

Società Italiana degli Storici Economici

INNOVARE NELLA STORIA ECONOMICA: TEMI, METODI, FONTI

Roma, Università Roma Tre, 10-11 ottobre 2014

Estratto

Fondazione Istituto Internazionale
di Storia Economica "F. Datini"

Innovare nella storia economica: temi, metodi, fonti: atti del convegno, Università Roma 3, 10-11 ottobre 2014. – Prato, Fondazione Istituto Internazionale di Storia Economica “F. Datini” / Società Italiana degli Storici Economici, 2016

<http://www.istitutodatini.it/collane/htm/varie9.htm>

ISBN (online): 978-88-95755-65-6

La Fondazione Datini si dichiara fin d’ora disponibile ad assolvere i suoi obblighi per l’utilizzo delle immagini contenute nel volume nei confronti di eventuali aventi diritto.

© aprile 2016 Fondazione Istituto Internazionale di Storia Economica “F. Datini”

Via ser Lapo Mazzei 37
59100 Prato (Italy)
<http://www.istitutodatini.it>

Printed in Italy

INDICE

| | | |
|---|------|-----|
| ANTONIO DI VITTORIO, Introduzione..... | » | 1 |
| OPERARE ALL'ESTERO | | |
| MAURIZIO PEGRARI, Il ruolo finanziario dei Nunzi Apostolici tra Ottocento e Novecento..... | pag. | 5 |
| MARIANNA ASTORE, Dalle technicalities alla storia: l'Ince e il controllo dei cambi tra politica economica e relazioni internazionali | » | 31 |
| VERONICA BINDA, MARIO PERUGINI, Nella buona e nella cattiva sorte? Le joint venture tra multinazionali straniere e imprese locali in Italia in una prospettiva di lungo periodo | » | 57 |
| FORME D'IMPRESA TRA PASSATO E FUTURO | | |
| FRANCO AMATORI, L'impresa dopo Chandler (1970---2014) | pag. | 99 |
| ANGELA ORLANDI, Le prestazioni di una holding tardo medievale rilette attraverso alcune teorie di management e la Social Network Analysis..... | » | 117 |
| P. BATTILANI, G. BERTAGNONI, L'utilizzo del <i>social network</i> nel <i>marketing</i> : le imprese cooperative negli anni Sessanta | » | 149 |
| UNA PRESENZA DI LUNGO PERIODO: L'IMPERO OTTOMANO | | |
| VERA COSTANTINI, Il rinnovamento della politica economica veneziana nei Balcani visto dalle fonti ottomane (1578-1617)..... | pag. | 185 |
| STEFANIA ECCHIA, A sostegno della Sublime Porta: la cooperazione tra governo, notabili e contadini attraverso le fonti giuridiche palestinesi di fine Impero ottomano | » | 197 |
| INNOVARE NEL METODO: L'ANALISI QUANTITATIVA | | |
| G. FAVERO, Hybridising Institutional and Ethnographic Approaches to the History of Statistics in Italy | pag. | 217 |
| PIER ANGELO TONINELLI, La dinamica delle società di capitale in Italia secondo le rilevazioni del BUSA, 1883-1913 | » | 233 |
| MANFREDI ALBERTI, Storia economica e fonti statistiche: un approccio critico | » | 269 |

SNODI E PROBLEMI NELLA STORIA DELL'ITALIA MARITTIMA

| | | |
|---|------|-----|
| ROBERTO GIULIANELLI, Finanziare l'industria. Il credito navale nell'Italia della <i>golden age</i> (1950-1973) | pag. | 283 |
| GIULIO MELLINATO, La rivalità marittima italo-austriaca: trasporti e spazi commerciali alla vigilia della Grande guerra | » | 301 |

STORIA ECONOMICA TRA AMBIENTE E *CULTURAL HERITAGE*

| | | |
|---|------|-----|
| GRAZIE PAGNOTTA, Nuovi percorsi della Storia economica. Le sollecitazioni della Storia dell'ambiente | pag. | 337 |
| G. STEMPERINI, G. M. TRAVAGLINI, La Storia Economica e il <i>Cultural Heritage</i> | » | 349 |
| RICCARDO CELLA, Studiare i Magazzini Generali: un terreno di incontro interdisciplinare per la Storia economica | » | 357 |

DISEGUAGLIANZE, SVILUPPI E RIMEDI

| | | |
|---|------|-----|
| GUIDO ALFANI, MATTEO DI TULLIO, Dinamiche di lungo periodo della disuguaglianza in Italia settentrionale: prime comparazioni..... | pag. | 369 |
| GIOVANNI GREGORINI, Welfare Systems e sviluppo locale italiano in età contemporanea: il caso di Brescia nel XX secolo..... | » | 397 |
| FRANCESCO AMMANNATI, La distribuzione della proprietà nella Lucchesia del tardo Medioevo | » | 421 |

LE MOLTEPLICI ARTICOLAZIONI DEL BEL PAESE

| | | |
|--|------|-----|
| D. MANETTI, Dalla storia dell'arte alla storia economica. Le carte della famiglia Vanni di Firenze (XVII-XIX secolo) | pag. | 459 |
| ILARIA SUFFIA, La dimensione nascosta: industria minore e interconnessioni nella 'città delle grandi fabbriche'. Sesto San Giovanni durante il Novecento ... | » | 495 |
| C. BESANA, R. D'ERRICO, Per una storia del settore caseario nell'Italia del Novecento. Note su una ricerca in corso | » | 541 |

STORIA ECONOMICA FRA INFORMATICA E UN APPROCCIO FILOSOFICO

| | | |
|--|------|-----|
| FRANCESCO GUIDI BRUSCOLI, Un progetto di digitalizzazione di libri contabili: il <i>Borromei Bank Research Project</i> | pag. | 571 |
| MONIKA POETTINGER, Tra storia ed economia: Otto Neurath..... | » | 591 |
| AMEDEO LEPORE, La Storia Economica come sintesi di culture: il metodo diacronico e diatopico oltre la divisione tra Economia e Storia..... | » | 615 |

Giulio Mellinato

*La rivalità marittima italo-austriaca:
trasporti e spazi commerciali alla vigilia della Grande guerra*

The alliance choices made by states define the structure of security cooperation networks and spill over into other cooperative networks, including trade and institutions.

[Zeev Maoz, 2011¹]

Nel 1882, Italia ed Austria-Ungheria (assieme alla Germania) firmarono una alleanza che impegnava gli stati contraenti essenzialmente sul piano politico². Nel 1915 l'Italia entrava in guerra contro gli ex alleati, in primo luogo sulla base di rivendicazioni territoriali, che però contenevano al loro interno anche una evidente valutazione delle potenzialità economiche connesse con quello stesso auspiciato riordnamento territoriale.

In particolare con riferimento a Trieste, la propaganda irredentista sottolineava soprattutto gli aspetti positivi della presenza marittima austriaca nei porti italiani, considerando la collaborazione tra i due sistemi di mobilità marittima non solo come possibile, ma spontaneamente attuabile, con mutuo beneficio, allorquando fossero stati sciolti i vincoli asburgici, considerati come artificiali ed economicamente soffocanti.

In realtà, l'osservazione del succedersi degli avvenimenti da una prospettiva più vasta consente di catturare un maggior numero di variabili in gioco, e ci può accompagnare verso una valutazione più organica almeno di una parte del retroterra che contribuì alla decisione italiana di ribaltare le alleanze, e di entrare in guerra a fianco degli ex nemici.

¹ Z. MAOZ, *Networks of Nations. The Evolution, Structure, and Impact of International Networks, 1816-2001*, Cambridge 2011 (Cambridge University Press).

² Cfr. G.E. RUSCONI, *1914: attacco a Occidente*, Bologna 2014 (Il Mulino), in particolare pp. 81-85. A proposito dei riflessi adriatici della Triplice e della politica di potenza nell'area, cfr. M. CATTARUZZA, *L'Italia e il confine orientale*, Bologna 2007 (Il Mulino), pp. 35 ss.

Nel corso dei tre decenni intercorsi tra la stipula dell'alleanza e la sua clamorosa rottura, numerosi elementi avevano contribuito a modificare profondamente il quadro di riferimento entro il quale si intrecciavano i rapporti tra le tre nazioni. In un caso specifico, quello della mobilità commerciale marittima, Austria-Ungheria ed Italia erano già arrivate ad una contrapposizione quasi frontale dei loro interessi e delle loro linee d'intervento, tanto da rendere quasi inevitabile che dalla contesa uscisse un solo vincitore. Lo scopo del presente studio è la ricostruzione delle condizioni all'interno delle quali quella contrapposizione crebbe fino a diventare inaccettabile, tanto da diventare uno degli elementi che spinsero l'Italia in guerra, permanendo come questione ancora aperta ben dopo la fine del conflitto.

Verranno inoltre indagati alcuni aspetti relativi all'evoluzione vissuta dal sistema marittimo mediterraneo nel corso dei due decenni precedenti la Grande guerra, concentrando l'attenzione sulla valutazione dell'importanza che determinati fattori esterni rispetto alla vendita di spazio a bordo ebbero sull'evoluzione del mercato marittimo (sussidi statali, discriminazioni di bandiera, pratiche doganali, ecc.), assieme alla sua importanza per l'evoluzione economica di Italia e Austria. Infatti, la natura semiperiferica delle due economie aumentava il valore strumentale attribuito al controllo dei collegamenti marittimi, inteso come garanzia per una piena e non subordinata globalizzabilità dell'intera struttura produttiva nazionale. Lungo una simile prospettiva, verrà considerata anche l'efficienza relativa che distingueva il policentrico sistema marittimo italiano e l'accentrato sistema dell'Austria-Ungheria³, considerando i due paesi che, all'epoca, facevano riferimento esclusivo al Mediterraneo per i loro collegamenti transoceanici.

³ Per quanto riguarda l'Italia nel periodo considerato, ancora validi sono i dati riportati in G. ROLETTO, *Porti, cantieri e navi d'Italia*, Brescia 1934 (Vannini). Per l'Adriatico asburgico cfr. G. MELLINATO, *Come isole sul continente: imprese e comunità nei centri navalmecanici della Venezia Giulia (1891-1920)*, in *Comunità di lavoro. Le opere sociali delle imprese e degli imprenditori tra Ottocento e Novecento*, a c. di L. TREZZI, V. VARINI, Milano 2012 (Guerini e Associati), pp. 53-77 e W. KLINGER, *La Cunard nel Quarnero: Fiume-New York (1904-1914)*, in "Quaderni", XXII, 2011, pagg. 7-45 (Centro di ricerche storiche-Rovigno).

