, utilizzando strumenti come le esenzioni fiscali per le aziende del settore, che avvantaggiavano le società nazionali senza alterare la lettera della parità di trattamento o reciprocità prevista dai trattati, ma modificando in profondità le effettive condizioni operative, a tutto vantaggio degli operatori marittimi nazionali²⁶.

Da questo punto di vista, la natura dei trattati commerciali internazionali e degli strumenti istituzionali adottati per la loro implementazione (dalle dogane ai controlli indiretti) era profondamente cambiata: da strumento di difesa degli interessi nazionali si erano trasformati (almeno per i paesi più forti) in uno strumento d'espansione e di imposizione dei propri interessi, che la mobilità meccanica globalizzata aveva reso autosufficienti rispetto alle condizioni locali e liberi di espandersi ovunque. Al contrario, gli interessi dei paesi meno avanzati divennero non solo *periferici* e sottomessi, ma soprattutto circoscritti all'interno dei loro ristretti spazi di mobilitabilità delle risorse. D'altro canto, la loro stessa condizione li rendeva desiderosi di procurarsi collegamenti privilegiati, anche se parziali e subalterni, con economie così miracolosamente dinamiche come quelle dei paesi *centrali*, collocati sulla frontiera del progresso e della modernizzazione.

In sostanza mobilitabilità equivaleva a globalizzabilità, e chi possedeva in più ampio grado la prima aveva la possibilità di poter accedere con una più sicura indipendenza alla seconda, potendo quindi decidere con un grado maggiore di autonomia (e a proprio vantaggio) le condizioni di profitto che i potenziali contraenti avrebbero prevedibilmente ricavato dall'estensione degli scambi commerciali.

²⁶ Edwin M. BACON, *Manual of Ship Subsidies. An Historical Summary of the Systems of all Nations*, Chicago, A.C. McClurg, 1911.

Alcune analisi recenti hanno sottolineato proprio il fatto che nel rapporto tra paesi commercialmente avanzati e arretrati la consueta relazione che lega positivamente l'apertura commerciale con i benefici economici a largo raggio non vale, ed anzi in alcuni casi diventa uno svantaggio permanente, dal quale diventa molto difficile svincolarsi.

The cost advantage a first mover gains because of increasing economies of scale can prevent possible other producers from entering the market even though they would have an (comparative) advantage. In this scenario, a small country that opens up to trade and has not yet acquired the necessary scale effects is not capable to compete with the first mover²⁷.

In termini molto netti, è stato anche detto che non sempre l'estensione delle reti di scambio ha prodotto vantaggi (anche diseguali) per i diversi partner commerciali²⁸. Ovvero, contrariamente a quanto sostenuto dalla teoria economica tradizionale, laddove l'analisi tenga in considerazione un numero sufficiente di variabili e di condizioni, in maniera tale da assomigliare il più possibile al mondo reale, il commercio internazionale non è sempre la soluzione ottimale per garantire sviluppo a tutti. Anzi, alle volte diventa fonte di squilibri e, in ultima istanza, uno strumento di potere e di affermazione degli interessi nazionali.

In altre parole, potremmo dire che l'inizio di una reale competizione internazionale nel mercato dei trasporti marittimi aveva fatto sorgere tutti gli elementi di politicità che erano rimasti impliciti fin quando il controllo britannico sulle nuove forme di trasporto ne aveva garantito ad un solo paese il virtuale monopolio²⁹. E la competizione per il controllo delle rotte commerciali in partenza o in arrivo nei porti nazionali era rapidamente diventata una preoccupazione per tutti quei governi che avevano interessi (e mezzi) sufficienti per giustificare un intervento diretto per sottrarre i trasporti marittimi all'anarchia del mercato e sottoporli ad una qualche forma di tutela che, in caso di necessità, avrebbe potuto facilmente trasformarsi in controllo diretto.

²⁷ Tobias BIDLINGMAIER, *The Influence of International Trade on Economic Growth and Distribution in Developing Countries*, Berlin, Logos Verlag, 2010 (Bochum Studies in International Development, 60), p. 36.

²⁸ Ralph E. GOMORY, William J. BAUMOL, *Global Trade and Conflicting National Interests*, Cambridge (MA), Mit Press, 2000, p. 8.

²⁹ Ernest C. FAYLE, *A short history of the world's shipping industry*, London, Allen & Unwin, 1933; Epicarmo CORBINO, *Economia dei trasporti marittimi*, Città di Castello, Soc. ed. Leonardo da Vinci, 1926, pp. 253 ss.

Le innovazioni tecnologiche³⁰, l'allargamento dei mercati e la ricerca di condizioni adatte a migliorare la produttività portarono alla creazione di un nuovo livello del trasporto transoceanico, basato sui servizi di linea, garantiti in anticipo nella frequenza e nella durata dei viaggi³¹. Se, da un lato, questa nuova dimensione dei trasporti marittimi consentiva di ampliare gli spazi economicamente vantaggiosi, dall'altro i rischi e le difficoltà erano aumentati in maniera più che proporzionale, obbligando i numerosi interessi attivi nell'arena internazionale a dotarsi di strutture adeguate per gestire simili complessità³². L'affermazione della navigazione organizzata per linee regolari non fu né rapida né semplice. Molte innovazioni introdotte per la navigazione a vapore, infatti, avvantaggiarono anche i velieri (scafi più idrodinamici e in metallo, macchinari di bordo e altro ancora), tanto da mantenere relativamente alto il costo delle certezze offerte dalla navigazione meccanica, quindi rendendo ancora conveniente il trasporto a vela per tutte le fasce medio-basse del mercato, almeno fino al decennio 1870³³. Dal decennio successivo, che anche da questo punto di vista si dimostra centrale, il sistema mondiale delle comunicazioni a lunga distanza fu dominato dalle certezze della meccanica per le persone e le merci, dall'elettricità del telegrafo (e poi della radio) per le informazioni.

Gli elementi di complessità emersero pienamente quando l'accoppiamento tra una navigazione a vapore più progredita e una sempre più perfezionata organizzazione a terra dei servizi di linea generò una stringente necessità da parte delle compagnie di navigazione di crescenti capitali da immobilizzare in navi sempre più grandi e veloci ed una organizzazione estremamente ramificata, in grado di gestire efficacemente

³⁰ Ramon KNAUERHASE, *The Compound Steam Engine and Productivity Changes in the German Merchant Marine Fleet, 1871-1887*, in «The Journal of Economic History», 28, 3 (1968), pp. 390-403.

³¹ Ingo HEIDBRINK, *The Business of Shipping: An Historical Perspective*, in *The Blackwell Companion to Maritime Economics*, a cura di Wayne K. TALLEY, Oxford, Wiley-Blackwell, 2012, pp. 34-51.

³² Va infatti notato come i rapporti commerciali tra paesi europei e le loro colonie oltremare fossero proporzionalmente minimali rispetto al complesso degli scambi internazionali: «in 1901 Great Britain's trade with the whole of the vast empire acquired after 1880 amounted to a mere 2.5 per cent of her total trade, most of which went to the European continent and the Americas; while Germany's trade with her own colonies accounted in 1913 for a mere 0.1 per cent of her total trade. The trade of both powers with each other and with the Americas far outweighed their trade with their colonial empires». Cfr. F.R. BRIDGE, Roger BULLEN, *The Great Powers and the European States System 1814-1914*, Harlow, Pearson, 2005, p. 228.

³³ Philip DE SOUZA, *Seafaring and Civilization: Maritime Perspectives on World History*, London, Profile Books, 2002, pp. 25 ss.

una molteplicità di servizi offerti al pubblico ed un controllo geograficamente molto esteso dei flussi di movimentazione. Le tradizionali fonti di finanziamento si rivelarono ben presto inadeguate perché, in mancanza di garanzie esterne, i rischi connessi con gli investimenti marittimi risultavano decisamente eccessivi rispetto alle ingenti somme necessarie a sostenere la rapida evoluzione tecnologica del settore. Un più ampio coinvolgimento dei governi, in un primo tempo, fu quindi visto soltanto come misura provvisoria, in risposta a specifiche urgenze che provenivano dalla necessità di “difendere” la posizione della marina mercantile nazionale all'estero.

In realtà ad una prima serie di interventi verso la metà del XIX secolo seguì una lunga catena di reazioni che trasformò il coinvolgimento governativo da eccezionale in permanente. Infatti, all'interno di un quadro solo superficialmente segnato da un ufficiale liberismo commerciale e nonostante il fatto che la flotta britannica fosse numericamente talmente superiore rispetto a qualsiasi altra da non temere concorrenti, negli anni Cinquanta dell'800 il governo di Londra intervenne direttamente nel mercato marittimo³⁴ per sostenere finanziariamente le Compagnie armatoriali nazionali contro le concorrenti compagnie americane, generosamente finanziate dallo stato federale fino alla guerra civile proprio per contrastare la supremazia britannica³⁵. Un nuovo flusso di finanziamenti iniziò in Inghilterra negli anni 1871-72, sempre per mantenere in mani britanniche il controllo dei traffici transatlantici, ed ancora nel 1902, per resistere ad una iniziativa questa volta privata, che ruotava attorno agli interessi finanziari di J. Pierpont Morgan. Fu nell'ambito di quest'ultima fase che il governo inglese finanziò la Cunard Line (che già in precedenza era stata favorita nell'assegnazione degli aiuti pubblici) affinché ordinasse ai cantieri nazionali una nuova classe di transatlantici, che avrebbe dovuto

³⁴ Nel 1853 un Comitato parlamentare britannico affrontava l'allora urgente problema dell'adeguamento alle nuove tecnologie di una parte consistente della flotta mercantile nazionale, indicando alcuni principi che poi sarebbero divenuti paradigmatici dell'intervento britannico nel settore: «to afford us rapid, frequent, and punctual communications with distant ports which feed the main arteries of British commerce, and with the most important of our foreign possessions; to foster maritime enterprise; and to encourage the production of a superior class of vessels, which would promote the convenience and wealth of the country in time of peace, and assist in defending its shores against hostile aggression». Cfr. Edwin M. BACON, *Manual of Ship Subsidies. An Historical Summary of the Systems of All Nations*, Boston, A.C. McClurg, 1911, Chapter 1, *Introductory*.

³⁵ Vivian VALE, *The American Peril. Challenge to Britain on the North Atlantic 1901-1904*, Manchester, Manchester University Press, 1984.

sbaragliare la concorrenza americana e sbarrare la strada alla nascente concorrenza germanica³⁶.

Fu da quegli episodi che la disponibilità ed il controllo dei servizi marittimi di linea iniziò ad essere percepito dai diversi governi come una indispensabile condizione per l'estensione della sovranità economica di una nazione. Basti pensare al ruolo dell'economia britannica in America latina: formalmente al di fuori dei legami politicamente istituzionalizzati dell'Impero, non esistevano dubbi sul fatto che a cavallo tra Ottocento e Novecento le principali economie dell'America meridionale fossero stabilmente inserite all'interno dei circuiti economici britannici, proprio grazie alle capacità di connessione create dalle estensioni marittime di quel sistema economico.

In generale da una parte vanno considerate l'estensione geografica dei collegamenti, la loro interconnessione grazie al telegrafo³⁷, ed infine la forte riduzione nei costi dei trasporti; dall'altra bisogna tener conto delle crescenti difficoltà finanziarie che l'intero sistema marittimo mondiale dovette sopportare per mantenere così a lungo una tensione innovativa non solo estremamente spinta (nuovi e più potenti motori, nuovi materiali, una apparentemente inarrestabile corsa al gigantismo navale ed un continuo adeguamento delle strutture a terra) ma anche eccezionalmente volatile, dal momento che i giganteschi immobilizzi di capitale, richiesti per costruire transatlantici sempre più grandi e veloci³⁸, si accoppiavano ad un mercato alquanto instabile, per il quale era difficilissimo fare previsioni affidabili a lunga scadenza³⁹. Senza contare che la stessa accesa concorrenza, assieme al rapido declino dei prezzi che le compagnie di navigazione potevano praticare, rendeva potenzialmente sempre meno remunerativa l'attività di trasporto.

³⁶ BACON, *Manual of Ship Subsidies* cit. Una ricostruzione puntuale dell'impegno finanziario della Gran Bretagna a favore della propria marina mercantile in Royal MEEKER, *History of Shipping Subsidies*, in «Publications of the American Economic Association», III s., 6, 3 (1905), p. 41.

³⁷ Byron LEW, Bruce CATER, *The Telegraph, Co-ordination of Tramp Shipping, and Growth in World Trade, 1870-1910*, in «European Review of Economic History», 10, 2 (2006), pp. 147-173; EJRNÆS, PERSSON, *The gains from improved market efficiency* cit.

³⁸ Nel 1845, quando fu varato, il piroscafo *Great Britain* venne a costare 117.000 sterline (inizialmente era previsto un costo di 70.000 sterline), mentre il Titanic, nel 1912, costò 7,5 milioni di dollari, ovvero circa 1,5 milioni di sterline.

³⁹ Martin STOPFORD, *Maritime Economics*, London - New York, Routledge, 2009³, pp. 29 ss.

Il sostegno governativo alle attività di trasporto marittimo divenne una vera e propria struttura compensativa rispetto alle incertezze del mercato. In sostanza alle compagnie di navigazione venne di fatto riconosciuto un reddito minimo, collegato quasi sempre sia alla distanza percorsa che alla qualità delle navi impiegate. Tale assicurazione di un reddito minimo, a sua volta, poteva essere utilizzata come garanzia per ottenere dal sistema finanziario i mezzi per sviluppare ulteriormente la flotta ed i servizi.

Anche nella navigazione, come in altri settori similmente correlati con la modernizzazione economica, con l'unificazione nazionale oppure con il controllo delle proiezioni all'esterno⁴⁰, i rispettivi governi nazionali divennero indispensabili «partner silenti» nell'esercizio delle attività aziendali, finendo con il riunire all'interno di un unico orizzonte d'intervento la tutela degli investimenti pubblici, l'interesse nazionale e la sopravvivenza delle aziende, anche al di là delle contingenti condizioni di mercato. Infatti, la possibilità di mantenere i costi dei trasporti a lunga distanza al livello più basso possibile (grazie alle sovvenzioni statali) è stato spesso considerato un elemento essenziale proprio nei momenti di ristagno economico⁴¹, accoppiando la necessità da parte delle società di navigazione di maggiori sussidi e la disponibilità da parte del potere politico di aumentare le contribuzioni al settore marittimo, nell'intento di favorire la ripresa economica. All'epoca, infatti, la correlazione tra crescita economica e diminuzione dei costi dei trasporti era molto forte⁴², tanto da generare l'ottimistica illusione di un incremento pressoché senza fine, ed aperto quasi a tutti.

Lo spazio di tempo intercorso tra la stipulazione della Triplice Alleanza e lo scoppio della prima guerra mondiale vide, tra l'altro, una completa trasformazione della struttura economica europea, tanto dal punto di vista degli strumenti utilizzati per produrre ricchezza e per redistribuirla⁴³, tanto negli usi e nei rapporti di potere che quello sviluppo economico riuscì a produrre. Di fatto si trattò di poco più di tre decenni,

⁴⁰ Robert MILLWARD, *European governments and the infrastructure industries, c. 1840-1914*, in «European Review of Economic History», 8, 1 (2004), pp. 3-28.

⁴¹ Cfr., per una rassegna della letteratura, John A. ZERBY, Robert M. CONLON, *Joint Costs and Intra-Tariff Cross-Subsidies: The Case of Liner Shipping*, in «The Journal of Industrial Economics», 31, 4 (1983), pp. 383-396.

⁴² David S. JACKS, Christopher M. MEISSNER, Dennis NOVY, *Trade Booms, Trade Busts, and Trade Costs*, CESifo Working Paper No. 2767, August 2009.

⁴³ James FOREMAN-PECK, *A History of the World Economy. International Economic Relations since 1850*, New York, Harvester Wheatsheaf, 1995 (ed. it. Bologna, Il Mulino, 2002), pp. 90-101.

ma l'accelerazione e l'estensione senza precedenti dello sviluppo avvenuto in quel breve lasso di tempo modificò in profondità la distribuzione della ricchezza sul pianeta, innescando processi di adattamento anche in campo politico, sociale ed istituzionale⁴⁴.

Uno dei punti cardine di quella trasformazione fu la possibilità/capacità, da parte delle economie nazionali, di intercettare flussi ed opportunità presenti sui mercati internazionali, tanto da rendere il sistema continentale della mobilità (uomini, merci ed informazioni) un elemento strategico non solo per la captazione di opportunità economiche, ma anche per la definizione delle capacità di proiezione verso l'esterno delle economie nazionali europee. La globalizzabilità delle economie divenne un elemento indispensabile per il loro sviluppo, ed il controllo degli strumenti attraverso i quali realizzare la globalizzabilità di un'economia divenne un impegno politico essenziale per quasi tutti i governi europei, che non a caso finanziarono largamente (ed in competizione tra loro) lo sviluppo delle reti di trasporto, tanto da far diventare quasi dappertutto le società che gestivano ferrovie, navigazione a vapore e telegrafi estensioni più o meno dirette dell'attività statale, dalla completa nazionalizzazione ad un controllo formalmente indiretto, ma in sostanza piuttosto stretto, della loro attività.

Per poter partecipare attivamente ed autonomamente al circuito degli scambi il sistema marittimo-commerciale europeo richiedeva condizioni di efficienza e di adeguamento tecnologico che le compagnie di navigazione italiane o austriache potevano sostenere soltanto in parte utilizzando risorse proprie o provenienti da circuiti finanziari di riferimento del sistema marittimo-commerciale.

A grandi linee, e con qualche approssimazione, sembra possibile stimare una riduzione netta del costo dei trasporti marittimi pari circa ad un terzo, negli anni compresi tra il 1870 ed il 1914⁴⁵, mentre l'adozione dello standard monetario aureo garantiva nel tempo una significativa riduzione dei rischi di cambio. Il tutto in presenza di una sostanziale indifferenza del commercio rispetto alle tariffe doganali adottate dai diversi paesi⁴⁶.

⁴⁴ Per una visione d'insieme cfr. Nicholas CRAFTS, Anthony J. VENABLES, *Globalization in History. A Geographical Perspective*, in *Globalization in historical perspective*, a cura di Michael D. BORDO, Alan M. TAYLOR, Jeffrey G. WILLIAMSON, Chicago, University of Chicago Press, 2003, pp. 323-369.

⁴⁵ David S. JACKS, Christopher M. MEISSNER, Dennis NOVY, *Trade Costs, 1870-2000*, in «American Economic Review», 98, 2 (2008), pp. 529-534.

⁴⁶ Antoni ESTEVADEORDAL, Brian FRANTZ, Alan M. TAYLOR, *The Rise and Fall of World Trade, 1870-1914*, NBER working paper n. 9318, novembre 2002.

Contemporaneamente si stima che la quota europea sulla ricchezza mondiale fosse cresciuta talmente da localizzare in Europa circa un terzo del prodotto lordo mondiale (e quasi metà della produzione industriale), quando il Vecchio continente ospitava soltanto il 15% della popolazione⁴⁷.

Una simile crescita trasformò rapidamente l'Europa nel perno attorno al quale ruotava l'intera redistribuzione dei ruoli economici tra aree del mondo, concentrando in un solo continente nei decenni Settanta e Ottanta dell'Ottocento una quota del commercio mondiale tanto alta da non avere paragoni né prima né dopo⁴⁸.

Riassumendo, e ragionando per fatti estremamente stilizzati, nel giro di un decennio l'apertura del Canale di Suez per le rotte commerciali, l'introduzione della triplice espansione nella tecnologia marittima, ed infine il deciso prevalere della navigazione organizzata in grandi società e per linee regolari rappresentarono gli elementi di un salto evolutivo del sistema marittimo mondiale, che impattò in maniera diversa sui sistemi commerciali a lunga distanza dei paesi qui considerati, l'Italia e l'Austria-Ungheria, perché diverso era lo stadio evolutivo nel quale si trovavano.

In Italia le prime misure vennero assunte già pochi anni dopo l'Unificazione, con un provvedimento del 1866 che riguardava ancora le navi in legno⁴⁹. Nei primi anni dell'età della Destra, la trasformazione della flotta mondiale dalla vela al vapore aveva portato ad una rapida marginalizzazione della flotta nazionale nei commerci internazionali (la quota italiana scese da 8.875.769 tonnellate nel 1870 a 6.692.081 nel 1879), rendendo urgente stimolarne l'evoluzione tecnologica⁵⁰.

La spinta verso una nuova fase provenne inizialmente dall'imprenditore del settore maggiormente minacciato dalla sempre più imbattibile concorrenza straniera, Raffaele Rubattino che, dopo aver partecipato attivamente al Risorgimento, aveva acquistato per proprio conto quella che sarebbe poi diventata la testa di ponte dell'imperialismo italiano, nella baia di Assab, in Abissinia. Nel 1881, l'armatore genovese scriveva al governo: «Oramai si conosce da tutti il progressivo decadimento della

⁴⁷ CRAFTS, VENABLES, *Globalization in History* cit.

⁴⁸ Michael GRAFF, Albert G. KENWOOD, Alan L. LOUGHEED, *The Growth of the International Economy 1820-2015*, London - New York, Routledge, 2014⁵, pp. 79-88.

⁴⁹ Vito Dante FLORE, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia*, II, *L'azione dello Stato tra il 1860 e il 1965*, Roma, Bollettino informazioni marittime, 1970.

⁵⁰ MEEKER, *History of Shipping Subsidies* cit., p. 97.

Marina Mercantile Italiana, e dagli economisti e dagli uomini di Stato si cerca il modo di riparare a codesto disastro nazionale. Al tempo stesso mentre il nostro naviglio deperisce, appare evidente come vadano intorno a noi crescendo i navigli rivali, ed il Germanico, l'Austro-Ungarico ed il Francese ingombrino i nostri porti»⁵¹.

Da quella denuncia-invocazione sarebbero derivati i finanziamenti statali che consentirono la fondazione della Navigazione Generale Italiana⁵², che quindi nacque non tanto per fornire all'economia italiana nuovi e più efficaci strumenti (per il progresso, l'espansione dell'economia italiana, lo sviluppo) ma soprattutto contro qualcosa che era successo all'esterno, per innescare una rincorsa che mirava soprattutto a bloccare l'invasione (considerata ovviamente illegittima prima ancora che inopportuna e dannosa) da parte di alcune marine mercantili straniere. Significativo, infatti, il fatto che nella lettera non si faccia menzione delle navi britanniche (di gran lunga le più presenti nelle acque italiane), ma invece ci si concentri sulle flotte di medio livello. Il problema reale, quindi, non era tanto la presenza della bandiera straniera nei porti italiani, quanto piuttosto il sempre più concreto delinearsi di un quadro segnato dallo sviluppo subalterno, che avrebbe intrappolato la marina mercantile italiana all'interno di spazi residuali, delimitati da economie nazionali concorrenti nei confronti delle quali non si nutrivano complessi di inferiorità, e questo rendeva ancora più bruciante l'ansia di recuperare il tempo perduto e lo svantaggio accumulato.

Da una parte i privilegi e gli aiuti concessi alla Navigazione Generale Italiana (ufficialmente sotto la forma di rimborsi per il trasporto di posta, in realtà come sostanziali integrazioni al reddito aziendale), dall'altra l'imitazione di quanto stava facendo la Francia (che nel 1881 aveva emanato norme simili a quelle inglesi) portarono ad uno svecchiamento della marina mercantile italiana guidato dai sussidi statali, che indirizzarono l'evoluzione della flotta verso l'adozione di navi di costruzione nazionale, con scafo in metallo e motori a vapore progressivamente più potenti. Gli effetti di una prima legge del 1885 furono poi ripresi e prolungati

⁵¹ Lettera della soc. R. Rubattino e C. al ministro dei Lavori pubblici, 29 giugno 1881, in ARCHIVIO STORICO DELLA CAMERA DEI DEPUTATI, *Disegni e proposte di legge e incarti delle commissioni (1848-1943)*, Legislatura XIV 26.05.1880-02.10.1882, fasc. «Fusione delle Società di navigazione postale e commerciale R. Rubattino e C. ed I. V. Florio e C.», fogli 411-413.