1. LA NAZIONALIZZAZIONE DELLE ECONOMIE MARITTIME.

Negli anni dell'Unificazione nazionale lo stesso Camillo Cavour giudicava tutto sommato opportuno favorire ad Ancona le linee di navigazione austriache, mentre semmai si adoperava (inutilmente) per mutare il modello della navigazione a vapore austriaca a Genova, destinata a diventare il vero snodo delle comunicazioni internazionali a lunga distanza del nuovo Regno d'Italia⁴. Dagli ultimi decenni dell'Ottocento, invece, numerosi fattori avevano notevolmente accresciuto l'importanza (non solo economica) del bacino logistico-commerciale dell'Adriatico, spingendo verso un sempre più stretto controllo nazionale delle attività di trasporto.

In Italia, nei primi decenni unitari, la questione dell'adeguamento tecnologico ed organizzativo della flotta mercantile nazionale ai rapidi cambiamenti che stavano trasformando il sistema internazionale della mobilità marittima si sarebbe trascinato per anni, soprattutto a causa delle rivalità che contrapponevano i principali scali della Penisola e, all'interno di ognuno di essi, le divisioni tra chi non intendeva abbandonare il business dei trasporti a vela (ormai poco redditizio, ma anche meno esigente in fatto di capitali da investire) ed il ben più impegnativo settore della navigazione meccanica⁵.

Com'è noto, nella corso del XIX secolo l'espansione del commercio mondiale fu senza precedenti⁶. Nella prima metà del secolo, il sistema internazionale della mobilità commerciale marittima aveva risposto all'aumento della domanda di trasporto sviluppando essenzialmente la sua dimensione orizzontale, incrementando la capacità di movimentazione soprattutto dal punto di vista quantitativo, tanto che un po' dappertutto l'ampliamento del tonnellaggio complessivo a vela superò l'incremento della flotta meccanica ben oltre la metà del secolo. Intorno ai decenni 1860-1870 iniziò a manifestarsi una segmentazione del

⁴ Cfr. *Cavour & Trieste: percorsi, politica e commerci nel Risorgimento*, Trieste 2010 (Edizioni Comune di Trieste).

⁵ L. DE COURTEN, *La marina mercantile italiana nella politica di espansione, 1860-1914 : industria, finanza e trasporti marittimi*, Roma 1989 (Bulzoni). Per una visione dall'interno, cfr. O. CANCLA, *I Florio: Storia di una dinastia imprenditoriale*, Milano 2010 (Bompiani, II ed.). Giudizi coevi, corredati da informazioni e statistiche, in G. BETTOLO, *Stato e marina mercantile*, Roma 1903 (Nuova Antologia).

⁶ A. ESTEVADEORDAL, B. FRANTZ, A.M. TAYLOR, *The Rise and Fall of World Trade, 1870-1914*, NBER working paper 9318, November 2002.

mercato, che diede l'avvio ad una pratica di selezione tra le diverse tipologie di trasporto in senso verticale, dal punto di vista della qualità del servizio. I migliori trasporti a vapore, ormai articolatisi in una rete di collegamenti regolari di linea, nella maggior parte dei casi gestiti da poche, grandi società, erano riservati al trasporto passeggeri, alla corrispondenza ed a trasporti specializzati. Al livello intermedio stavano i trasporti a vapore più lenti e le migliori navi a vela, destinate soprattutto a viaggi lunghi, per loro natura più incerti ed irregolari, e per trasporti di massa. Al livello più basso rimanevano i residui dei vecchi collegamenti a vela, occupati soprattutto nel cabotaggio e nel trasporto di massa di merci non deperibili⁷.

A partire dal 1869, i cicli del sempre volatile mercato mondiale dei trasporti marittimi iniziarono a dipendere dai prezzi dei trasporti a vapore, relegando la vela ad una definitiva funzione subordinata e sussidiaria⁸, mentre l'indice generale dei costi dei trasporti subì una riduzione che poteva variare tra il 30 ed il 50% (a seconda delle rotte) tra la metà del XIX secolo e la prima guerra mondiale⁹. La diminuzione della redditività dei trasporti marittimi ebbe principalmente due effetti: da una parte, tutti gli operatori tentarono in ogni modo di ridurre i costi ed aumentare l'efficienza delle proprie organizzazioni, ricercando tutte le possibili forme di ottimizzazione delle attività svolte. Inoltre, aumentarono di molto i sussidi pubblici erogati a favore delle attività di trasporto marittimo. Cambiando la prospettiva dell'osservazione, possiamo dire che i diversi sistemi nazionali dedicati alla mobilità marittima subirono un po' dappertutto paralleli ed articolati processi di nazionalizzazione, che assunsero la forma di ingenti e prolungati trasferimenti di risorse dallo Stato ai diversi operatori del settore. In forma diretta, come nel caso dei sussidi alle Compagnie di navigazione (in varie forme, dai premi di navigazione ai rimborsi per spese effettuate all'estero)¹⁰, oppure in

⁷ Diversi casi nazionali in *Business History of Shipping. Strategy and Structure*, a c. di T. YUI, K. NAKAGAWA, Tokio 1985 (University of Tokio Press); *The World's Key Industry. History and Economics of International Shipping*, a c. di G. HARLAFTIS, S. TENOLD, J.M. VALDALISO, Basingstoke-New York 2012 (Palgrave Macmillan).

⁸ M. STOPFORD, *Maritime Economics*, London-New York 2009 (Routledge 3rd ed.), p. 108.

⁹ D.S. JACKS, CH.M. MEISSNER, D. NOVY, *Trade Booms, Trade Busts, and Trade Costs*, CESifo Working Paper No. 2767, August 2009.

¹⁰ All'epoca la polemica era molto forte. Cfr. E.M. BACON, *Manual of Ship Subsidies. An Historical Summary of the Systems of All Nations*, Boston 1911; R. MEEKER, *History of*

forma indiretta, come nel caso degli investimenti pubblici per i miglioramenti dell'attrezzatura portuale (in molti casi ad esclusivo beneficio delle Compagnie di navigazione nazionali, autorizzate ad operare nelle nuove aree) e per la creazione dei primi sistemi integrati dedicati alla logistica¹¹.

In tutti i Paesi europei, le opportunità di connessione con l'economia internazionale garantite dal sistema nazionale della mobilità marittima vennero considerate strategiche, al punto tale da giustificare spese ingenti e crescenti, soprattutto a cavallo tra Ottocento e Novecento¹². Nel contempo, la progressiva nazionalizzazione dei servizi di trasporto marittimo legava le attività delle Compagnie di navigazione sovvenzionate alla collocazione geostrategica generale che veniva scelta dal potere politico, che grazie al ruolo crescente nella garanzia della solidità delle finanze aziendali finiva per diventare quasi un socio occulto, ma influente, delle Compagnie stesse.

Sul piano politico, i nuovi sistemi di trasporto avevano provocato cambiamenti significativi nello sviluppo di una nuova concezione di egemonia, che non necessitava più delle ingombranti strutture dell'imperialismo territoriale, come dimostrava il caso della presenza britannica in America Latina. I responsabili politici europei divennero ben consapevoli del fatto che una flotta mercantile tecnologicamente aggiornata avrebbe potuto garantire benefici fondamentali per l'intero sistema economico nazionale, e non soltanto un limitato vantaggio commerciale negli scambi con alcuni mercati esteri. In altre parole, il nuovo livello di connettività tra le diverse parti del mondo, generato dalla mobilità meccanica (con riduzione dei costi, aumento dei volumi trasportati, e miglioramento della qualità e affidabilità dei viaggi) aveva iniziato a

Shipping Subsidies, New York 1905 (Publications of the American Economic Association, 3rd series).

¹¹ Ad esempio, nel caso adriatico, è stato notato che «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». L. DE COURTEN, *La marina mercantile italiana nella politica di espansione (1860-1914). Industria, finanza e trasporti marittimi*, Roma 1989 (Bulzoni), p. 122.

¹² Paul Kennedy fa risalire al 1884 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. P.M. KENNEDY, *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, London 1976 (Allen Lane), p. 178.

fornire anche nuovi strumenti per la proiezione verso l'esterno della sovranità economica di un Paese, con la conseguenza di creare condizioni per la subordinazione di un altro¹³.

Tanto più il sistema internazionale della mobilità marittima si integrava all'interno di una rete sempre più fitta di rapporti, tanto maggiore era l'interesse che spingeva le diverse Potenze ad intervenire in maniera sempre più massiccia nel tentativo di controllarne almeno alcune parti, in maniera tale da sincronizzarne i collegamenti con gli interessi geostrategici delle politiche d'espansione tipiche dell'età dell'Imperialismo¹⁴, in pratica depotenziando e svalutando proprio quei meccanismi globalizzanti che l'azione di nazionalizzazione intendeva utilizzare.

L'economia marittima italiana era in ritardo, in particolare all'interno delle fasce più alte del mercato internazionale, dove i flussi di traffico venivano sistematicamente intercettati da Compagnie di navigazione straniere. Nell'ambito delle più attrezzate flotte attive nel Mediterraneo, il tonnellaggio delle navi a vapore battenti bandiera italiana superò il tonnellaggio complessivo di quelle a vela soltanto nel 1907, mentre per la flotta austriaca la prevalenza del tonnellaggio a propulsione meccanica risaliva al 1893. La flotta mercantile francese aveva superato il saliente della meccanizzazione già nel 1886, e quella britannica nel 1883¹⁵.

Nel tentativo di correggere una simile condizione, nel corso degli anni, in Italia vennero varati numerosi provvedimenti volti a recuperare i diversi aspetti del ritardo marittimo accumulato già prima dell'Uni-

¹³ «Sea power can be very simply defined. It is the power that enables its possessor to send his troops and trade across the water which lies between nations and the objects of their desires, and to prevent his opponent from doing so. More simply still – control of the sea»: W.M. JAMES, *The Influence of Sea Power on the History of the British People*, Cambridge 1948 (Cambridge University Press), p. 8. Concetti analoghi sono presenti in pressochè tutti i classici della strategia marittima: A..TH. MAHAN, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660–1783*, Boston, 1894 (Little Brown and Company); W.O. STEVENS, A.F WESTCOTT, *A History of Sea Power*, New York 1920 (G.H. Doran Co). In generale, cfr. *A World Connecting: 1870-1945*, a c. di E.S. ROSENBERG, Cambridge-London 2012 (Belknap Press).