⁵² Per un rapido inquadramento a proposito della Ngi, e delle figure di Rubattino e Florio, cfr. Italo SCALERA, *I grandi imprenditori del XIX secolo: centocinquanta anni di storia di Italia, di scoperte, di invenzioni, di impresa, di lavoro*, Padova, CEDAM, 2011, pp. 272-279.

nel 1896, nel 1900 (quando però vennero esclusi dalle sovvenzioni i vascelli costruiti per armatori esteri) e nel 1907. Parallelamente, com'è noto, il sistema collusivo che ruotava attorno alle sovvenzioni marittime si era rafforzato, creando forti legami anche all'interno del Parlamento, generando un incremento delle spese non sempre accompagnato da miglioramento dei servizi⁵³.

In Italia a partire dal 1881 (con la lettera di Raffaele Rubattino al governo), e molto più progressivamente in Austria-Ungheria (con il punto di svolta del 1891⁵⁴, ma in realtà implicitamente da prima), le principali compagnie di navigazione divennero soggetti privati incaricati di funzioni pubbliche, in alcuni casi estremamente delicate perché avevano una natura paradipomatica, e quindi richiedevano un'accorta sorveglianza sulle attività svolte, in cambio di generosi finanziamenti, per mettere effettivamente le aziende al riparo dalle incertezze del mercato. Di nuovo, si delineava un mutuo interesse al di fuori delle logiche della competitività di mercato pura, che quindi non risulta sufficiente per spiegare dinamiche così strutturate.

In questo senso, Italia e Austria-Ungheria operavano su piani diversi, ma fondamentalmente condividevano lo schema di un utilizzo dei sussidi marittimi per rafforzare le proprie proiezioni di sovranità economica verso specifiche aree del pianeta, dal momento che i due paesi non avevano né le risorse né gli interessi per entrare direttamente in competizione con le grandi marine capaci di una proiezione globale.

In generale, la robusta prevalenza che ormai avevano raggiunto i servizi di linea, rispetto a quelli *tramp*, stava redistribuendo l'intera geografia del commercio marittimo continentale, a tutto svantaggio dei porti più vecchi e quindi meno attrezzati per navi sempre più grandi e ingombranti, ma anche per pratiche di velocizzazione dei flussi di carico e scarico che tendevano a ridurre al minimo la durata delle soste nei porti (un costo per l'armatore) per rendere sempre più attiva (e profittevole) la vita delle navi. Nel 1902 un rapporto della Commissione reale per il porto di Londra chiariva come

During the last decade of the nineteenth century whilst the tonnage of shipping entered at London increased 17 per cent, the increase registered at Liverpool was 13 per cent, at Glasgow 23 per cent, at Hull 23 per cent,

⁵³ Franco BONELLI, *La crisi del 1907. Una tappa dello sviluppo industriale italiano*, Torino, Fondazione Luigi Einaudi, 1971.

⁵⁴ Per un inquadramento generale cfr. *Storia economica e sociale di Trieste*, II, *La città dei traffici 1719-1918*, a cura di Roberto FINZI, Loredana PANARITI, Giovanni PANJEK, Trieste, Lint, 2003.

at Southampton 67 per cent, at Bristol 26 per cent, at Hamburg 49 per cent, at Rotterdam 116 per cent, at Antwerp 51 per cent, at Havre 2 per cent, at Marseilles 31 per cent, at Genoa 34 per cent, and at Trieste 48 per cent⁵⁵.

Oltre al pieno riconoscimento di Trieste come uno dei maggiori porti europei, il seguito del rapporto ipotizzava una spiegazione secondo la quale fossero avvantaggiati i porti dove le navi avevano maggiore possibilità di fare tappa per poi proseguire, piuttosto che i capolinea dove teoricamente la nave doveva essere svuotata e riempita. Ovviamente questo non era il caso di Trieste (come di molti altri tra i porti citati), ma la spiegazione riflette bene il senso di trascinante efficienza che doveva trasmettere la prevalenza del nuovo sistema accentrato, che organizzava linee marittime regolari estese a tutto il globo, rispetto al tradizionale sistema decentrato della nave opportunista solo in parte controllata dal proprietario.

Anche l'accento, che veniva fatto poco dopo, ai rilevanti sussidi di cui godevano alcune marine mercantili continentali era soltanto in parte veritiero. La questione vera non stava tanto nell'alterazione delle regole del libero mercato concorrenziale (violata sistematicamente in vario modo anche dai britannici), oppure nel livello degli aiuti statali. Piuttosto, la pericolosità consisteva nel fatto che alcuni stati organizzavano i sussidi sulla base di veri e propri piani operativi, che i britannici non avevano.

Per l'Italia e l'Austria-Ungheria, in particolare, l'acquisizione di efficaci strumenti per l'estensione della propria sovranità economica e per la strutturazione in termini moderni delle condizioni per una efficace globalizzabilità della propria economia potevano rappresentare aspetti prioritari delle rispettive politiche, proprio perché la loro posizione da ultimi arrivati sulla soglia dell'industrializzazione rendeva da una parte urgente consolidare le proprie posizioni prima di venire completamente esclusi dalla redistribuzione delle (scarse) risorse rimanenti. D'altra parte risultava importante per entrambe le economie nazionali avvantaggiarsi del trend ascendente che in quegli anni era evidentemente trascinato dal commercio internazionale. In termini relativi (commercio internazionale in rapporto ai redditi nazionali), il mondo del 1913 era globalizzato ad un grado tale che la stessa percentuale sarebbe stata riguadagnata soltanto alla metà del decennio 1970⁵⁶.

⁵⁵ Adam W. KIRKALDY, *British shipping, its history, organization and importance*, London - New York, K. Paul, Trench, Trübner & co., ltd. - E.P. Dutton & company, 1914, p. 490.

⁵⁶ Mariko J. KLASING, Petros MILIONIS, *Quantifying the evolution of world trade, 1870-1949*, in «Journal of International Economics», 92 (2014), pp. 185-197.

Per parte sua, il commercio marittimo triestino visse un'evoluzione segnata da fasi relativamente statiche (gli anni tra la metà dei Cinquanta e l'inizio dei Settanta, poi grossomodo dalla fine degli Ottanta all'inizio dei Novanta) ad altre segnate da significativi incrementi, che coincisero con transizioni tecnologiche o organizzative: tra il 1878 ed il 1883 il valore complessivo del commercio triestino passò da 450 a 650 milioni di corone, e dal 1900 al 1913 letteralmente esplose, passando da 700 a 1800 milioni di corone⁵⁷.

Le ferrovie e le navi a vapore costituirono gli assi principali di una simile espansione, riducendo drasticamente tempi e costi del trasporto, mentre il trasporto stesso diventava più sicuro, prevedibile e controllabile in ogni sua fase, grazie anche alla estensione di una rete telegrafica già ben sviluppata nel 1870⁵⁸, quando il Lloyd austriaco inaugurò la linea diretta Trieste-Bombay.

Semmai, una differenza fondamentale tra l'Italia e l'Austria consisteva nel fatto che la prima dovette rapidamente dotarsi di uno strumento idoneo per implementare le proprie esigenze di globalizzabilità, mentre l'Austria ne possedeva già uno, e dovette soltanto adattarlo alle nuove opportunità, con evidenti guadagni sia nella rapidità della conversione, sia nei suoi costi e nell'efficacia del risultato finale.

Dopo l'apertura del Canale e sino al 1887 lo sviluppo del Lloyd è pressoché continuo, pur in coincidenza della grave crisi dei traffici portuali triestini. Il numero delle sue navi dal 1869 al 1887 passa da 68 ad 86 – livello non più raggiunto negli anni successivi sino al 1910 –, la loro capacità aumenta da 58,7 a 128,2 migliaia di tonnellate di registro brutto, i viaggi da 1.401 a 1.741, le miglia percorse da 1.025.149 a 1.826.567 ed, infine, le merci trasportate risultano nello stesso periodo quasi triplicate (da 2.267.983 a 6.304.359 quintali)⁵⁹.

Le economie di scala garantite dalla concentrazione sul Lloyd austriaco sia degli interessi economico-commerciali triestini (cui era affidata la gestione tecnica del business), sia di quelli politico-diplomatici viennesi

⁵⁷ Fulvio BABUDIERI, *I porti di Trieste e della regione Giulia dal 1815 al 1918*, Roma, Iri, 1965 (Archivio economico dell'unificazione italiana, s. 1, 14.2), p. 160; v. poi l'appendice statistica per il dettaglio dei dati.

⁵⁸ In quell'anno Trieste era collegata via telegrafo direttamente alla linea italiana (via Venezia), alla linea della Dalmazia, alla linea per Vienna ed era il punto d'arrivo di una linea locale che la collegava a Pola. Indirettamente era quindi collegata con tutta Europa e con il resto del mondo. Cfr. Peter J. HUGILL, *Le comunicazioni mondiali dal 1844. Geopolitica e tecnologia*, Milano, Feltrinelli, 2005 (ed. orig. 1999), p. 61.

⁵⁹ Giuseppe LO GIUDICE, *Trieste, l'Austria ed il Canale di Suez*, Catania, Università degli Studi, 1979, p. 204.

(interessati invece alle funzioni paradiplomatiche del Lloyd e delle sue filiali soprattutto nel Mediterraneo orientale)⁶⁰ riuscivano a tenere bassi i costi di gestione (oppure, ma è lo stesso, i sussidi statali necessari a pareggiare i conti), pur continuando a garantire un elevato livello nella quantità e nella qualità dei servizi, riuscendo ad intercettare anche una parte dei traffici italiani verso l'estero.

Ad esempio un trasporto effettuato da Trieste a Massaua tramite il Lloyd austriaco costava meno della metà di uno stesso trasporto effettuato dalla Navigazione Generale Italiana da Napoli a Massaua⁶¹. Il Lloyd riuscì pure ad assorbire gran parte dei traffici italiani con l'Estremo Oriente (nel 1892 venne inaugurata la linea rapida Trieste-Shanghai, formando una rete di collegamenti tra il Mediterraneo e l'India, la Cina e altre città del Giappone), finendo con il rappresentare quasi un canale obbligato per le merci che dall'Europa meridionale si dirigevano verso quei mari.

Nel 1870 il valore complessivo delle esportazioni austriache era paragonabile a quello di paesi molto più piccoli, come il Belgio o l'Olanda, e soltanto di poco superiore a quello svizzero, mentre nel 1913 risultava superiore anche al valore italiano. In quegli anni, il valore delle esportazioni austriache crebbe del 351% se calcolato a prezzi correnti, e del 994% se calcolato a prezzi costanti⁶². In altre parole, l'economia asburgica si stava aprendo ai mercati internazionali con una velocità superiore rispetto alla media, dopo secoli di continentalismo centroeuropeo, proprio nei decenni immediatamente precedenti alla propria dissoluzione.

Per quanto riguardava gli aiuti statali, è stato significativamente osservato che «se l'Italia al 1° luglio 1914 disponeva di un complesso di servizi sovvenzionati che copriva 3.920.469 miglia con 127 piroscafi e una sovvenzione totale di 26 milioni, il Lloyd da solo esercitava linee [sovvenzionate] per 2.056.810 miglia con 60 piroscafi ed una sovvenzione totale di 10 milioni di lire, oltre a facilitazioni minori»⁶³. La prassi

⁶⁰ Cfr. Elmar SAMSINGER, *Aus einem Reisehandbuch des Österreichischen Lloyd – Orientreisen um 1900*, in *Österreich in Istanbul: K. (u.) K. Präsenz im Osmanischen Reich*, a cura di Rudolf AGSTNER, Elmar SAMSINGER, Wien-Berlin, Lit. Verlag, 2010, pp. 299-331.

⁶¹ Ludovica DE COURTEN, *La marina mercantile italiana nella politica di espansione (1860-1914). Industria, finanza e trasporti marittimi*, Roma, Bulzoni, 1989, p. 215.

⁶² La media europea per il periodo era pari al 329% a prezzi correnti. I dati italiani corrispondono al 223% a prezzi correnti ed al 527% a prezzi costanti. I dati originali in Angus MADDISON, *The World Economy, I, A Millennial Perspective*, Paris, Oecd, 2006, pp. 358 e 360.

⁶³ DE COURTEN, *La marina mercantile italiana* cit., p. 128.

adottata dall'Austria nel periodo a cavallo tra i due secoli non consisteva soltanto nel concentrare sul Lloyd la maggior parte delle sovvenzioni erogate (quasi 11 milioni di corone sui 14 annualmente concessi)⁶⁴, ma anche nel creare importanti vantaggi sul continente per le attività marittime, con sconti sulle tariffe ferroviarie per merci da imbarcare in porti nazionali, aiuti alla navalmeccanica e forti investimenti per la costruzione di una potente flotta militare⁶⁵, impiegando somme ingentissime nel riarmo marittimo. A livello europeo le spese militari raddoppiarono tra il 1880 ed il 1900, e raddoppiarono ancora tra 1900 e 1914, con un interessante e rivelatore parallelismo rispetto ai flussi internazionali dei capitali⁶⁶.

Da parte loro, nel quadriennio 1904-1907, l'Italia impiegò il 33% delle risorse militari complessive nel rinnovo della propria flotta, la Germania il 54% e l'Austria il 58%, la percentuale più alta tra tutte le grandi marine del mondo⁶⁷.

L'inevitabile disfunzionalità commerciale della Triplice Alleanza

Com'è noto, nel 1882, nei processi che portarono alla stipulazione della Triplice Alleanza, prevalsero essenzialmente considerazioni dinastico-politiche, seppure alcuni tra i motivi che spinsero l'Italia ad allearsi anche con l'Austria fossero di natura marittima, come la contesa con la Francia per le zone d'influenza nel Mediterraneo meridionale, che aveva portato alla presa di Tunisi da parte dei francesi nel maggio dell'anno precedente alla sigla del trattato.

⁶⁴ In particolare, il 36% della cifra complessiva sovvenzionava linee del Lloyd Austriaco per il Mediterraneo orientale ed il Mar Nero, il 28% per l'Oltre Suez ed il 10% per linee locali congiungenti Trieste e la Dalmazia. I dati in: Mario ALBERTI, *Trieste e la sua fisiologia economica*, Roma, Associazione fra le società italiane per azioni, 1916, p. 46.

⁶⁵ Louis A. GEBHARD, *Austria-Hungary Dreadnought Squadron: the Naval Outlay of 1911*, in «Austrian History Yearbook», 4-5 (1968-69), pp. 245-265.

⁶⁶ Giovanni ARRIGHI, *The Long Twentieth Century. Money, Power, and the Origins of Our Times*, London - New York, Verso, 2010 (nuova edizione), pp. 177 ss.

⁶⁷ A dir la verità, in Italia la politica di riarmo marittimo era iniziata prima che in Austria-Ungheria. Cfr. le considerazioni svolte da Francesco S. NITTI, *Il bilancio dello Stato dal 1862 al 1896-97*, Napoli, Soc. anonima cooperativa tipografica, 1900, citato in Fabrizio BATTISTELLI, *Armi: nuovo modello di sviluppo? L'industria militare in Italia*, Torino, Einaudi, 1982², pp. 23-28. Poi Paolo FERRARI, *Amministrazioni statali e industrie nell'età giolittiana. Le commesse pubbliche tra riarmo e crisi economica 1911-1914*, in «Italia contemporanea», 180 (1990), pp. 451-479.

Nonostante le ambiguità insite in una alleanza che riuniva aspirazioni in realtà divergenti ed una partecipazione italiana giudicata fin dall'origine del tutto disallineata rispetto ai partners⁶⁸, il fatto che l'Italia poté, almeno in parte, appoggiarsi alla Triplice per lo sviluppo delle sue aspirazioni nel Mediterraneo consentì all'«ultima tra le grandi potenze» di inserirsi comunque nei più importanti giochi internazionali.

Il riflesso marittimo della Triplice Alleanza, però, mise in mostra più spesso gli aspetti divisivi che quelli collaborativi del patto. A partire dalle ambizioni mediterranee della Germania⁶⁹, per arrivare alle contese tra Italia ed Austria per i finanziamenti alle attività di trasporto marittimo⁷⁰.

Negli anni successivi alla stipulazione del patto, partendo da una condizione economica piuttosto simile (soprattutto rispetto alle aree più sviluppate) i tre paesi iniziarono a divergere sensibilmente, reagendo in maniera diversa alle opportunità dello sviluppo: industrializzazione accelerata ed atteggiamento aggressivo sui mercati internazionali per la Germania⁷¹, espansione territoriale per l'Austria-Ungheria, ed alcuni più o meno goffi tentativi di espansione oltremare per l'Italia, con risultati alterni tra Crispi e Giolitti, come sappiamo.

Se la Germania iniziò ben presto ad utilizzare la Triplice come retroterra per la sua *Weltpolitik*, seguendo da vicino il modello britannico⁷², per i due contraenti più deboli la questione principale era evitare di rimanere decisamente ultimi, e quindi sottomessi. Infatti l'integrazione tra economie così diverse, che peraltro progredirono su sentieri di sviluppo commercialmente divergenti (cfr. l'Appendice), non poteva che far scattare anche i meccanismi tipici della gravitazione distorta, a tutto svantaggio dei partners meno forti.

⁶⁸ «Italy's role from 1860 to 1914 had more in common with that of a small Balkan State or a colony than a Great Power» (Richard J.B. BOSWORTH, *Italy, the Least of the Great Powers: Italian foreign policy before the First World War*, Cambridge, Cambridge University Press, 1979, p. 2).

⁶⁹ Alan J.P. TAYLOR, *The Habsburg Monarchy 1809-1918. A History of the Austrian Empire and Austria-Hungary*, London, Hamish Hamilton, 1948, p. 201.

⁷⁰ All'epoca, le polemiche erano roventi. Un esempio: «Si ha da ricordare che, in Italia, le vigenti leggi marittime, ispirandosi ancora alle Colbertiane del secolo XVII, sono soverchiamente antichate. [...] Strano egli è che il popolo dal cui cervello scaturirono le leggi marittime più antiche e sapienti [...] sia attualmente governato in mare da leggi meno sagaci e pratiche di fronte a molti altri popoli civili» (Carlo DE AMEZAGA, *Sull'Amministrazione della Marina Mercantile*, in «Rivista Nautica», 7, 14-15, 1898).

⁷¹ Robert MILLWARD, *The State and Business in the Major Powers. An Economic History 1815-1939*, London - New York, Routledge, 2013, pp. 77-97.

⁷² Illuminante, soprattutto per la sua attenzione alle proiezioni commerciali, Ferdinand TÖNNIES, *Englische Weltpolitik in Englischer Beleuchtung*, Berlin, Springer, 1915.

La progressiva definizione della «centralità» economica tedesca finì inevitabilmente per comprimere gli altri due contraenti, spingendoli sempre più verso una condizione semiperiferica: formalmente indipendente, ed in grado di esprimere una soggettività economica significativa nella divisione internazionale del lavoro, ma incapace di sviluppare forze propulsive tali da rimanere sulla frontiera della evoluzione tecnologica ed organizzativa, e quindi tendenzialmente destinati verso posizioni sempre più marcate di subordinazione e clientelismo nei confronti dei paesi del «centro»⁷³.

Comprensibilmente gli svantaggiati elaborarono comportamenti tali da mantenere i privilegi dell'alleanza, ma nel contempo cercando di trovare spazi tali da consentire attività autonome, guadagnando qualche possibilità per sterilizzare gli indesiderati meccanismi di subordinazione, in atto o anche solo potenziali. Italia e Austria-Ungheria però condividevano la stessa posizione semiperiferica nell'economia internazionale, tanto da non poter evitare una competizione per le stesse direttrici di proiezione verso i mercati internazionali. La questione del controllo degli spazi marittimi mediterranei si era aperta relativamente in ritardo, ma aveva assunto le stesse caratteristiche dei confronti che si stavano svolgendo nell'Atlantico settentrionale, seppur in proporzioni minori, considerata la dimensione degli stati chiamati in causa e l'importanza degli interessi coinvolti.

Il commercio marittimo adriatico era il principale spazio economico condiviso tra Austria e Italia, e quindi divenne comprensibilmente il maggiore piano di frizione tra le due dinamiche di estensione della sovranità economica, come aveva già indicato Rubattino nella sua lettera del 1881. Due linee d'intervento confliggenti, anche se generate da esigenze diverse: in senso difensivo per l'Austria, che vedeva declinare il proprio ruolo; molto più assertiva l'Italia, anche se indebolita da una dotazione svantaggiosa dei fattori e da politiche non prive di svolte ed incertezze, che comunque non sembrano aver prodotto rilevanti effetti negativi⁷⁴.

Inoltre, tanto l'Impero degli Asburgo quanto il nuovo Regno dei Savoia dovevano difendere la propria posizione nella ridefinizione dei ruoli economici in atto in Europa dalla fine degli anni Ottanta, per non

⁷³ Immanuel WALLERSTEIN, *World-systems analysis. An introduction*, Durhnam - London, Duke University Press, 2004.

⁷⁴ Harold JAMES, Kevin O'ROURKE, *La prima globalizzazione e i suoi contraccolpi*, in *L'Italia e l'economia mondiale dall'Unità a oggi*, a cura di Gianni TONIOLO, Venezia, Marsilio, 2013, pp. 53-95: 71-72.

rimanere schiacciati al di sotto delle dinamiche di vertice, che si stavano facendo sempre più diffidenti in vista dell'inevitabile confronto diretto⁷⁵.

Un esempio del reale grado di influenza degli interessi commerciali sulle relazioni internazionali è il recente libro di Nicholas Lambert, *Planning Armageddon*⁷⁶, nel quale l'autore offre una convincente immagine di come, fin dall'inizio del secolo, la crescente collisione tra interessi globali britannici e attività germaniche oltremare avesse prodotto una serie di studi e riflessioni, anche di carattere strategico-militare, su un piano ben più ampio della semplice pianificazione di uno scontro tra eserciti (e flotte), riproponendo anche nella cultura d'approccio alla guerra quelle generalità e complessità che ormai segnavano l'ultima fase della modernizzazione europea nota come *belle époque*.

This book offers a radical reinterpretation of the nature and significance of the relationship between economics and sea power before and during the First World War. It focuses on Great Britain's development of a novel and highly sophisticated approach to economic coercion in the event of war against Germany. [...] The objective of "economic warfare", as here termed, was to precipitate the rapid collapse of an enemy's financial systems and so disorganize its economy as to produce military paralysis. The perceived benefit of such an outcome was a quick victory at a relatively low cost⁷⁷.

In sostanza riemerge un vecchio tema, già diffuso e dibattuto addirittura prima della guerra⁷⁸: la crescita economica tedesca minava alla base la supremazia britannica, che quindi non poteva che sottomettersi, oppure tentare di bloccare in tutti i modi i possibili sbocchi verso l'esterno del sistema economico tedesco, in maniera tale da soffocarne (per quanto possibile) le pulsioni espansive⁷⁹.

⁷⁵ «For the long-established powers, Britain, France, and Austria-Hungary, the issue was whether they could maintain themselves in the face of these new challenges to the international status quo. For the new powers, Germany, Italy, and Japan, the problem was whether they could break through to what Berlin termed a "world-political freedom" before it was too late» (Paul M. KENNEDY, *The Rise and Fall of the Great Powers. Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*, London, Unwin Hyman, 1988, p. 196).

⁷⁶ Nicholas A. LAMBERT, *Planning Armageddon: British economic warfare and the First World War*, Cambridge (Mass.) - London (UK), Harvard University Press, 2012.

⁷⁷ Ivi, p. 1.

⁷⁸ Norman ANGELL, *The Great Illusion: A Study of the Relation of Military Power in Nations to Their Economic and Social Advantage*, London, William Heinemann, 1911³.

⁷⁹ «Thanks to the use of new technology, force and force projection were seen by imperial powers as the way to define both the dominant (yet still contested) definition of legitimacy and its application» (Jeremy BLACK, *Great Powers and the Quest for Hegemony. The world order since 1500*, London - New York, Routledge, 2008, p. 100).