¹⁴ Si tratta di un concetto già presente in E.J. HOBBSAWM, *Industry and Empire. From 1750 to the Present Day*, 7th ed., London 1999 (Penguin, ed orig. 1968).

¹⁵ B.R. MITCHELL, *International Historical Statistics, Europe 1750-2000*, Basingstoke-New York 2003 (Palgrave Macmillan), tab. F4.

ficazione¹⁶, ma in realtà i due aspetti principali del problema non vennero mai affrontati direttamente: l'indisponibilità politica a concentrare le risorse in pochi centri attrezzati secondo gli standard internazionali, retrocedendo tutti gli altri scali al traffico locale, e l'ambiguità nei rapporti tra lo Stato finanziatore e le Compagnie di navigazione destinatarie dei sussidi.

Inoltre, la rapida evoluzione e ri-articolazione del mercato internazionale rendeva particolarmente acuti gli effetti del ritardo italiano soprattutto nei segmenti più alti della rete delle connessioni marittime, all'interno di un quadro che da tempo era segnato dalla prevalenza della bandiera straniera nella veicolazione del commercio estero italiano, che a sua volta avveniva soprattutto per via marittima.

Tab. 1. Esportazioni ed importazioni italiane (dati originali espressi in lire): percentuali delle vie marittima e terrestre, e percentuali relative alle bandiere delle navi che hanno effettuato il trasporto

| anni | Importazioni | | | | | Esportazioni | | | | |
|------|--------------|--------------------|-----------------|----------------------------------|-------|--------------------|-----------------|----------------------------------|-------|-------|
| | Via di terra | Via di mare | | | | Via di terra | Via di mare | | | |
| | | Bandiera nazionale | Bandiera estera | Bandiera estera su totale import | | Bandiera nazionale | Bandiera estera | Bandiera estera su totale export | | |
| 1871 | 30,86 | 69,14 | 35,55 | 64,45 | 44,56 | 47,71 | 52,29 | 47,03 | 52,97 | 27,69 |
| 1972 | 32,94 | 67,06 | 34,07 | 65,93 | 44,21 | 52,63 | 47,37 | 51,75 | 48,25 | 22,86 |
| 1873 | 32,18 | 67,82 | 36,21 | 63,79 | 43,26 | 51,39 | 48,61 | 51,89 | 48,11 | 23,39 |
| 1874 | 37,86 | 62,14 | 32,07 | 67,93 | 42,22 | 52,23 | 47,77 | 38,64 | 61,36 | 29,31 |
| 1875 | 36,96 | 63,04 | 28,03 | 71,97 | 45,37 | 49,16 | 50,84 | 39,14 | 60,86 | 30,94 |
| 1876 | 39,82 | 60,18 | 29,67 | 70,33 | 42,32 | 58,09 | 41,91 | 39,64 | 60,36 | 25,30 |
| 1877 | 39,04 | 60,96 | 31,61 | 68,39 | 41,69 | 50,56 | 49,44 | 36,22 | 63,78 | 31,54 |
| 1878 | 36,65 | 63,35 | 29,98 | 70,02 | 44,35 | 54,94 | 45,06 | 38,21 | 61,79 | 27,84 |
| 1879 | 33,99 | 66,01 | 31,57 | 68,43 | 45,17 | 50,64 | 49,36 | 37,87 | 62,13 | 30,67 |
| 1880 | 39,12 | 60,88 | 29,39 | 70,61 | 42,98 | 50,84 | 49,16 | 37,30 | 62,70 | 30,82 |
| 1881 | 36,78 | 63,22 | 29,82 | 70,18 | 44,37 | 52,91 | 47,09 | 43,46 | 56,54 | 26,63 |
| 1882 | 42,05 | 57,95 | 30,44 | 69,56 | 40,31 | 51,53 | 48,47 | 39,84 | 60,16 | 29,16 |
| 1883 | 42,51 | 57,49 | 31,66 | 68,34 | 39,29 | 51,18 | 48,82 | 42,84 | 57,16 | 27,90 |
| 1884 | 40,75 | 59,25 | 32,96 | 67,04 | 39,72 | 53,68 | 46,32 | 39,08 | 60,92 | 28,22 |
| 1885 | 37,99 | 62,01 | 32,99 | 67,01 | 41,55 | 58,65 | 41,35 | 40,26 | 59,74 | 24,70 |

¹⁶ Una approfondita disamina sulle diverse tipologie di finanziamento del settore marittimo in V.D. FLORE, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia, 2, L'azione dello Stato tra il 1860 e il 1965*, Roma 1970 (Bolletino informazioni marittime).

| | | | | | | | | | | |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1886 | 40,15 | 59,85 | 29,29 | 70,71 | 42,32 | 55,73 | 44,27 | 39,61 | 60,39 | 26,74 |
| 1887 | 41,08 | 58,92 | 30,55 | 69,45 | 40,92 | 55,46 | 44,54 | 40,54 | 59,46 | 26,48 |
| 1888 | 36,63 | 63,37 | 33,94 | 66,06 | 41,86 | 54,66 | 45,34 | 39,55 | 60,45 | 27,41 |
| 1889 | 34,96 | 65,04 | 28,93 | 71,07 | 46,22 | 53,25 | 46,75 | 43,36 | 56,64 | 26,48 |
| 1890 | 33,08 | 66,92 | 32,03 | 67,97 | 45,49 | 54,11 | 45,89 | 35,42 | 64,58 | 29,64 |
| 1891 | 36,91 | 63,09 | 31,79 | 68,21 | 43,03 | 55,96 | 44,04 | 39,65 | 60,35 | 26,58 |
| 1892 | 37,86 | 62,14 | 33,64 | 66,36 | 41,24 | 55,18 | 44,82 | 43,81 | 56,19 | 25,19 |

Fonte: MINISTRO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO. DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Annuario statistico italiano 1897*.

Nel campo della navigazione classificata come internazionale, nel 1892 il 78 % delle merci sbarcate ed il 76% delle merci imbarcate in tutti i porti del Regno su imbarcazioni a vela viaggiava su navi battenti bandiera italiana, mentre le percentuali erano rispettivamente soltanto dell'11% e del 23% nel caso di merci sbarcate o imbarcate da navi a vapore. Dal momento che la navigazione a vela contava soltanto il 15% per le merci imbarcate, ed il 34% per le merci imbarcate, la percentuale del commercio marittimo internazionale trasportata da navi straniere assommava complessivamente all'80% degli arrivi ed al 64% delle partenze¹⁷.

Una simile condizione di svantaggio causava due ordini di effetti negativi. In primo luogo, la concentrazione delle attività di trasporto nazionali soprattutto nelle fasce inferiori di mercato riduceva di molto il valore aggiunto ottenibile dai servizi, e quindi la redditività delle aziende, che inevitabilmente trovavano difficoltà relativamente maggiori a finanziare il proprio adeguamento tecnologico ed organizzativo. Inoltre, la concentrazione delle attività su tipologie di trasporto "diffuso", come il corto raggio, il cabotaggio o i traghetti, rendeva oltremodo difficoltosa (soprattutto dal punto di vista sociale e politico) la concentrazione delle attività in pochi snodi centralizzati, in grado di sviluppare economie di scala tali da autofinanziare (almeno in parte) l'innovazione organizzativa e logistica.

Scendendo nel dettaglio, i problemi maggiori si concentravano proprio sul versante adriatico. Nello stesso 1892, tra i sei porti italiani con il maggior traffico, Venezia (l'unico in Adriatico) risultava lo scalo con maggiore traffico internazionale, con un totale tra arrivi e partenze, a vela ed a vapore che superava il 78% del tonneggio complessivo di

¹⁷ Per tutti i dati relativi al 1892 cfr. MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO. DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Annuario statistico italiano 1892*, Roma 1893 (Tip. Nazionale di G. Bertero), pp. 591 ss.

tutte le merci transitate per quel porto. Se poi consideriamo che oltre l'80% della navigazione internazionale era effettuata da navi a vapore, il risultato non può che essere una rilevante presenza della bandiera straniera nei traffici veneziani più importanti, ben al di là di quanto possa essere indicato dalle semplici cifre.

Negli anni successivi, la realtà espressa da simili dinamiche non si modificò. In sostanza, per quanti sforzi fossero dispiegati per rendere tecnologicamente più moderna la flotta mercantile nazionale, l'evoluzione del mercato internazionale era tale da annullare le misure adottate per un recupero del ritardo, lasciando tutto sommato invariata la situazione.

Con l'attivazione delle correnti migratorie, maggiormente controllabili rispetto al traffico delle merci, la navigazione commerciale italiana trovò un ambito d'attività relativamente nuovo e in vario modo instradato verso i vettori nazionali già dalle zone di partenza degli emigranti, ed in seguito controllato centralmente con l'istituzione di un apposito Commissariato¹⁸. Ad ogni modo, la bandiera italiana faticava a controllare anche questo segmento protetto del mercato.

Nel dibattito politico italiano dell'epoca, la questione marittima più volte provocò accese controversie, in alcuni casi talmente intense da arrivare a mettere in crisi i Governi in carica¹⁹. Il settore della mobilità marittima rimase quindi sostanzialmente privo di prospettive strategiche, stretto tra indecisioni pubbliche da una parte e troppi e difficilmente componibili interessi privati, che però riuscivano ad essere politicamente molto influenti²⁰. Le rilevanti risorse che pur vennero investite non furono quindi efficaci nell'ammodernare la struttura o almeno evitare la perdita di competitività sul piano internazionale del sistema marittimo italiano.

¹⁸ *Storia dell'emigrazione italiana*, 1, *Partenze*, a c. di P. BEVILACQUA, A. DE CLEMENTI, E. FRANZINA, Roma 2009 (Donzelli), pp. 301 ss.

¹⁹ G. BARONE, *Lo Stato e la Marina mercantile in Italia (1881-1894)*, in "Studi storici", a. XV, 1974, 3, pp. 624-659.