Dal grande quadro globale le forze dinamiche della modernità (tecnologia, globalizzazione, gerarchizzazione tra aree e nazioni) lentamente invasero anche il campo di relazioni definito con la Triplice Alleanza, svelandone in parte la contraddizione insita nella sua natura anti-modernizzante (dal punto di vista politico e delle relazioni sociali, ovviamente, non economico-tecnologico), ma soprattutto alterando profondamente le relazioni tra i contraenti, e quindi anche gli obiettivi e le responsabilità reciproche nel perseguirli⁸⁰.

L'evoluzione economica a cavallo tra XIX e XX secolo però avvenne in gran parte al di fuori dell'area del Mediterraneo, spostando sensibilmente gli assi commerciali e le interazioni economiche⁸¹, configurando nell'area europea meridionale una situazione di crisi potenziale e quindi, come abbiamo visto, un aumento delle pulsioni che spingevano verso una più accentuata concentrazione e gerarchizzazione delle attività di intermediazione commerciale.

Nei trent'anni della Triplice, le differenze economiche tra i contraenti passarono dal 128% al 261% tra l'ultimo e il primo paese. Nelle relazioni tra economie nazionali una simile ridefinizione della bilancia economica non poteva che produrre effetti più che proporzionali nella bilancia dei rapporti politici, laddove la più forte tra le tre nazioni ormai dagli ultimi anni del XIX secolo stava conducendo una sua *Weltpolitik*, in fondo lasciando alle altre due soltanto la scelta tra diverse possibili forme di aggregazione o subordinazione⁸². Va inoltre notato che, nonostante le differenze, alla vigilia della Grande guerra, il blocco della Triplice contava da solo per quasi la metà del Pil continentale.

Gli anni della seconda rivoluzione industriale furono eccezionalmente prosperi per quasi tutti i paesi europei. Ciò che conta, però, nell'ottica di una ricostruzione degli squilibri nelle relazioni economiche, è soprattutto la dinamica dei rapporti tra paesi, piuttosto che la crescita complessiva. Tra il 1880 ed il 1910 l'economia tedesca più che raddoppiò, quella asburgica quasi raddoppiò, quella italiana aumentò del 50%. Nel 1910 il valore dell'economia italiana era la metà di quello per l'Austria-Ungheria, che a sua volta era metà del dato registrato per la Germania. In termini molto crudi, potremmo dire che l'Italia si trovava nella condizione di avere i minori costi (e i maggiori possibili vantaggi) derivanti

⁸⁰ Cfr. l'Appendice, tab. 1.

⁸¹ Cfr. l'Appendice, tab. 2.

⁸² Eber Malcom CARROLL, *Germany and the Great Powers 1866-1914. A Study in Public Opinion and Foreign Policy*, Hamden, Archon Books, 1966 (ed. orig. 1938).

dalla scelta di rompere quell'equilibrio, che la vedeva scivolare sempre più in una posizione subalterna, a meno che non fossero adottate scelte talmente drastiche da ribaltare completamente il quadro dei rapporti tra nazioni scelte come partners.

In sostanza, due tendenze sembrano emergere con una certa evidenza: da una parte, una sorta di de-triplicizzazione delle connessioni commerciali italiane (pur permanendo forti legami con la Germania), ed una sempre più evidente subordinazione del ruolo economico italiano rispetto a quello via via assunto dagli altri due paesi.

Esisteva però una terza dinamica, che in sintesi potremmo considerare quasi una risultante delle prime due: la capacità di penetrazione nei mercati internazionali.

Nel periodo considerato (1882-1914) l'intera economia continentale si era decisamente (imperialisticamente) proiettata verso l'esterno, con dati che però risultano ancora più significativi se rapportiamo i singoli casi nazionali uno con l'altro, ed inoltre se consideriamo il rapporto tra proiezione internazionale e crescita economica, per immaginare quale potesse realmente essere il peso della componente estera nella crescita, e quanto il controllo dei canali di mobilità di un sistema economico fosse importante per sostenerne la crescita e garantirne il benessere nel tempo.

In primo luogo il dato aggregato: le esportazioni europee erano passate da 4 ad oltre 10 miliardi di dollari-oro tra il 1880 ed il 1913, con un tasso di crescita medio annuo che era passato dal 2,2% del 1880 ad uno strabiliante 6,8% annuo nel 1913.

Poi il dato per i singoli paesi ci mostra come la Germania avesse pienamente sfruttato l'onda di crescita, avvantaggiandosene e agganciando una parte del proprio *surplus* di crescita proprio alle esportazioni, mentre l'Impero asburgico e l'Italia avevano perso posizioni relative⁸³.

Tab. 1 - Esportazioni di alcuni paesi, come percentuale del totale europeo.

	1830	1880	1890	1900	1910
Germania	-	18,2	17,4	19,6	20,4
Austria-Ungheria	4,7	7,4	6,5	7,0	5,6
Italia	-	5,3	3,8	4,9	4,5

⁸³ I dati, anche per la tabella seguente, sono tratti da Paul BAIROCH, *European Foreign Trade in the XIX Century: The Development of the Value and Volume of Exports (Preliminary Results)*, in «The Journal of European Economic History», 2, 1 (1973), pp. 5-36, tabb. 1 e 3.

Come sappiamo, i flussi commerciali avevano anche una loro componente politica (accordi privilegiati, tariffe, facilitazioni doganali), che determinava una parte delle condizioni di accessibilità dei mercati. La lotta tra Austria ed Italia per assicurarsi questi vantaggi era anche un elemento del gioco più ampio, che vedeva i due paesi competere per trovare a tutti i costi agganci e stimoli per evitare che il divario con la Germania si allargasse ulteriormente.

Valutare nel dettaglio le ricadute politiche di simili tendenze non è facile⁸⁴, e non avrebbe senso in questa sede. Ciò che potremmo anticipare, rimandando ad un momento successivo l'approfondimento, è il riconoscimento dell'Adriatico come territorio d'elezione per l'affermazione delle ambizioni d'espansione commerciale dei due paesi semiperiferici, entrambi interessati a guadagnarsi robusti collegamenti con l'economia internazionale, tanto da poter trasformare da semiperiferica a, potremmo dire, semicentrale la propria posizione nella topografia dell'egemonia economica europea⁸⁵.

In parte il declassamento relativo della due economie era collegato ai ritardi dell'area mediterranea, che ospitava traffici e affari tradizionali ma proprio per questo poco dinamici, oppure di fatto di secondaria importanza rispetto alle correnti atlantiche, come nel caso del trasporto degli emigranti verso le Americhe.

Ne è una prova il fatto che fino agli anni 1890 anche nell'Europa meridionale era aumentata la quota di esportazioni costituita da prodotti manifatturati rispetto alle materie prime, in parallelo con quanto stava avvenendo nel Nord Europa. Negli anni successivi, invece, la quota di prodotti industriali aumentò ancora nell'Europa del Nord, ma diminuì nell'Europa meridionale: un chiaro segnale di rallentamento delle dinamiche modernizzatrici e della ripresa delle forze subordinanti che spingevano verso la periferia anche nazioni, come l'Italia, che avevano compiuto sforzi notevoli per rimanere agganciate al centro dell'economia mondiale⁸⁶.

⁸⁴ «The further Italy's commercial ties with Germany or Austria are studied, the deeper the investigation of the *sottogoverno* of foreign policy, the less clear become the direct influences on foreign policy» (BOSWORTH, *Italy, the Least* cit., p. 204).

⁸⁵ *Semicentrale* nel senso di paesi che operavano secondo l'obiettivo di integrare sempre più la propria economia rispetto a quelle dei paesi centrali, mentre *semiperiferica* sarebbe quell'economia che concentra la miglior parte delle proprie risorse nell'evitare di scivolare in una posizione del tutto periferica. Cfr. *Semiperipheral State in the World-Economy*, a cura di William G. MARTIN, New York - London, Greenwood Press, 1990.

⁸⁶ Albert G. KENWOOD, Alan L. LOUGHEED, *The growth of the international economy 1820-2000: an introductory text*, London, Routledge, 1999, pp. 84-88.

Gli scambi mediterranei risultavano relativamente sempre più poveri e marginali, nel senso che la loro ridotta dinamica risultava sempre meno sufficiente a sostenere gli investimenti per la accelerata modernizzazione tecnologica dell'intero sistema della mobilità, considerato anche che quegli stessi miglioramenti si traducevano in maggiore efficienza e quindi in minore profitto per singola unità mobilizzata, si trattasse di merci, persone o informazioni. Il tutto si traduceva in difficoltà crescenti per sostenere non solo le proprie possibilità di proiezione all'estero (e quindi la velocità della crescita economica all'interno) ma anche il ruolo di media potenza e quindi la propria indipendenza rispetto ai sistemi politico-economici veramente capaci di autosostenersi. Nel caso della Triplice, la Germania ormai aveva decisamente conquistato il ruolo di *leader*, con l'Impero Asburgico e l'Italia in gara per mantenere almeno una sostanziale parità, nella seconda fila.

Per l'Austria-Ungheria, l'espansione all'esterno, ed il relativo miglioramento delle condizioni economiche all'interno rappresentava uno dei migliori canali per sostenere la modernizzazione dello Stato ad un livello che almeno non fosse troppo distante rispetto al modello tedesco, nei confronti del quale continuava ad essere registrato un regresso relativo⁸⁷. Una espansione economica trainata da un aumento delle esportazioni rappresentava inoltre una possibile, ed innovativa, soluzione al problema della coesione interna di un paese che, oltre ad essere sfibrato dai contrasti nazionali, doveva ancora trovare un equilibrio tra una struttura istituzionale da vecchio regime ed un contenuto socioeconomico che aveva tutte le intenzioni di agganciare pienamente le più dinamiche traiettorie dello sviluppo, utilizzando potenzialità ancora non del tutto sfruttate⁸⁸.

Dopo una prima fase di assestamento, ma soprattutto dopo il deciso intervento britannico a Suez⁸⁹, il traffico Mediterraneo "di transito" stava diventando una specie di rebus estremamente complesso da decifrare, dopo il fallimento delle iniziative crispine in Africa orientale nel 1896, ed i successi giolittiani in Libia, Egeo e Albania. D'altra parte, il controllo austriaco sulla Bosnia e i riflessi della sua centralizzazione

⁸⁷ Max-Stephan SCHULTZE, *Patterns of growth and stagnation in the late nineteenth century Habsburg economy*, in «European Review of Economic History», 4 (2000), pp. 311-340.

⁸⁸ David F. GOOD, Tongshu MA, *The economic growth of Central and Eastern Europe in comparative perspective, 1870-1989*, in «European Review of Economic History», 2 (1999), pp. 103-137.

⁸⁹ David S. LANDES, *Banchieri e pascià: finanza internazionale e imperialismo economico*, Torino, Bollati Boringhieri, 1990 (ed. orig. 1958).

delle risorse balcaniche resero significativi, nel turbare l'equilibrio, anche le (in altri tempi trascurabili) iniziative serbe nell'Adriatico, che gli austriaci temevano avessero favorito gli italiani, oppure i movimenti diplomatici dell'Impero Ottomano, che la diplomazia italiana temeva fosse diventato un partner silente della Triplice. La Triplice, così, nata per gestire problemi essenzialmente continentali, si trovò sempre più coinvolta nella gestione di problemi mediterranei, per i quali non poteva avere strumenti di mediazione.

Dopo la conquista italiana della Libia, il Mediterraneo orientale fu riconosciuto per ciò che era ormai da tempo: una arena troppo piccola per poter ospitare la coesistenza di due strutture logistiche (materiali e immateriali) destinate a sostenere l'espansione economica e commerciale verso l'esterno di due nazioni sospinte verso i margini dello sviluppo europeo. L'Austria-Ungheria era dotata delle migliori risorse (dalle compagnie di navigazione alle reti della mobilità terrestre), ma dalla parte dell'Italia stava la consapevolezza di essere in svantaggio e la volontà di utilizzare tutti i mezzi disponibili per rimanere l'unico vincitore.

San Giuliano was an expansionist, but he understood that Italian expansion had to come by diplomatic means - really, given Italian weakness, by diplomatic conjuring. To be a successful conjurer, it is necessary to be quick, to change the scene often, and thus to prevent anyone from stopping the show and pointing out that the tricks lack a real basis. This essentially was San Giuliano's policy, 1912-14, both within the Triple Alliance and towards the Triple Entente⁹⁰.

Ma l'Adriatico non era soltanto un canale attraverso il quale far passare le spinte espansive. Era un sistema complesso, al quale afferiva un retroterra ampio ed estremamente articolato, le cui connessioni vennero quasi completamente divelte dalla guerra combattuta per acquisirne il controllo.

Il 1914 ed il «capolinea evolutivo» della Venezia Giulia

Il ruolo da primato svolto da Trieste nel «quinto» Mediterraneo descritto da David Abulafia sembra essere un buon punto di partenza per entrare nel dettaglio delle sedimentazioni locali dei movimenti generali visti nelle pagine precedenti:

In 1852 nearly 80 per cent of goods arrived on sailing ships, but by 1857 only about two-thirds did so. The major trading partner of Trieste was the

⁹⁰ BOSWORTH, *Italy, the Least* cit., p. 297.

Ottoman Empire, accounting for around one third of exports in the 1860s, but the United States, Brazil, Egypt, England, Greece all enjoyed regular contact with Trieste; its shipping took third place after Great Britain and France in the commerce of Alexandria, ahead of Turkey and Italy, nor did this business slacken in the late nineteenth century. The range of goods is also impressive, though most were simply forwarded to Vienna and the Habsburg heartlands: coffee, tea and cocoa, large quantities of pepper, rice and cotton. Between the year the canal opened and 1899, the quantity of goods transported almost quadrupled.

The history of Trieste and of Austrian Lloyd reveals the opportunities and frustrations faced by those seeking to exploit the new conditions in the Mediterranean during the nineteenth century. Mediterranean navigation had changed beyond recognition: the Great Sea was now a passage-way to the Indian Ocean, and making the passage was an entirely different experience from anything in past times; information shuttled back and forth as the mail networks developed; there was a greater degree of peace and safety than at any time since the heyday of the Roman Empire. Yet it was not the Austrians, nor the Turks, nor even the French, who dominated the Mediterranean, but imperial Britain⁹¹.

Ad un livello molto macro, però, va detto che si trattava di iniziative di retroguardia, perché ormai le più dinamiche traiettorie di sviluppo si erano spostate al di fuori del Mediterraneo, che comunque costituiva la via obbligata per l'estensione della sovranità economica italiana e per i suoi commerci, sempre più diretti al di fuori del Continente⁹².

Per l'Austria, invece, la necessità di compensare la propria continentalità per inserirsi non subordinatamente nella corsa ai collegamenti marittimi portò a largheggiare nelle risorse messe a disposizione del commercio internazionale, tanto da costruire condizioni di vantaggio superiori rispetto al livello che veniva considerato normale⁹³.

⁹¹ David ABULAFIA, *The Great Sea. A Human History of the Mediterranean*, Oxford, Oxford University Press, 2011, pp. 560-561. Le citazioni sono da Giuseppe LO GIUDICE, *L'Austria, Trieste ed il Canale di Suez*, Catania, Università degli Studi di Catania, 1981.

⁹² Per una «geografia delle esportazioni italiane» cfr. Giovanni FEDERICO, Nikolaus WOLF, *I vantaggi comparati*, in *L'Italia e l'economia mondiale dall'Unità a oggi*, Venezia, Marsilio, 2013, pp. 454-485: 468 per il dettaglio.

⁹³ «Fra gli altri vantaggi artificiali [goduti dal porto di Trieste], due provvedimenti di politica commerciale del governo di Vienna: i dazi preferenziali, e cioè in base ad una tariffa minore dell'ordinaria per le merci riesportate, e le tariffe differenziali e cumulative, che consentivano a Trieste di servire paesi, che senza di esse, avrebbero costituito il retroterra di altri porti» (Epicarmo CORBINO, *I porti di Trieste e Fiume. I porti della Sardegna*, in «Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica», s. IV, 65, 6, 1924, pp. 334-361: 339 per il riferimento).

Da una parte il progressivo allontanamento dal Mediterraneo del baricentro dei traffici mondiali, dall'altra le crescenti tensioni economiche all'interno del quadro politico della Triplice restringevano di molto gli spazi operativi disponibili per proseguire lungo il sentiero tradizionale dello sviluppo economico di Trieste e della Venezia Giulia.

In fondo, la competizione per evitare l'ultimo posto vedeva l'Italia tendenzialmente soccombere, e quindi avere maggior vantaggio nel cambiare radicalmente le regole del gioco. Soprattutto se la posta in palio era costituita dalle condizioni di accessibilità ai mercati internazionali, condizioni per le quali era particolarmente attrezzato il sistema di mobilità incentrato su Trieste: linee marittime, ferroviarie e telegrafiche, con tutta la dotazione di capitali cognitivo, umano e sociale necessaria per farlo funzionare.

Fino al 1907 in Austria gran parte delle sovvenzioni servirono per potenziare una sola compagnia di navigazione, che progressivamente perse le caratteristiche di un'impresa privata e venne assorbita all'interno delle ampie maglie dello Stato asburgico. Tutto ciò non portò ad una perdita dell'efficienza complessiva del sistema, né ad un soffocamento dell'iniziativa privata. Inoltre i trattati di commercio stipulati tra Italia, Germania ed Austria-Ungheria nel 1891, successivamente rinnovati nel 1904 e nel 1906, avevano strettamente legato le attività marittime austriache ed italiane, creando di fatto condizioni operative più favorevoli per le compagnie di navigazione austriache (tecnologicamente più avanzate), mentre avevano svantaggiato quelle italiane⁹⁴. Fino alla conquista italiana della Libia la competizione per il controllo dei collegamenti marittimi nel Mediterraneo orientale poté svolgersi lungo canali per l'Austria di secondaria importanza, considerata anche l'ambivalenza degli interessi asburgici⁹⁵.

Nei primi anni Dieci del Novecento, invece, la rapida azione italiana in Nordafrica e nel Dodecanneso, la penetrazione in Albania, assieme alle sempre più insistenti richieste della Serbia per ottenere uno sbocco

⁹⁴ «Nonostante il trattato con l'Austria contemplasse la parità di trattamento per tutte e due le bandiere nei rispettivi porti sotto ogni aspetto, in pratica la disparità delle leggi portuali dei due paesi ed il numero molto più elevato dei porti italiani andava tutto a nostro svantaggio» (Ludovica de COURTEN, *La marina mercantile italiana nella politica di espansione (1860-1914)*. *Industria, finanza e trasporti marittimi*, Roma, Bulzoni, 1989, p. 122).

⁹⁵ «The desperate efforts to be strong on all fronts ran serious risk of making the [Habsburg] empire weak everywhere» (Paul M. KENNEDY, *The Rise and Fall of the Great Powers: Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*, London, Unwin Hyman, 1988, p. 218).

nell'Adriatico, cambiarono drasticamente le condizioni di vantaggio che la migliore organizzazione e la più avanzata tecnologia avevano procurato per i collegamenti asburgici⁹⁶.

Negli anni della rivoluzione dei trasporti la dotazione marittima della Venezia Giulia poté essere pienamente dispiegata al servizio dell'intera economia della Mitteleuropa, con risultati spettacolari: nel periodo 1870-1910 l'economia della regione austriaca del Litorale crebbe in termini reali del 223%, seconda soltanto alla regione dell'Alta Austria, mentre nel decennio 1900-1910 la crescita fu del 55%, ovvero la più alta in assoluto tra tutte le regioni austriache⁹⁷, con livelli di vita e salari tra i più alti di tutto l'Impero, eccettuata la capitale⁹⁸.

Com'era da aspettarsi, i risultati raggiunti dal sistema economico del Litorale erano fortemente caratterizzati da una grande presenza delle attività terziarie e dal più spiccato «market potential» dell'intero impero asburgico, con dati che significativamente migliorarono nel tempo, e raggiunsero nel 1914 un livello quasi quintuplo rispetto a quello del 1880⁹⁹.

Simili risultati si spiegano con il fatto che il sistema marittimo centrato su Trieste fu largamente il più precoce nell'adottare le nuove prospettive all'interno dell'intera area dell'Adriatico, tanto da mettere sotto pressione i «delicati equilibri» esistenti con i porti vicini¹⁰⁰. Già nel 1882 a Trieste «i lavori di edificazione del porto franco iniziarono a produrre i primi risultati»¹⁰¹, mentre a Roma erano in corso le discussioni accese dalla lettera di Raffaele Rubattino.

L'incremento quantitativo dei flussi commerciali non riuscì a sanare una delle debolezze di fondo del sistema economico locale, rappresentata dalla scarsità di capitale finanziario disponibile agli investimenti

⁹⁶ BOSWORTH, *Italy, the Least* cit., pp. 220 ss.

⁹⁷ Carlo CICCARELLI, Anna MISSIAIA, *Business Fluctuations in Imperial Austria's Regions, 1867-1913: New Evidence*, LSE Economic History Working Papers Series, 186/2014, tab. 1.

⁹⁸ Tomas CVRCEK, *Wages, Prices, and Living Standards in the Habsburg Empire, 1827-1910*, in «The Journal of Economic History», 73, 1 (2013), pp. 1-37.

⁹⁹ Max Stephan SCHULZE, *Regional Income Dispersion and Market Potential in the Late Nineteenth Century Hapsburg Empire*, London School of Economics Working Papers, 106/07.

¹⁰⁰ Andrea CAFARELLI, *Il leone ferito. Venezia, l'Adriatico e la navigazione sussidiata per le Indie e l'Estremo Oriente (1866-1914)*, Roma, Viella, 2014, pp. 99 ss.

¹⁰¹ Daniele ANDREOZZI, *Centro e confine. Porto, spazi e strategie portuali a Trieste tra XVIII e XXI secolo*, in *I porti della penisola italiana*, atti del convegno di studi (Ancona, 8-9 aprile 2011), Ospedaletto-Pisa, Pacini, 2011, pp. 13-24: 18.

nel settore marittimo. Si trattava di una lacuna importante, soprattutto perché l'incremento nei volumi dei trasporti era più quantitativo che qualitativo e risultava eccentrico rispetto alle più dinamiche e ricche correnti di scambio internazionale, e quindi avrebbe trovato sempre maggiori difficoltà a remunerare i crescenti capitali necessari per mantenersi efficiente, intercettando per tempo le novità tecnologiche ed organizzative. In altre parole, come ogni sistema logistico anche le strutture più economicamente dinamiche del Litorale non potevano produrre reddito autonomamente, e quindi la loro prosperità non era un prerequisito per lo sviluppo, ma solo una condizione d'esistenza, per di più dipendente da altri.

D'altra parte il sistema triestino aveva subito un importante *shock* nel 1891, quando il declassamento della città conseguente alla notevole riduzione delle aree considerate al di fuori dello spazio doganale austriaco modificò in profondità lo spirito dei rapporti tra la classe media cittadina ed il centro viennese¹⁰², depotenziando uno degli elementi caratteristici della crescita economica nell'età industriale, come la sicurezza di sé e la confidenza nell'autodeterminazione nella gestione dei propri capitali e del proprio impegno professionale¹⁰³. Dal punto di vista materiale, infatti, la limitazione dei privilegi del porto franco non produsse risultati apprezzabili. Dal punto di vista politico, invece, rappresentò un momento di svolta, tanto da trasformare i rapporti tra il centro viennese e l'avamposto marittimo austriaco sull'Adriatico¹⁰⁴, e da avviare quel processo che allargò il consenso verso una possibile diversa configurazione della collocazione commerciale triestina e quindi delle sue relazioni economico-politiche.

L'immagine della città dipinta alla vigilia della guerra da Mario Alberti divenne anche dopo la fine del conflitto il punto di riferimento per i ragionamenti su Trieste, anche a causa della sua natura semi-ufficiale, dal momento che venne edita a cura della Associazione fra le

¹⁰² Giulio MELLINATO, *Mediterranei e mitteleuropei. Contributo allo studio dell'idea di benessere commerciale a Trieste nell'ultima età asburgica*, in «Acta Histriae», 18, 1-2 (2010), pp. 229-246.

¹⁰³ Commentando lo stadio degli studi all'epoca, Gregory Clark affermò che «a society of rational, materially self-interested individuals, such as economists traditionally conceive, would be unable to foster the Industrial Revolution. It is in societies where material interests in production technology are replaced by intellectual, nationalistic, or moral interests that progress occurs» (Gregory CLARK, *Economic growth in history and in theory*, in «Theory and Society», 22, 1993, pp. 871-886: 881).