²⁰ M.S. ROLLANDI, *L'organizzazione a bordo delle navi mercantili fra Otto e Novecento*, in S. ZANINELLI, M. TACCOLINI, *Il lavoro come fattore produttivo e come risorsa economica nella storia italiana*, Milano 2002 (Sise-Vita e Pensiero), pp. 523-544.

Tab. 2. Imbarco e sbarco di merci e viaggiatori in tutti i porti del Regno (navigazione a vapore). 1895-1905

| anni | Piroscafi arrivati | | | | | | Piroscafi partiti | | | | | |
|------|--------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------|
| | In complesso | | Bandiera italiana | | Bandiera estera | | In complesso | | Bandiera italiana | | Bandiera estera | |
| | Merce sbarcata (t) | Viaggiatori imbarcati | Merce sbarcata (t) | Viaggiatori imbarcati | Merce sbarcata (t) | Viaggiatori imbarcati | Merce imbarcata (t) | Viaggiatori imbarcati | Merce imbarcata (t) | Viaggiatori imbarcati | Merce imbarcata (t) | Viaggiatori imbarcati |
| 1895 | 7659216 | 424608 | 1657432 | 356650 | 6001784 | 67958 | 2612459 | 487046 | 1274067 | 397086 | 1338392 | 89960 |
| 1896 | 7583296 | 482020 | 1718451 | 400752 | 5864845 | 81268 | 2887776 | 500648 | 1405603 | 377280 | 1482173 | 123368 |
| 1897 | 8075728 | 465782 | 1939454 | 371670 | 6136274 | 94112 | 2950460 | 560343 | 1342384 | 424743 | 1608076 | 135600 |
| 1898 | 8749980 | 494196 | 2203133 | 397497 | 6546847 | 96699 | 2993585 | 530358 | 1429263 | 393016 | 1564322 | 137342 |
| 1899 | 9183922 | 510407 | 2611364 | 403707 | 6572558 | 106700 | 3166962 | 535994 | 1601414 | 387447 | 1565548 | 148547 |
| 1900 | 9374294 | 512029 | 3192210 | 403752 | 6182084 | 108277 | 3112493 | 550174 | 1623964 | 398709 | 1488529 | 151465 |
| 1901 | 10089690 | 548127 | 3063096 | 438341 | 7026594 | 109786 | 2983536 | 656099 | 1635454 | 472573 | 1348082 | 183526 |
| 1902 | 11063598 | 587425 | 3228572 | 466033 | 7835026 | 121322 | 3373822 | 703541 | 1935520 | 490518 | 1438302 | 213023 |
| 1903 | 11541225 | 575767 | 3256363 | 448984 | 8284862 | 127783 | 3332132 | 677189 | 1838248 | 466096 | 1493884 | 211093 |
| 1904 | 11334382 | 660974 | 3116337 | 464127 | 8218045 | 196847 | 3336707 | 649583 | 1879871 | 479584 | 1456836 | 169999 |
| 1905 | 11949600 | 730096 | 3096243 | 550688 | 8853357 | 179408 | 3312611 | 844295 | 1912031 | 599306 | 1400580 | 244989 |

Fonte: MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO. DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Annuario statistico italiano, 1905-1907*, Roma 1907 (Tip. Nazionale di G. Bertero e C.), pp. 596-597.

Tab. 2bis – Imbarco e sbarco di merci e viaggiatori in tutti i porti del Regno (navigazione a vapore). 1895-1905. Partecipazione della bandiera italiana ed estera al totale

| anni | Arrivi | | | | Partenze | | | |
|------|--------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------|
| | Bandiera italiana | | Bandiera estera | | Bandiera italiana | | Bandiera estera | |
| | Merce sbarcata (t) | Viaggiatori imbarcati | Merce sbarcata (t) | Viaggiatori imbarcati | Merce imbarcata (t) | Viaggiatori imbarcati | Merce imbarcata (t) | Viaggiatori imbarcati |
| 1895 | 21,64 | 84,00 | 78,36 | 16,00 | 48,77 | 81,53 | 51,23 | 18,47 |
| 1896 | 22,66 | 83,14 | 77,34 | 16,86 | 48,67 | 75,36 | 51,33 | 24,64 |
| 1897 | 24,02 | 79,79 | 75,98 | 20,21 | 45,50 | 75,80 | 54,50 | 24,20 |
| 1898 | 25,18 | 80,43 | 74,82 | 19,57 | 47,74 | 74,10 | 52,26 | 25,90 |
| 1899 | 28,43 | 79,10 | 71,57 | 20,90 | 50,57 | 72,29 | 49,43 | 27,71 |
| 1900 | 34,05 | 78,85 | 65,95 | 21,15 | 52,18 | 72,47 | 47,82 | 27,53 |
| 1901 | 30,36 | 79,97 | 69,64 | 20,03 | 54,82 | 72,03 | 45,18 | 27,97 |
| 1902 | 29,18 | 79,33 | 70,82 | 20,65 | 57,37 | 69,72 | 42,63 | 30,28 |
| 1903 | 28,22 | 77,98 | 71,78 | 22,19 | 55,17 | 68,83 | 44,83 | 31,17 |
| 1904 | 27,49 | 70,22 | 72,51 | 29,78 | 56,34 | 73,83 | 43,66 | 26,17 |
| 1905 | 25,91 | 75,43 | 74,09 | 24,57 | 57,72 | 70,98 | 42,28 | 29,02 |

Fonte: MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO. DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Annuario statistico italiano, 1905-1907*, Roma 1907 (Tip. Nazionale di G. Bertero e C.), pp. 596-597.

2. IL VERSANTE MARITTIMO DELLA TRIPLICE.

Dal 1882, Austria-Ungheria ed Italia erano entrambe parte di quella Triplice Alleanza che, com'è noto, fu siglata soprattutto sulla base di considerazioni relative agli equilibri politici e territoriali che le tre Potenze contraenti intendevano salvaguardare. Prendendo in considerazione alcuni risvolti economici, invece, lo sviluppo delle relazioni tra i due Paesi qui considerati assunse abbastanza presto la forma di una competizione implicita. In particolare, riprendendo una suggestione di Giovanni Arrighi²¹, credo si possa seguire una linea di tendenza che molto precocemente fece emergere all'interno delle attività marittime quella latente contrapposizione d'interessi che nel giro di qualche decennio avrebbe portato le due nazioni alleate a scontrarsi apertamente nella Grande guerra.

Il punto di partenza, in realtà, può essere fatto risalire all'anno precedente la stipulazione dell'alleanza, quando Raffaele Rubattino scriveva al Governo: «Oramai si conosce da tutti il progressivo decadimento della 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 ingombrano i nostri porti»²².

Da quella denuncia-invocazione sarebbero derivati i finanziamenti statali che consentirono la fondazione della Navigazione Generale Italiana²³, che quindi nacque non tanto per fornire all'economia italiana nuovi e più efficaci strumenti (per il progresso, l'espansione dell'economia nazionale, lo sviluppo) ma soprattutto *contro* qualcosa che era successo all'esterno, per innescare una rincorsa che mirava soprattutto a bloccare

²¹ G. ARRIGHI, *The Long Twentieth Century. Money, Power, and the Origins of Our Times*, London-New York 2010 (Verso, II ed.).

²² 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.", ff. 411-413

²³ Per un rapido inquadramento a proposito della Ngi, e delle figure di Rubattino e Florio cfr. I. SCALERA, *I grandi imprenditori del XIX secolo: centocinquanta'anni di storia di Italia, di scoperte, di invenzioni, di impresa, di lavoro*, Padova 2011 (CEDAM), pp. 272-279

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 facesse menzione delle navi britanniche (di gran lunga le più presenti nelle acque italiane), ma invece Rubattino si concentrasse 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 dalla implicita subalternità della presenza marittima italiana nell'Adriatico, che nel corso del tempo rischiava di intrappolarla 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.

Nel corso dei decenni a cavallo tra XIX e XX secolo, 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 per il sovvenzionamento della propria Marina mercantile, simili a quelle già in vigore in Gran Bretagna) 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 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 importanti legami anche all'interno del Parlamento, generando un incremento delle spese non sempre accompagnato da un miglioramento dei servizi²⁴.

Più o meno negli stessi anni, in Austria-Ungheria il tradizionale sistema istituzionale che svincolava una quota importante della mobilità marittima internazionale dai vincoli doganali dello Stato nazionale veniva fatto cessare, e nel 1891 le franchigie del porto franco estese fino ad allora a tutto il perimetro cittadino dei porti di Trieste e Fiume veniva ristretto soltanto ad alcune ben specificate aree portuali dei maggiori

²⁴ F. BONELLI, *La crisi del 1907. Una tappa dello sviluppo industriale italiano*, Torino 1971 (Fondazione Luigi Einaudi).

scali dell'Impero asburgico. I due porti franchi risalivano agli inizi del XVIII secolo, quando l'Austria (peraltro imitando quanto altri Stati avevano già fatto da tempo) rinunciò a parte della propria sovranità per attirare nelle proprie città-emporio marittimo porzioni di quella comunità commerciale-mercantile mediterranea di cui, in pratica, veniva riconosciuta la natura economicamente a-nazionale e quindi mobile, tanto da essere portata ad insediarsi soprattutto laddove le condizioni per l'esercizio delle proprie attività erano migliori, seppur da diversi punti di vista (istituzionale, finanziario, commerciale, geografico, ecc.).

Trieste e Fiume non avevano molte tra le caratteristiche tipiche delle aree commerciali attive da lunga data²⁵: non esisteva un mercato locale dei capitali, la localizzazione geografica non era ottimale (alti fondali per le navi, ma quasi totale assenza di buoni collegamenti fluviali o via terra con i potenziali mercati di riferimento) e la rete delle relazioni commerciali doveva essere creata quasi da zero. Anche per questo, le condizioni di favore e gli incentivi che il commercio e la finanza potevano incontrare soprattutto a Trieste erano comparativamente migliori rispetto alla media mediterranea²⁶.