¹⁰⁴ *Storia economica e sociale di Trieste* cit., II.

società italiane per azioni¹⁰⁵. Il retroterra fideistico e i salti logici che ne contraddistinguevano il pensiero possono forse essere colti meglio dalle pagine di uno tra i tanti fascicoletti di propaganda derivati dalla sua opera maggiore:

L'avvenire nazionale del Paese non può prescindere dal possesso di Trieste. Ma neppure l'avvenire economico dell'Italia è concepibile all'infuori del grande porto Adriatico, che è la chiave dell'economia balcanica, lo strumento della penetrazione commerciale nel Levante. [...] Trieste, Venezia e Fiume, mentre assoggetteranno all'Italia tutti i traffici fra l'Europa di mezzo ed il Levante, consolideranno potentemente la nostra situazione mediterranea. [...] Con l'annessione della Venezia Giulia, insomma, l'Italia risolverà i due massimi problemi della sua politica estera: il dominio sull'Adriatico ed il primato nel Mediterraneo¹⁰⁶.

Fino al 1891, l'economia triestina visse un periodo eccezionalmente felice anche perché era un'isola di liberismo incastrata dentro un sistema statale tendenzialmente protezionista, che però aveva un estremo bisogno di materie prime per le proprie industrie ed il proprio mercato interno. Questo flusso in entrata doveva essere pareggiato con un flusso in uscita, che quindi veniva favorito in ogni modo dal governo (le «tariffe adriatiche» ferroviarie, ad esempio) per evitare sbilanci commerciali e quindi pericolosi deflussi di valuta. La stessa evoluzione, quindi, creava legami più stretti con l'economia asburgica (e quindi un aumento quantitativo dei traffici), ma anche un impoverimento degli spazi di intermediazione sui quali il ceto commerciale ed impiegatizio di Trieste fondavano la propria prosperità¹⁰⁷. Nel 1880 Bismarck poteva ancora riferirsi a Trieste come l'unico porto della Germania sui mari meridionali¹⁰⁸, mentre nel 1900 un manuale sulla storia del commercio stampato a Trieste ne collocava *naturalmente* il raggio d'affari all'interno degli orizzonti economici (ed intellettuali) austriaci, acquisendo come dato ormai indiscutibile l'avvenuta nazionalizzazione del tessuto economico della città¹⁰⁹.

¹⁰⁵ Mario ALBERTI, *Trieste e la sua fisiologia economica*, Roma, Associazione fra le società italiane per azioni, 1915.

¹⁰⁶ ID., *Trieste*, in «I problemi attuali», 1, 5-6 (15 febbraio 1915), pp. 24-31.

¹⁰⁷ Daniele ANDREOZZI, Alessandra MARIN, Loredana PANARITI, *Trieste tra spazio e mito*, in «Città e storia», 8, 2 (2013), pp. 275-302: 283-287.

¹⁰⁸ Alan J. P. TAYLOR, *The Struggle for Mastery in Europe 1848-1918*, Oxford, Clarendon Press, 1954, p. 263.

¹⁰⁹ Gustav BUNZEL, *Der Handel*, Triest, F.H. Schimpff, 1900.

D'altra parte la necessità italiana di uscire dalla marginalizzazione relativa nella quale la costringeva la cornice ormai stretta della Triplice, assieme alla volontà di alcuni circoli giuliani di risolvere in senso mediterraneo l'ambivalenza dell'orientamento economico triestino portò all'incontro che, di fatto, fece accendere la lenta combustione che avrebbe portato l'Italia ad intervenire contro il resto della Triplice nel maggio 1915. Che gli interessi italiani fossero diretti anche contro ciò che Trieste rappresentava per la connessione tra l'economia mitteleuropea ed i mercati internazionali non venne ovviamente divulgato¹¹⁰.

Per Fiume, invece, il riferimento deve andare alle peculiarità della metà ungherese dell'impero asburgico: un quasi-stato dalle grandi ambizioni, ma con una continentalità ancora più spiccata di quella austriaca, in un periodo nel quale sembrava che il mondo fosse pieno di opportunità per tutti, e che bastasse soltanto raccogliere lì dove si trovavano. Ovvero, molto spesso sempre più lontano dall'Europa.

Fiume grossomodo seguì il sentiero già percorso da Trieste, avvantaggiandosi da un lato della propria arretratezza (che gli consentiva di imitare l'esempio più progredito, guadagnando tempo prezioso) e dall'altro della bramosia dei gruppi dirigenti ungheresi di sfuggire alla propria «continentalità», e di conquistarsi visibilità, autonomia e rispetto all'interno di un contesto economico e politico più grande rispetto alla cerchia degli interessi asburgici.

Il ritardo e la compressione nel tempo dell'aggancio fiumano alla compiuta modernità marittima non poteva che lasciare alcuni segni. In primo luogo il massiccio e pervasivo intervento dello Stato, e quindi l'accentuazione delle dinamiche istituzionali (al posto di quelle competitive e personali) nella selezione delle priorità immediate, degli obiettivi strategici e, non meno importante, delle persone incaricate della gestione del tutto.

In generale era l'intero sviluppo ungherese a collocarsi all'interno di una scansione temporale successiva rispetto a quello austriaco: tra il 1870 ed il 1890 il Pil pro capite ungherese crebbe per una percentuale più che doppia rispetto a quello austriaco (il 34%, contro il 14%),

¹¹⁰ «There was a practical aim behind the agitation for Trieste. The shipping firms of Genoa and Venice wished to cut Trieste off from its hinterland and so to divert the Mediterranean trade of central Europe to themselves. But it was hardly possible to avow the ruin of Trieste as the object of nationalist agitation» (TAYLOR, *The Struggle for Mastery* cit., p. 263).

mentre nell'intero periodo 1870-1913 il Pil pro capite ungherese crebbe dell'1,32% all'anno, quello austriaco poco più dell'1%¹¹¹.

Proprio a partire dalla seconda metà degli anni Settanta iniziò anche il «recupero di Fiume»¹¹², in seguito al completamento del collegamento ferroviario con l'interno (nel 1873), che fu accompagnato da un ampio rinnovamento delle strutture del porto, finanziato quasi completamente dallo stato ungherese¹¹³. In parallelo con l'espansione dell'economia ungherese, dagli anni Ottanta del secolo scorso Fiume visse un'evoluzione ancor più rapida di quella triestina: il tonnellaggio delle navi arrivate crebbe da 280.000 tsl nel 1871 a 7 milioni nel 1913, il valore delle merci esportate per mare negli stessi anni passò da 22 milioni di corone a 478 milioni. Nel 1913 Fiume era il decimo porto nell'Europa continentale, non molto distante da Venezia, che in quegli anni stava vivendo un periodo di forte declino¹¹⁴.

Per un porto essenzialmente voluto dalla politica, gli sconvolgimenti successivi alla Grande guerra non potevano che essere devastanti. Per dieci anni, tra il 1914 ed il 1924, in pratica a Fiume non ci fu alcuna autorità in grado di affrontare efficacemente la questione portuale, ed in seguito semplicemente divenne troppo tardi.

Per Trieste la questione del riavvio nel dopoguerra non può essere riassunta in poche parole¹¹⁵. Basti ricordare che nell'immediato dopoguerra la discussione relativa alla sparizione dell'architettura istituzionale asburgica veniva considerata più importante di quella relativa al complicato ed ancora semisconosciuto sistema di stati medio-piccoli che ne aveva preso il posto¹¹⁶.

¹¹¹ Max-Stephan SCHULTZE, *Patterns of growth and stagnation in the late nineteenth century Habsburg economy*, in «European Review of Economic History», 4 (2000), pp. 311-340.

¹¹² Il movimento commerciale di Trieste passò da 280 milioni di fiorini nel 1855 a 340 nel 1867. Negli stessi anni, il porto di Fiume vide i propri traffici diminuire da 14 milioni di fiorini ad 11. Cfr. Rocco BABICH, *La concorrenza tra Trieste e Fiume nell'anteguerra*, in «Quaderno mensile. Istituto federale di credito per il Risorgimento delle Venezia», 2, 12 (1923), pp. 1-28. I dati citati sono a p. 7.

¹¹³ Cfr. Laszlo KATUS, *Transport revolution and economic growth in Hungary*, in *Economic development in the Habsburg Monarchy in the Nineteenth century*, a cura di John KOMLOS, New York, Columbia University Press, 1983, pp. 183-204.

¹¹⁴ Cfr. le tabelle ed i diagrammi riportati in BABICH, *La concorrenza tra Trieste e Fiume* cit.

¹¹⁵ Per l'intero argomento si rimanda a Laura CERASI, Rolf PETRI, Stefano PETRUNGARO, *Porti di frontiera: industria e commercio a Trieste, Fiume e Pola tra le guerre mondiali*, Roma, Viella, 2008.

¹¹⁶ «Il suo retroterra [di Trieste] gli è stato staccato da una serie di nuove linee di confine, e dalla sospensione delle misure artificiali adottate dall'Austria per legare i mercati di consumo a quell'emporio marittimo» (CORBINO, *I porti di Trieste e Fiume* cit., p. 346).

Dopo i decenni del vivace (soprattutto nelle statistiche) sviluppo prebellico, le potenzialità evolutive dell'economia della Venezia Giulia rimasero intrappolate all'interno di quella funzione politica che il sistema economico della regione aveva rivestito negli anni della accesa contesa marittima tra Austria e Italia. Il dopoguerra, più ancora che il primo conflitto mondiale, rese evidente il fatto che il sistema marittimo asburgico, ed in particolare Trieste, funzionasse come *hub* per entrambe le modernizzazioni, tanto da rendere vani i tentativi prebellici volti a dirottare su Venezia una parte dei traffici italiani che transitavano per Trieste¹¹⁷.

D'altro canto, nonostante la progressiva nazionalizzazione e territorializzazione del suo sistema commerciale, Trieste e, in quota minore, Fiume, prima del conflitto erano rimaste arene economiche sufficientemente ibride per poter attirare contemporaneamente flussi commerciali sia continentali che mediterranei, avvalendosi nel contempo delle strutture amministrative e dei (generosi) finanziamenti statali asburgici, all'interno di un compromesso di fatto che, anche dopo il 1891, lasciava discrete libertà agli operatori commerciali. L'ulteriore nazionalizzazione di quelle che erano in realtà due esempi di *gateway city*¹¹⁸ ne bloccò le capacità di adattamento alle circostanze, finendo con l'essere il vero capolinea evolutivo per l'intero complesso sistema delle relazioni economiche dell'Adriatico settentrionale.

Il mondo marittimo adriatico potrebbe sembrare un po' autistico, osservandone superficialmente i comportamenti, ma si tratta di una sensazione dovuta all'assunzione di un incorretto metro di giudizio: il settore marittimo non va valutato osservandolo con i criteri della produzione industriale, oppure con quelli dei servizi diretti alla creazione e redistribuzione delle risorse. Andrebbe invece analizzato con criteri suoi propri, innanzitutto ponendo al centro dell'attenzione la contraddizione fondamentale che sostenne la crescita del sistema marittimo asburgico: essere l'avamposto verso il resto del mondo di uno Stato essenzialmente continentale non soltanto nella geografia, ma anche, e forse soprattutto, nella politica e nella sua mentalità. Uno stato continentale, dal grande passato e dalle grandi ambizioni, tanto da ritenere indispensabile alli-

¹¹⁷ Epicarmo CORBINO, *I porti da Ancona a Venezia*, in «Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica», s. IV, 64, 10 (1923), pp. 477-501: 496-501.

¹¹⁸ Giulio MELLINATO, *Leggere una città. La storia di Trieste scritta negli spazi di vita e lavoro*, in *Frontiere invisibili? Storie di confine e storie di convivenza*, a cura di Anna Maria VINCI, Trieste, Edizioni Università di Trieste, 2010, pp. 74-98.

nearsi alle altre potenze nella ricerca di quell'espansione marittima che venne affidata ai professionisti giuliani.