Negli ultimi decenni dell'Ottocento i rapporti di forza risultavano del tutto ribaltati. Lo Stato asburgico si era enormemente irrobustito e strutturato, il mercato dei capitali era florido e saldamente controllato dalle regioni centrali dell'Impero (eccettuate le assicurazioni²⁷, che però rappresentavano un caso a parte), le infrastrutture per il trasporto terrestre erano di primo livello e gerarchicamente controllate dall'autorità statale e la rete commerciale ormai si era stabilizzata nella forma dell'architettura dei collegamenti marittimi di linea, anche questi organizzati e sostenuti finanziariamente dallo Stato. In sostanza, la iniziale a-nazionalità della comunità commerciale-mercantile (e dei suoi interessi)

²⁵ Alcune puntualizzazioni sulla storiografia in D. ANDREOZZI, *Immaginare il porto/immaginare Trieste. Strategie portuali, geografie dei traffici e saturazione del territorio e dello spazio ecologico, il sistema marittimo-portuale del Friuli Venezia Giulia. Aspetti economici, statistici e storici*, in a. c. di R. DANIELIS, Trieste 2011 (EUT Edizioni Università di Trieste), pp. 218-267.

²⁶ A. PANJEK, *Chi costruì Trieste. Edilizia, infrastrutture, mercato immobiliare e servizi tra pubblico e privato (1719-1918)*, in *Storia economica e sociale di Trieste*, II, *La città dei traffici 1719-1918*, a c. di R. FINZI, L. PANANTI, G. PANJEK, Trieste 2003 (Lint), pp. 643-758.

²⁷ G. SAPELLI, *Uomini e capitali nella Trieste dell'Ottocento. La fondazione della Riunione Adriatica di Sicurtà*, in IDEM, *L'impresa come soggetto storico*, Milano 1990 (Il Saggiatore), pp. 221-270.

era stata completamente sostituita da un intreccio (molto più forte rispetto all'Italia) che legava attività commerciali internazionali, interessi geostrategici dello Stato austro-ungherese e gli obiettivi di espansione espressi dai gruppi economicamente più forti.

In particolare nella metà austriaca dell'Impero asburgico, aveva preso pienamente forma un compiuto sistema nazionale per la gestione della mobilità commerciale internazionale, che per la sua stessa natura risultava incompatibile con i residui di a-nazionalità espressi dall'istituto del porto franco nelle sue due versioni (austriaca a Trieste ed ungherese a Fiume), che quindi venne di fatto abolito nel 1891 suscitando proteste soprattutto al livello della classe media, colpita dall'innalzamento del costo della vita, a sua volta provocato dall'introduzione dei dazi di importazione, dai quali era prima esente chi risiedeva nelle due città²⁸.

Il sistema austriaco della mobilità marittima poggiava su una organizzazione molto diversa rispetto a quella italiana. In Austria-Ungheria esisteva dal 1836 il Lloyd Austriaco, ovvero una Compagnia di navigazione che godeva di un virtuale monopolio sulla navigazione a vapore sovvenzionata, ricevendo anche numerosi altri privilegi garantiti dallo Stato, in quanto dalla metà del secolo quella società venne di fatto considerata un prolungamento del servizio postale. In pratica, si trattava di un soggetto privato incaricato di funzioni pubbliche, svolte in gran parte all'estero, e quindi latamente di natura paradiplomatica. In cambio, l'azienda riceveva generosi finanziamenti, per mettere al riparo le sue attività dalle incertezze del mercato.

Significativamente, fino a quello stesso 1891 gli azionisti del Lloyd Austriaco conservarono una completa autonomia gestionale all'interno dell'azienda. Quell'anno, però, il rinnovo della Convenzione con il Governo austriaco che garantiva i flussi di aiuti pubblici diede origine ad una profonda riforma nei rapporti tra lo Stato ed il Lloyd, imponendo vincoli all'attività dell'azienda e, soprattutto, prevedendo la nomina imperiale del Presidente della società. Dal 1891 la sostanza divenne anche forma, ed il controllo che il centro istituzionale viennese aveva esercitato indirettamente fino a quel momento divenne esplicito. Alle posizioni di vertice del Lloyd Austriaco vennero nominati anche ex alti ufficiali della

²⁸ G. MELLINATO, *Mediterranei e mitteleuropei. Contributo allo studio dell'idea di benessere commerciale a Trieste nell'ultima età asburgica*, in "Acta Histriae", 18, 2010, 1-2, pp.229-246.

marina, nobili vicini alla Corte ed alti burocrati in pensione²⁹. Personale che evidentemente doveva garantire innanzitutto la funzione nazionale della società, collegandola con i gangli del potere politico centrale piuttosto che con le competenze tecniche disponibili a Trieste. L'atto finale fu la decisione di tenere a Vienna tutti i Consigli d'Amministrazione e le Assemblee dei soci, dal 1906, quando ormai era in atto una preparazione bellica che, seppur in tono ridotto, allineava l'Impero Asburgico alla politica seguita dalle maggiori Potenze. Poco dopo sarebbe seguita l'Italia³⁰.

La flotta mercantile italiana, da parte sua, nei primi anni del secolo doveva affrontare due problemi strettamente connessi. Da una parte, il continuo aumento della stazza e della potenza dei piroscafi comportava il continuo aumento dei capitali impiegati. Alla vigilia della guerra operavano in Italia 38 Compagnie di navigazione di dimensioni almeno medie, per un capitale sociale complessivo pari a 276 milioni di lire³¹. Una simile platea di società già di per sé ostacolava il raggiungimento di economie di scala paragonabili con le Compagnie estere. Inoltre, la loro dispersione lungo la Penisola generava una sovrabbondanza di interessi tale da impedire una vera politica razionalizzatrice, mentre metteva in primo piano il raggiungimento di obiettivi di breve periodo: la gestione dei traffici locali, la sopravvivenza finanziaria garantita dagli aiuti pubblici ed un minimo adeguamento tecnologico, per non essere completamente espulsi dal mercato.

3. ORDINE E DISORDINE MARITTIMO NELL'ADRIATICO.

Nell'intento di creare le migliori condizioni di operatività per il proprio sistema di mobilità marittima, Italia e Austria-Ungheria operavano su piani diversi, ma fondamentalmente condividevano lo stesso schema operativo, centrato sulla erogazione di sussidi per la creazione di

²⁹ Una colorita, ma veritiera, descrizione di queste vicende in L. DOMOKOS, *Trieste. I fatti di febbraio - la politica nazionale e il partito socialista*, Roma 1902 (Mangini), pp. 53-63. La convenzione del 1891, che aumentava sia i finanziamenti che i controlli statali sul Lloyd, è stata analizzata da M. CASTIGLIONI, *Il Lloyd triestino nel suo sviluppo e nella sua azione in Oriente*, Trieste 1922 (Tip. del Lloyd Triestino), pp. 48 ss.

³⁰ Cfr. i capitoli dedicati all'Austria-Ungheria ed all'Italia in *The Economics of World War I*, a c. di S. BROADBERRY, M. HARRISON, Cambridge 2005 (Cambridge University Press).

³¹ A. SALZANO, *Primo centenario della navigazione a vapore in Italia*, Napoli 1918 (Tipografia Moderna Gennaro Errico), p. 105.

strumenti da utilizzare per l'estensione della propria sovranità economica, e per strutturare in termini moderni le condizioni per una efficace apertura della propria economia verso i circuiti della prima globalizzazione. Si trattava di aspetti non secondari delle rispettive politiche, proprio perché la posizione da ultimi arrivati sulla soglia dell'industrializzazione rendeva urgente per entrambi i Paesi 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 potentemente trascinato dalla crescita del commercio internazionale.

In altre parole, potremmo dire che l'inizio di una reale competizione internazionale nel mercato dei trasporti marittimi ne 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 monopolio³². 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 controllo tale da reindirizzare almeno una parte dei flussi commerciali.

Per entrambi i paesi, il decennio Ottanta dell'Ottocento coincise con l'emersione della consapevolezza dei rischi connessi con un peggioramento del proprio status geopolitico, che rischiava di trasformarsi in una permanente subordinazione se i rispettivi governi non fossero stati in grado di adottare rapidamente strategie di aggancio con il progresso, magari proprio approfittando dei cambiamenti in corso per recuperare i benefici nella divisione internazionale del lavoro persi dall'inizio dell'industrializzazione continentale³³.

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

³² E.C. FAYLE, *A Short History of the World's Shipping Industry*, London 1933 (Allen & Unwin); E. CORBINO, *Economia dei trasporti marittimi*, Città di Castello 1926, pp. 253 ss.

³³ G. ARRIGHI, *The Developmentalist Illusion: a Reconceptualization of the Semiperiphery, in Semiperipheral States in the World Economy*, a c. di W.G. MARTIN, Westport 1990 (Greenwood Press), pp. 11-42.

sovranità economica, come aveva già indicato Rubattino nella sua lettera del 1881. Nei decenni successivi, i due Paesi avrebbero sviluppato 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 sfavorevole dotazione dei fattori e da politiche non prive di svolte ed incertezze, che comunque non sembrano aver prodotto rilevanti effetti negativi³⁴.

Il pieno avvento di un sistema integrato per la mobilità meccanica (merci, persone ed informazioni)³⁵ aveva infatti modificato in profondità le condizioni grazie alle quali un Paese sviluppato poteva utilizzare a fini economici la sua potenza politica, o viceversa, grazie alla possibilità di rendere presenti a lungo raggio le istituzioni e gli interessi nazionali. Contemporaneamente, la diversa partecipazione alla dimensione "verticale" ed a quella "orizzontale" della mobilità transnazionale creava forme diversificate di partecipazione ai possibili benefici che un'economia nazionale poteva trarne, sia dal punto di vista commerciale che da quello geopolitico, definendo le possibilità di proiezione verso l'esterno della propria sovranità, anche al di là delle tradizionali linee segnate dalla forza militare³⁶.

Ne derivarono significative modificazioni nello sviluppo delle strategie di potenza, come nel caso della Gran Bretagna in America latina, e nella scelta delle priorità per ottenere dall'esterno risorse e potenzialità utilizzabili a favore dell'intero sistema economico-istituzionale di uno Stato.

La Triplice alleanza consentiva ad Austria-Ungheria ed Italia di collocarsi ai margini del "centro" economico-politico europeo³⁷, nono-

³⁴ H. JAMES, K. O'ROURKE, *La prima globalizzazione e i suoi contraccolpi*, in *L'Italia e l'economia mondiale dall'Unità a oggi*, a c. di G. TONIOLO, Venezia 2013 (Marsilio), pp. 53-95; in particolare 71-72.

³⁵ Dagli anni Ottanta dell'Ottocento, infatti, la conclusione dei lavori di edificazione delle più importanti reti ferroviarie sulla terraferma, lo sviluppo della navigazione a vapore di linea sui mari ed infine il completamento di una rete telegrafica mondiale avevano reso "meccanica", quindi teoricamente prevedibile e sincronizzabile, non solo la movimentazione ma anche la gestione a distanza di qualsiasi esigenza di mobilità.

³⁶ B. BUZAN, G. LAWSON, *The Global Transformation: History, Modernity and the Making of International Relations*, Cambridge 2015 (Cambridge University Press).

³⁷ Per i riflessi commerciali della politica delle potenze (con dati comparabili sia per l'Italia che per l'Austria) cfr. K. BARBIERI, *The Liberal Illusion: Does Trade Promote Peace?*, Ann Arbor 2002 (University of Michigan Press). Per un aggiornamento dei dati cfr.

stante 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 partners³⁸. Il fatto che l'Italia poté, almeno in parte, appoggiarsi al suo retroterra di alleanze per lo sviluppo delle sue aspirazioni nel Mediterraneo consentì comunque all'"ultima tra le grandi potenze" di inserirsi 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 Germania³⁹, per arrivare alle contese tra Italia ed Austria per i finanziamenti alle attività di trasporto marittimo⁴⁰.

Negli anni successivi alla stipulazione del trattato, partendo da una condizione economica non molto dissimile (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 Germania⁴¹, espansione territoriale per l'Austria-Ungheria, ed alcuni più o meno goffi tentativi di espansione oltremare per l'Italia, con i noti risultati alterni tra Crispi e Giolitti.

Nei trent'anni di validità 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

K.BARBIERI, O.M.G. KESHK, B. POLLINS, *Trading Data: Evaluating our Assumptions and Coding Rules*, in "Conflict Management and Peace Science", 26, 2009, 5, pp. 471-491.

³⁸ «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»: R.J.B. BOSWORTH, *Italy, the Least of the Great Powers: Italian Foreign Policy before the First World War*, Cambridge 1979 (Cambridge University Press), p. 2.

³⁹ A.J.P. TAYLOR, *The Habsburg Monarchy 1809-1918. A History of the Austrian Empire and Austria-Hungary*, London 1948 (Hamish Hamilton), p. 201.

⁴⁰ All'epoca, le polemiche erano roventi. Un esempio: «Si ha da ricordare che, in Italia, le videnti leggi marittime, ispirandosi ancora alle Colbertiane del secolo XVII, sono soverchiamente antiquate. [...] 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». In C. DE AMEZAGA, *Sull'Amministrazione della Marina Mercantile*, in "Rivista Nautica", VII, 1898, p. 41, nn. 14-15.

⁴¹ R. MILLWARD, *The State and Business in the Major Powers. An Economic History 1815-1939*, London-New York 2013 (Routledge), pp. 77-97.

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 subordinazione⁴². Va inoltre notato che alla vigilia della Grande guerra, il blocco della Triplice contava da solo per *quasi la metà* del Pil continentale, con profonde differenze. Tra il 1880 ed il 1910 l'economia tedesca più che raddoppiò, quella asburgica *quasi* raddoppiò, quella italiana aumentò del 50%⁴³.

Per i Paesi ritardatari, ed in particolare per l'ultimo, diventava sempre più importante introdurre meccanismi distorsivi della gravità commerciale, in maniera tale da contrastare le forze marginalizzanti che sembravano produrre quello svantaggio, e conservare spazi commerciali tali da generare reddito per il settore (che comunque non poteva sostenersi soltanto con i finanziamenti statali) e benefici per l'intera economia, grazie alle esportazioni. La questione fondamentale, all'epoca, era data dalla ricerca di strumenti di sostegno realmente efficaci, ovvero tali da massimizzare gli effetti minimizzando gli esborsi di sovvenzioni. Per analizzare simili tendenze, sembra che il migliore punto d'osservazione sia costituito dalle dinamiche che hanno riguardato gli scali marittimi.

Negli studi che si sono recentemente 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 pure settori diversi da quelli direttamente connessi con l'attività di commercio marittimo, tanto da permanere nel tempo, anche quando i traffici hanno diminuito la loro intensità o direzione, ovvero quando i "vantaggi comparati" della semplice localizzazione geografica non avrebbero dovuto più esercitare il loro effetto⁴⁴.

⁴² E.M. CARROLL, *Germany and the Great Powers 1866-1914. A Study in Public Opinion and Foreign Policy*, Hamden 1966 (Archon Books, ed. orig. 1938).

⁴³ Cfr. S. BROADBERRY, A. 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.

⁴⁴ M. FUJITA, T. 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.

Alcuni hanno osservato come le città-snodo abbiano continuato ad esercitare un effetto aggregante secondo un percorso tendente all'auto-alimentazione, attirando persone, capitali e risorse che a loro volta contribuirono a creare favorevoli condizioni di centralità, rendendo periferiche e quindi dipendenti le aree e le città circostanti⁴⁵. Inoltre, il commercio internazionale sviluppa rapporti simmetrici soltanto in apparenza, mentre già all'epoca erano largamente presenti meccanismi distorsivi che "curvavano" il piano degli scambi internazionali non solo al livello dei centri di aggregazione e distribuzione, ma anche con riferimento al reindirizzamento commerciale di aree sempre più vaste⁴⁶. 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 regionali⁴⁷.

Poco prima dello scoppio della Prima guerra mondiale, lo stesso Presidente della Cunard Steamship Company giunse a dichiarare che «Unrestricted competition has been broken down in the transport business on sea or land. In every highly developed country the trend is toward co-operation in shipping, or if that is impossible then some form of regulation and control»⁴⁸.

Nel settore del trasporto marittimo, le distorsioni del mercato erano la regola, non l'eccezione, e quegli strumenti risultavano tanto più utili quanto più una Marina mercantile nazionale era arretrata ed incapace di reggere autonomamente il peso di una concorrenza internazionale sempre più invadente, perché alla ricerca continua di una migliore stabilizzazione dei redditi aziendali, da ottenersi non soltanto grazie all'allargamento dei mercati, ma anche sottraendo quote ai competitori più deboli. In pratica, la "rivoluzione dei trasporti" aveva portato ad una sostanziale "marittimizzazione" delle economie europee

⁴⁵ M. FUJITA, P. KRUGMAN, A.J. VENABLES, *The Spatial Economy. Cities, Regions, and International Trade*, Cambridge 1999 (MIT Press).

⁴⁶ L. GREENFELD, *The Spirit of Capitalism: Nationalism and Economic Growth*, Cambridge-London 2001 (Harvard University Press).

⁴⁷ TH. CHANEY, *Distorted Gravity: Heterogeneous Firms, Market Structure and the Geography of International Trade*, MIT Job Market Paper, January 2005; poi in parte ripreso in IDEM, *The Network Structure of International Trade*, NBER Working Paper 16753, January 2011.

⁴⁸ B.O. HOUGH, *Ocean Traffic and Trade*, Chicago 1914 (Lisalle Extension University), p. 164.

più industrializzate, finendo con il trasferire anche sugli oceani i riflessi di quei processi di territorializzazione e di gerarchizzazione all'epoca pienamente in atto sui continenti⁴⁹.

L'effettiva influenza della gravitazione commerciale⁵⁰, di fatto, risultava molto più un prodotto della volontà politica (e delle possibilità finanziarie) di un Paese, piuttosto che il risultato dell'interazione reciproca tra flussi di merci e scelte operative di chi si occupava della loro movimentazione. Nel primi anni del Novecento, poi, la crescente competizione navale nell'Atlantico settentrionale iniziò ad introdurre sempre più marcati elementi di contrasto, che interessarono anche le condizioni di operatività delle Marine mercantili⁵¹, con effetti che nel giro di pochi anni si fecero avvertire anche nel Mediterraneo⁵².

4. L'EVOLUZIONE DEL BACINO ADRIATICO.

Oltre alle semplici funzioni di trasporto, da sempre una nave è considerata anche una porzione di territorio nazionale in grado di muoversi, rappresentando quindi il migliore strumento per l'espansione della sovranità economica di una nazione. Nell'età dell'Imperialismo, con il pieno avvento della mobilità meccanica, in tutte le Nazioni industrializzate quella funzione ibrida acquistò un nuovo e più importante valore, anche se veniva sottoposta a notevoli pressioni. Infatti, l'evoluzione tecnologica ed organizzativa aveva significativamente abbassato la redditività delle operazioni di trasporto, sia passeggeri che merci, generando una forte selezione tra gli operatori ed una accesa competitività internazionale.

⁴⁹ Per una prima introduzione ai concetti e alla bibliografia cfr. N. ESCACH, Y. BOQUET, *Géographie des mers et des océans*, Paris 2015 (Dunod), pp. 185 ss.

⁵⁰ Sulla versione attuale della "teoria gravitazionale del commercio" cfr. K. HEAD, TH. MAYER, *Gravity Equations: Workhorse, Toolkit, and Cookbook*, in G. GOPINATH, E. HELPMAN, K. ROGOFF, *Handbook of International Economics*, 4, Oxford 2014 (North Holland-Elsevier), pp. 131-195; in particolare 136 ss.

⁵¹ L. PAINE, *The Sea and Civilization: a Maritime History of the World*, New York 2013 (Alfred A. Knopf), pp. 532 ss.

⁵² *The Naval Route to the Abyss: The Anglo-German Naval Race 1895-1914*, a c. di F. NÄGLER, M. EPKENHANS, M.S SELIGMANN, Farnham 2015 (Ashgate). V. anche N.A. LAMBERT, *Planning Armageddon: British Economic Warfare and the First World War*, Cambridge-London 2012 (Harvard University Press).

La necessità di protezioni tali da garantire sufficienti economie di scala, rese sempre più fondamentali (anche in rapporto alla sopravvivenza finanziaria delle imprese) le missioni extracommerciali affidate alla navigazione mercantile, finendo con l'implicare direttamente i Governi dei paesi coinvolti, al fine di sviluppare quelle potenzialità di riposizionamento geopolitico che una estesa rete di presenze oltremare poteva facilitare.