Partendo da una complessa valutazione di una simile natura intrinsecamente ibrida del panorama economico della Venezia Giulia alla vigilia della Grande guerra, e collocandola storicamente nell'età della massima espansione delle forme europee di produzione e consumo, credo possano emergere con maggiore chiarezza anche le caratteristiche di quella sorta di malattia autoimmune che ne bloccò l'evoluzione successiva, negli anni Venti e Trenta del Novecento: tanto più la crisi avanzava, tanto più la si cercava di curare nazionalizzando l'economia locale, aggravando ulteriormente il problema.

Forse, senza rendersene conto, Epicarmo Corbino trovava un modo estremamente efficace per descrivere la fine di un'epoca, e già nell'immediato dopoguerra considerava naturale usare il passato nel descrivere le caratteristiche dell'ambiente economico triestino: «Trieste era non solo un grande emporio marittimo, ma anche un centro marinaro di molta importanza»¹¹⁹.

GIULIO MELLINATO

¹¹⁹ CORBINO, *I porti di Trieste e Fiume* cit., p. 339.

APPENDICE STATISTICA

Tab. 1 - Popolazione, Pil e Pil pro capite nella Triplice Alleanza, 1882-1913¹²⁰

Anno	Germania			Austria-Ungheria			Italia		
	Popolazione (milioni)	Pil (milioni di \$ 1990)	Pil pro capite (\$ 1990)	Popolazione (milioni)	Pil (milioni di \$ 1990)	Pil pro capite (\$ 1990)	Popolazione (milioni)	Pil (milioni di \$ 1990)	Pil pro capite (\$ 1990)
1882	45,72	106.509	2.330	36,17	66.318	1.834	28,56	55.950	1.959
1883	46,02	112.204	2.438	36,45	67.082	1.840	28,77	57.078	1.984
1884	46,40	115.069	2.480	36,80	68.877	1.872	28,98	56.437	1.947
1885	46,71	117.922	2.525	37,14	68.585	1.847	29,19	57.697	1.977
1886	47,13	118.679	2.518	37,47	68.407	1.826	29,40	59.725	2.031
1887	47,63	123.380	2.590	37,81	71.376	1.888	29,61	61.031	2.061
1888	48,17	128.601	2.670	38,13	72.258	1.895	29,82	61.180	2.052
1889	48,72	132.026	2.710	38,50	71.019	1.845	30,04	59.688	1.987
1890	49,24	136.243	2.767	38,84	74.637	1.922	30,25	60.725	2.007
1891	49,76	136.185	2.737	39,13	76.688	1.960	30,46	61.944	2.034
1892	50,27	141.718	2.819	39,40	77.670	1.971	30,67	61.882	2.018
1893	50,76	148.782	2.931	39,69	79.602	2.006	30,88	63.200	2.047
1894	51,34	152.380	2.968	40,06	81.642	2.038	31,09	63.873	2.054
1895	52,00	159.530	3.068	40,42	85.307	2.111	31,30	64.596	2.064
1896	52,75	165.271	3.133	40,72	85.315	2.095	31,51	65.505	2.079
1897	53,57	170.019	3.174	41,26	84.090	2.038	31,72	65.967	2.080
1898	54,41	177.331	3.259	41,67	88.910	2.134	31,93	66.294	2.076
1899	55,25	183.771	3.326	42,09	91.530	2.175	32,14	67.211	2.091
1900	56,05	191.574	3.418	42,53	91.678	2.156	32,35	68.979	2.132
1901	56,87	187.167	3.291	42,97	92.387	2.150	32,53	70.359	2.163
1902	57,77	191.418	3.314	43,38	95.622	2.204	32,70	72.110	2.205
1903	58,63	202.028	3.446	43,76	97.499	2.228	32,83	73.510	2.239
1904	59,48	210.264	3.535	44,14	94.406	2.139	33,02	75.539	2.288
1905	60,31	214.792	3.561	44,47	101.910	2.292	33,19	77.617	2.339
1906	61,15	221.110	3.616	44,80	108.351	2.419	33,32	80.475	2.415
1907	62,01	230.987	3.725	45,20	109.615	2.425	33,51	82.698	2.468
1908	62,86	234.868	3.736	45,58	111.678	2.450	33,79	84.821	2.510
1909	63,72	239.587	3.760	45,98	113.792	2.475	34,12	86.552	2.537
1910	64,57	248.245	3.845	46,38	115.878	2.498	34,38	87.535	2.546
1911	65,36	256.879	3.930	46,75	117.244	2.508	34,68	89.613	2.584
1912	66,15	267.922	4.050	47,12	124.134	2.634	35,03	92.624	2.644
1913	66,98	280.005	4.181	47,51	122.385	2.576	35,42	96.384	2.721

¹²⁰ Tratto dal dataset utilizzato da Stephen BROADBERRY, Alexander KLEIN, *Aggregate and per Capita GDP in Europe, 1870-2000: Continental, Regional and National Data with Changing Boundaries*, 27 October 2011, presso l'url <http://www.lse.ac.uk/economicHistory/pdf/Broadberry/EuroGDP2.pdf>. Dati originali disponibili presso l'url www.lse.ac.uk/economicHistory/pdf/Broadberry/EuroGDP2dataset.xls

Tab. 2a - Destinazioni delle esportazioni di Italia e Germania, 1860-1910¹²¹ (in percentuale sul totale delle esportazioni).

	Anni	Europa	Nord America	Sud America	Asia	Africa	Oceania
Germania	1860	88,3	7.0	2.6	2.0	0.1	-
	1880	84.6	9.0	3.1	2.9	0.3	0.1
	1900	78.3	9.3	4.8	5.0	1.6	1.1
	1910	74.0	9.0	7.8	5.9	2.3	1.0
Italia	1860	93.7	1.3	1.9	1.1	2.1	-
	1880	89.1	5.4	2.4	1.4	1.7	-
	1900	76.9	9.5	7.2	2.7	3.4	0.4
	1910	65.8	13.3	11.6	4.4	4.3	0.4

Tab. 2b - Bilancia commerciale dei paesi della Triplice (1860-1910; milioni di dollari correnti e %)¹²².

	1860		1890		1910	
	In valore	In % delle importazioni	In valore	In % delle importazioni	In valore	In % delle importazioni
Austria-Ungheria	+ 23,7	+ 23,3	+ 64,6	+ 27,6	-94,3	-16,3
Germania	+ 15,0	+ 4,5	- 170,2	- 17,4	- 397,6	- 18,4
Italia	- 50,0	- 31,2	- 72,2	- 29,2	- 231,2	- 36,9

Tab. 3a - PIL lordo dei paesi della Triplice, in milioni di \$ 1960¹²³.

	1830	1870	1880	1890	1900	1910	1913
Germania	7.235	16.697	19.993	26.454	35.800	45.523	49.760
Austria-Ungheria	7.210	11.380	12.297	15.380	19.400	23.970	26.050
Italia	5.570	8.273	8.745	9.435	10.820	12.598	15.624
Europa continentale	49.910	95.340	103.420	117.280	152.260	190.930	212.771

¹²¹ Paul BAIROCH, *Geographical Structure and Trade Balance of European Foreign Trade from 1800 to 1970*, in «The Journal of European Economic History», 3, 3 (1974), pp. 557-608: 575 per i dati.

¹²² Ivi, p. 586.

¹²³ Dati da Paul BAIROCH, *Commerce extérieur et développement économique de l'Europe au XIX siècle*, Paris, Mauton, 1976, tab. 49, p. 154. Per il 1913 cfr. Id., *Europe's Gross National Product: 1800-1975*, in «The Journal of European Economic History», 5, 2 (1976), pp. 273-341: 303 per i dati.

Tab. 3b - PIL lordo, in milioni di \$ 1960 (indici rispetto al 1830)¹²⁴.

	1830	1870	1880	1890	1900	1910	1913
Germania	100	230,78	276,34	365,64	494,82	629,21	687,77
Austria-Ungheria	100	157,84	170,55	213,31	269,07	332,45	361,30
Italia	100	148,53	157,00	169,39	194,25	226,18	280,50
Europa continentale	100	191,02	207,21	234,98	305,07	382,55	426,31

Tab. 3c - PIL lordo, in milioni di \$ 1960 (variazioni in % rispetto alla colonna precedente)¹²⁵.

	1830	1870	1880	1890	1900	1910	1913
Germania	7.235	130,78	19,74	32,32	35,33	27,16	9,31
Austria-Ungheria	7.210	57,84	8,06	25,07	26,14	23,56	8,68
Italia	5.570	48,53	5,71	7,89	14,68	16,43	24,02
Europa continentale	49.910	91,02	8,47	13,40	29,83	25,40	11,44

Tab. 4a - PIL pro capite di alcuni paesi, in \$ 1960¹²⁶.

	1830	1870	1880	1890	1900	1910	1913
Germania	245	426	443	537	639	705	743
Austria-Ungheria	250	305	315	361	414	469	495
Italia	265	312	311	311	335	366	441
Europa continentale	228	330	331	344	408	455	-

Tab. 4b - PIL pro capite di alcuni paesi, indici rispetto al 1830.

	1830	1870	1880	1890	1900	1910	1913
Germania	100	173,88	180,82	219,18	260,82	287,76	303,26
Austria-Ungheria	100	122,00	126,00	144,40	165,60	187,60	198,00
Italia	100	117,74	117,36	117,36	126,42	138,11	166,41
Europa continentale	100	144,74	145,18	150,88	178,95	199,56	-

¹²⁴ Ivi.¹²⁵ Dati da BAIROCH, *Commerce extérieur* cit., tab. 49, p. 154.¹²⁶ Ivi. Per il 1913 cfr. Paul BAIROCH, *Europe's Gross National Product: 1800-1975*, in «The Journal of European Economic History», 5, 2 (1976), pp. 273-341: 286 per i dati.

Tab. 4c - PIL pro capite di alcuni paesi, in \$ 1960, variazione % rispetto alla colonna precedente.

	1830	1870	1880	1890	1900	1910	1913
Germania	245	73,88	3,99	21,22	18,99	10,33	5,39
Austria-Ungheria	250	22,00	3,28	14,60	14,68	13,29	5,54
Italia	265	17,74	-0,32	0,00	7,72	9,25	20,49
Europa continentale	228	44,74	0,30	3,93	18,60	11,52	-

Tab. 5a - Distribuzione (in percentuale) delle importazioni ed esportazioni italiane per continente (anni vari, 1882-1913)¹²⁷.

Anno	Europa		America		Altro	
	Import	Export	Import	Export	Import	Export
1882	85,1	86,6	7,8	8,2	7,1	5,2
1887	85,8	87,0	5,3	9,8	8,9	3,3
1892	80,7	80,9	10,5	14,9	8,8	4,2
1897	76,0	78,9	14,5	15,0	9,5	6,1
1902	72,7	74,4	15,0	18,9	12,3	6,7
1907	71,5	70,3	16,7	22,9	11,8	6,8
1913	65,4	63,7	22,2	23,3	12,4	13,1

Tab. 5b - Distribuzione (in percentuale) delle importazioni ed esportazioni italiane per alcuni paesi (anni vari, 1882-1913)¹²⁸

Anno	Austria-Ungheria		Francia		Germania		Gran Bretagna		USA	
	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export
1882	14,5	11,5	23,7	35,8	6,7	5,7	22,3	7,2	5,3	4,8
1887	14,8	8,4	19,5	36,9	9,9	10,5	18,2	7,2	3,8	3,3
1892	10,1	11,1	14,2	15,1	12,5	13,9	20,4	11,3	6,6	10,7
1897	11,4	12,4	13,2	9,5	12,7	16,1	18,5	10,7	10,2	8,4
1902	9,9	8,5	10,2	11,4	12,5	16,6	16,1	9,7	11,8	11,9
1907	8,6	7,8	9,1	10,6	18,0	15,3	17,7	8,0	13,3	11,8
1913	7,0	8,7	7,9	9,2	16,9	13,7	15,7	10,3	14,0	10,4

¹²⁷ Rielaborazione da: Giovanni FEDERICO, Sandra NATOLI, Giuseppe TATTARA, Michelangelo VASTA, *Il commercio estero italiano 1862-1950*, Roma-Bari, Laterza, 2011 (Collana storica della Banca d'Italia), pp. 220-224.

¹²⁸ Ivi, pp. 125-129.