Con riferimento all'economia marittima durante la "rivoluzione dei trasporti", nei decenni tra Ottocento e Novecento, si potrebbe dire che quanto più si svilupparono i legami dell'integrazione internazionale, tanto più intensamente si manifestarono le occasioni di contrasto e di competizione, rendendo lo studio di simili dinamiche molto particolare e necessariamente ibrido dal punto di vista metodologico, in stretta simmetria con l'oggetto di studio. La focalizzazione dell'analisi soltanto sulla dimensione orizzontale del commercio (direzioni, intensità ed effetti degli scambi) ha infatti portato ad ignorare le condizioni effettive attraverso le quali avvenivano gli scambi⁵³, sottostimando sia l'importanza degli aspetti politici della prima globalizzazione, sia la complessità della componente tecnologico-organizzativa, ovvero i due principali terreni dove emersero le ragioni di scontro⁵⁴.

Il "caso" del mercato marittimo adriatico risulta essere senz'altro marginale e secondario, rispetto al grande quadro dell'instabile ordine economico internazionale precedente allo scoppio della Grande guerra, ma un'analisi in dettaglio può probabilmente fornire alcuni spunti di riflessione di portata più ampia. Nel campo della difficile interazione tra le aspirazioni egemoniche tipiche delle politiche di potenza del periodo e la rapida (e continua) transizione verso forme sempre più sofisticate e costose di logistica del commercio internazionale, il confronto tra sistema austriaco e sistema italiano rende evidente l'importanza degli aspetti qualitativi nel definire il risultato finale.

⁵³ R. FINDLAY, K.H. O'ROURKE, *Power and Plenty: Trade, War, and the World Economy in the Second Millennium*, Princeton-Oxford 2007 (Princeton University Press), pp. 407 ss.

⁵⁴ P. DICKEN, *Global Shift: Mapping the Changing Contours of the World Economy*, New York-London 2011 (The Guilford Press); B. BUZAN, G. LAWSON, *The Global Transformation: History, Modernity and the Making of International Relations*, Cambridge 2015 (Cambridge University Press). Cfr. anche J. OSTERHAMMEL, *Nationalism and Globalization*, in *The Oxford Handbook of the History of Nationalism*, a c. di J. BREUILLY, Oxford 2013 (Oxford University Press), pp. 694-710.

Informazioni utili possono provenire dalla ricostruzione dei flussi commerciali, ed in particolare da una valutazione dell'efficienza relativa delle attività di trasporto marittimo, misurata sulla base dell'evoluzione del rapporto tra tonnellaggio delle navi entrate ed uscite nei porti e la nazionalità delle navi trasportatrici.

Ad esempio, nel 1900, in complesso, la bandiera italiana era rappresentata nel tonnellaggio in arrivo a Trieste e a Fiume con le modeste percentuali del 15,40 e del 10,12, percentuali non inferiori a quelle inglesi, ma che diminuirono molto negli anni precedenti la prima Guerra mondiale e restarono comunque inferiori, in media, a quelle raggiunte nell'anno 1900 dalla marina austro-ungarica nei principali porti italiani sull'Adriatico: Brindisi (46,14%), Venezia (33,35%), Ancona (11,40%), Bari (11,38%).

Articolando lo sguardo, emerge con chiarezza il quadro delle difficoltà strutturali incontrate dalla Marina mercantile italiana anche all'interno di un'area tutto sommato ristretta e laterale, almeno rispetto alle grandi correnti di traffico, com'era l'Adriatico.

Tab. 4. Partecipazione percentuale della bandiera italiana al movimento commerciale tra tutti i porti italiani e Trieste, anno 1903

| Tipo di navigazione | ARRIVI | | | | | | PARTENZE | | | | | |
|---------------------|--------|-------|----------------------|------------------------|----------------------|------------------------|----------|-------|----------------------|------------------------|----------------------|------------------------|
| | navi | | Merci | | passeggeri | | navi | | Merci | | passeggeri | |
| | numero | tsl | Prove-nienza diretta | Prove-nienza indiretta | Prove-nienza diretta | Prove-nienza indiretta | numero | tsl | Prove-nienza diretta | Prove-nienza indiretta | Prove-nienza diretta | Prove-nienza indiretta |
| Linea/vapore | 42,33 | 28,82 | 48,98 | 67,17 | 17,10 | 86,29 | 44,50 | 27,20 | 45,08 | 61,61 | 20,26 | 40,49 |
| Libera/vapore | 36,99 | 21,76 | 17,92 | 79,03 | 0,90 | 63,16 | 42,30 | 24,23 | 69,77 | 68,97 | 0,13 | 70,59 |
| Vela | 97,05 | 96,61 | 98,61 | 98,89 | 0 | 0 | 92,87 | 94,22 | 96,33 | 100,00 | 0 | 0 |
| % italiana totale | 75,68 | 28,14 | 52,32 | 72,58 | 9,75 | 85,70 | 76,55 | 31,06 | 80,26 | 62,90 | 12,53 | 41,21 |

Fonte: I dati originali nella tabella «Movimento tra i porti italiani e i singoli porti esteri», in *MINISTERO DELLE FINANZE, Movimento della navigazione del Regno d'Italia nell'anno 1903*, Roma 1904 (Stabilimento tipografico di G. Scotti), p. 712.

Tab 4bis. Partecipazione percentuale della bandiera italiana al movimento commerciale tra tutti i porti italiani e Trieste, anno 1903 (semplificata)

| Tipo di navigazione | totale merci (t) | | totale passeggeri | |
|---------------------|------------------|----------|-------------------|----------|
| | arrivi | partenze | arrivi | partenze |
| Vapore di linea | 57,71 | 57,35 | 21,63 | 21,68 |
| Vapore libera | 23,32 | 69,57 | 1,06 | 0,46 |
| Vela | 98,63 | 96,34 | 0 | 0 |
| Complessivo | 56,37 | 73,92 | 12,62 | 13,84 |

In sostanza, nell'organizzazione delle reti adriatiche di scambio, i collegamenti tra i porti italiani e Trieste avvenivano su navi italiane soprattutto nei trasporti a vela, mentre progressivamente la percentuale italiana diminuiva nelle fasce più alte del mercato, fino a toccare un minimo nel trasporto degli oltre 35.000 passeggeri che in quell'anno transitarono per il porto asburgico, in particolare nel segmento del trasporto degli emigranti, che di solito in quegli anni veniva ancora effettuato al di fuori delle linee regolari.

Negli anni successivi, ed in particolare dal 1907, il sistema marittimo triestino si dotò di nuovi strumenti operativi, riuscendo a migliorare ulteriormente la propria attrattività rispetto alle correnti di traffico provenienti o dirette verso l'Italia, strutturando anche il trasporto di emigranti secondo lo schema dei trasporti di linea, e collegandosi con le grandi Compagnie di navigazione di Amburgo nel tentativo di costituire un grande trust continentale per il controllo dei passaggi transatlantici⁵⁵. Il risultato finale fu un'ulteriore marginalizzazione della presenza italiana, soprattutto nel settore passeggeri, che nel 1912 totalizzò oltre 85.000 passaggi attraverso Trieste, oltre 64.000 dei quali imbarcati su piroscafi di linea.

⁵⁵ G. MELLINATO, *Cosulich: dinastia adriatica*, Cinisello Balsamo 2008 (Silvana editoriale).

Tab. 5. Partecipazione percentuale della bandiera italiana al movimento commerciale tra tutti i porti italiani e Trieste, anno 1912

| Tipo di navigazione | ARRIVI | | | | | | PARTENZE | | | | | |
|---------------------|--------|-------|----------------------|------------------------|----------------------|------------------------|----------|-------|----------------------|------------------------|----------------------|------------------------|
| | navi | | Merci | | passeggeri | | navi | | Merci | | passeggeri | |
| | numero | tsl | Prove-nienza diretta | Prove-nienza indiretta | Prove-nienza diretta | Prove-nienza indiretta | numero | tsl | Prove-nienza diretta | Prove-nienza indiretta | Prove-nienza diretta | Prove-nienza indiretta |
| Linea/vapore | 16,51 | 6,93 | 14,34 | 47,48 | 4,34 | 88,16 | 19,17 | 10,98 | 32,65 | 44,69 | 3,85 | 95,23 |
| Libera/vapore | 29,39 | 19,63 | 38,3 | 57,31 | 0,34 | - | 28,4 | 14,83 | 70,36 | 55,81 | - | - |
| Vela | 93,52 | 90,44 | 91,4 | 88,6 | - | - | 91,46 | 88,96 | 89,85 | 100 | - | - |
| % italiana totale | 58,57 | 13,94 | 53,27 | 54,81 | 3,44 | 88,16 | 53,3 | 14,62 | 64,41 | 46,96 | 2,73 | 95,23 |

Fonte: I dati originali nella tabella «Movimento internazionale distinto per porti esteri», in *MINISTERO DELLE FINANZE, Movimento della navigazione del Regno d'Italia nell'anno 1912*, 2, Roma 1913 (Stamperia reale Ripamonti), p. 91.

Tab 5bis. Partecipazione percentuale della bandiera italiana al movimento commerciale tra tutti i porti italiani e Trieste, anno 1912 (semplificata)

| Tipo di navigazione | totale merci (t) | | totale passeggeri | |
|---------------------|------------------|----------|-------------------|----------|
| | arrivi | partenze | arrivi | partenze |
| Vapore di linea | 26,16 | 38,80 | 5,59 | 5,39 |
| Vapore libera | 18,07 | 67,55 | 0,34 | 0 |
| Vela | 91,24 | 89,91 | 0 | 0 |
| Complessivo | 36,69 | 59,17 | 4,43 | 3,83 |

In altre parole, la navigazione sovvenzionata italiana non riusciva a tenere il passo con l'altrettanto sovvenzionata navigazione austriaca nemmeno nei collegamenti diretti con Trieste, se non nelle fasce più basse del mercato, mentre in quelle più alte, come il trasporto passeggeri di linea, le navi italiane erano virtualmente assenti, riuscendo ad imbarcare o sbarcare a Trieste soltanto 3.567 passeggeri su 85.773 complessivi provenienti o diretti verso l'Italia. Nella sua edizione del 1912, il Cambridge Modern History Atlas attribuiva soltanto a Trieste e Marsiglia lo status di "hub" internazionali nel Mediterraneo, escludendo Genova come ogni altro porto italiano dalle grandi rotte verso l'Atlantico o l'Oltre Suez⁵⁶.

5. L'AZZARDO MORALE.

Nel 1907, quasi contemporaneamente, sia l'Italia che l'Austria-Ungheria riformarono ulteriormente la cornice istituzionale entro la quale si collocavano i rapporti tra navigazione commerciale ed intervento statale, in entrambi i casi aumentando gli aiuti pubblici al settore ed estendendo le forme di controllo (e di indirizzo) pubblico sulle aziende impegnate nei trasporti marittimi su lunga distanza. Significativamente, in quell'anno l'Impero asburgico estese la propria sovranità alla Bosnia-Erzegovina.

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 nell'Adriatico, cambiarono drasticamente le condizioni di vantaggio che

⁵⁶ *The Cambridge Modern History Atlas*, Cambridge 1912 (The University Press), mappa «Colonial Possession and Commercial Highways, 1910».

la migliore organizzazione e la più avanzata tecnologia avevano procurato per i collegamenti marittimi asburgici, mettendo in pericolo i risultati raggiunti ed i rilevanti investimenti effettuati⁵⁷.

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 e dove l'oggettiva ristrettezza del mercato non consentiva di raggiungere economie di scala sufficienti a far sopravvivere due moderni sistemi marittimi, indipendenti e per molti versi contrapposti l'uno all'altro.

Dopo il superamento della breve crisi del 1907, l'ultimo passaggio nella progressiva imitazione della corsa al gigantismo navale (tipica dell'Atlantico, ma presente anche nel Mediterraneo) aveva fatto emergere da parte austriaca una rinnovata volontà di imitare la Germania anche sul piano dell'organizzazione interna del sistema della mobilità marittima, spingendo verso l'integrazione verticale tra Cantieri, Compagnie di navigazione e servizi a terra⁵⁸. Da parte italiana, invece, le scelte politiche finirono con l'isolare di fatto il gruppo degli armatori veneziani ed i loro rappresentanti in Parlamento. Di fronte alle richieste di sostegno per finanziare l'articolazione orizzontale delle loro attività i veneziani in pratica non ottennero risposta, tanto che sembra non sia stata neppure presa in considerazione la possibilità di miglioramento della dimensione verticale dei servizi, in vista di un loro ammodernamento tecnologico ed organizzativo⁵⁹.

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

⁵⁷ R.J.B. BOSWORTH, *Italy, the Least of the Great Powers: Italian Foreign Policy before the First World War*, Cambridge 1979 (Cambridge University Press), pp. 220 ss.

⁵⁸ G. MELLINATO, *Cosulich: dinastia adriatica*, cit.

⁵⁹ A. CAFARELLI, *Il leone ferito. Venezia, l'Adriatico e la navigazione sussidiata per le Indie e l'Estremo Oriente (1866-1914)*, Roma 2014 (Viella).

volontà di utilizzare tutti i mezzi disponibili per rimanere l'unico vincitore⁶⁰.

Il controllo dell'Adriatico diventava così non solo una questione di opportunità, ma anche il mezzo migliore per potersi garantire gli indispensabili ritorni economici per investimenti che in fondo erano in gran parte pubblici, anche se gestiti da soggetti privati. Lo stesso ragionamento valeva, in fondo, per entrambi i Paesi.

Per cogliere entrambi gli aspetti dell'ultima fase dei rapporti italo-austriaci prima della Grande guerra (una convergenza autologorante, potremmo definirla) risulta necessario un approccio contemporaneamente evolutivo e complesso, in modo tale da ricomprendere sia gli aspetti legati alla crescita e alle reali dimensioni dell'integrazione progressiva delle due economie nazionali nei mercati internazionali, sia le retroazioni (spesso non lineari e meccaniche) che hanno progressivamente reso sempre meno efficace l'azione di sostegno e di alterazione delle logiche di mercato svolta dai due Governi, alimentando interessi sempre più contrastanti ed inconciliabili.

Nella pubblicistica del tempo, soprattutto di parte irredentista, la semantizzazione dei dati portava alla presentazione di una algebrica autoevidenza dei supposti squilibrati rapporti marittimi sussistenti tra Austria e Italia, descritti come operanti all'interno di un irrealistico sistema commerciale adriatico chiuso, un gioco a somma zero: ciò che veniva perso da uno degli attori veniva guadagnato da un altro, di fatto ribaltando l'ordine logico che ormai presiedeva ai rapporti tra locale e globale.

L'ordine di pensabilità della competizione marittima italo-austriaca veniva presentato attraverso una narrazione che si dichiarava come esperta, sulla base di dati e di informazioni che però non solo appiattivano l'analisi dei sistemi commerciali soltanto a merci e distanze (e non anche a tecnologia ed organizzazione, quindi a costi ed efficienza relativa), ma consideravano irrilevanti gli effetti distorsivi dell'azione degli Stati, ovvero non davano peso proprio all'azione che quella pubblicistica così vivacemente intendeva spronare. Ovvero, considerando artificiale il nesso dell'Alto Adriatico con l'Austria facevano derivare da quell'unione contronatura tutti gli elementi negativi, mentre la piena realizzazione di tutte le potenzialità sarebbe stata possibile

⁶⁰ R.J.B. BOSWORTH, *Italy the Least*, cit., p. 297.

soltanto italianizzando le capitali del sistema marittimo-commerciale dell'Adriatico asburgico.

Mario Alberti, il più lucido ed attivo propagandista dei benefici dell'irredentismo economico, scriveva senza dubbi che «Se l'avvenire di Trieste è intimamente legato alla soluzione integrale del problema adriatico, nessun motivo d'ordine economico associa invece le sorti di Trieste con quelle dell'Austria. La fortuna di Trieste è una funzione dell'Adriatico italiano, ma è indipendente dall'Austria»⁶¹.

Il ragionamento quindi non poteva che concludersi con l'indispensabilità della prospettiva annessionistica: «con l'annessione di Trieste e di Fiume, l'Italia non solo avrà nelle sue mani tutte le fila delle grandi correnti economiche tra il basso centro d'Europa, il bacino Mediterraneo e l'Estremo Oriente, ma sarà altresì padrona di uno dei più meravigliosi strumenti atti a tradurre in efficace penetrazione positiva il bisogno di espansione mondiale delle produzioni italiane»⁶².

La stampa italiana di impronta interventista riprendeva in toto i termini logici e le formule discorsive elaborate dagli irredentisti, in un circuito vizioso all'interno del quale la retorica prevaleva sulla definizione dei termini logici del problema, e quindi sulla verificabilità delle affermazioni stesse.

«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»⁶³.

La validità di simili argomentazioni non veniva discussa dal punto di vista della loro consistenza e coerenza analitica, oppure rispetto alla effettiva rispondenza rispetto alla realtà di fatto. Semmai ne veniva messa in questione la diffusione tra il pubblico, tanto da creare con la ridondanza e la ripetizione dei messaggi le condizioni per una loro acritica autoaffermazione. Ne fa fede lo stretto parallelismo, anche semantico,

⁶¹ M. ALBERTI, *Trieste e la sua fisiologia economica*, Roma 1916 (Associazione fra le società italiane per azioni), p. 17.

⁶² *Ibid.*, p. 107. Era stato ancora più esplicito in un suo precedente opuscolo: IDEM, *La conquista di Trieste. Il problema economico del dominio italiano sull'Adriatico*, Roma 1914 (Bontempelli).

⁶³ M. ALBERTI, *Trieste*, a c. de «L'ora presente», 1, 15 febbraio 1915, 5-6, p. 24.

riscontrabile in pubblicazioni relative allo stesso argomento, ma nate in ambienti diversi. Ad esempio, nel 1915, facendo riferimento agli scali italiani dell'Adriatico centrale, la questione dei porti asburgici veniva sussunta all'interno degli stessi termini utilizzati dagli irredentisti triestini: «la guerra [...] non porterà soltanto ad un semplice mutazione di confini. I commerci soprattutto ne saranno variati. [...] A questi suoi porti l'Italia deve, prima di tutti gli altri, dedicare ogni suo sforzo e facendoli potentissimi porti europei noi arricchiremo la nostra potenza marinara di tanto che ne trarranno insperati vantaggi anche tutti gli altri porti italiani»⁶⁴.

Numerosi dati sembravano confermare una tendenza alla marginalizzazione degli scali e degli operatori marittimi italiani, e quindi l'apparente convenienza di rompere l'alleanza, risolvendo per via bellica un confronto che l'Italia non era riuscita a definire politicizzando una quota significativa della sua economia marittima.

Nei dibattiti alla Camera dei Deputati di Roma emergeva con chiarezza l'acredine che si era accumulata, con argomentazioni che ritornarono più volte, tanto da diventare quasi uno stereotipo:

«Lo Stato, nella guisa in cui oggi giorno sostiene gravi sacrifici nei trasporti ferroviari per creare la possibilità di concorrenza nei mercati interni di prodotti nazionali delle varie regioni a distanze diverse, deve a maggior ragione fare altrettanto nell'assicurare ai prodotti italiani la conquista dei mercati stranieri mediante le maggiori facilitazioni nei trasporti marittimi. Ha tutto l'interesse di far ciò poiché rilevanti saranno i vantaggi che ridonderanno all'economia pubblica per l'accresciuta espansione economica del paese. [...] So soltanto che altre nazioni, come la Germania, l'Austria, legate a noi dalla clausola della reciprocità, mentre sfruttano il nostro commercio marittimo, sanno trovare il modo d'impedire che noi facciamo altrettanto in casa loro»⁶⁵.

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"

⁶⁴ M. ANGELINI, *I porti meridionali dell'Europa centrale. Nel porto di Trieste*, Ascoli Piceno 1915 (Cesari), pp. 32-33.

⁶⁵ ATTI PARLAMENTARI, *Camera dei Deputati*, XXIII Legislatura, I^a sessione, Discussioni, 27 maggio 1910, pag. 7408. Parlava l'on. Astengo.

l'ambivalenza dell'orientamento economico triestino portò all'incontro che, di fatto, contribuì ad accendere la lenta combustione che avrebbe portato l'Italia ad intervenire contro il resto della Triplice nel maggio 1915.