

Paola Lanaro

TESSUTO ECONOMICO E PICCOLE IMPRESE A VENEZIA
TRA OTTOCENTO E NOVECENTO

Con vero piacere apro questo numero di Ateneo Veneto, dedicato alla piccola impresa a Venezia tra Ottocento e Novecento, con i risultati di una ricerca condotta nel 2012-2013 durante il mio corso di storia dell'impresa. Questo corso, ancora oggi, è fondamentale nella triennale di economia e gestione delle imprese, frequentato da un alto numero di studenti data sia la sua obbligatorietà, ma anche per l'interesse che suscita nei giovani, che sentono un richiamo verso un possibile futuro d'imprenditori.

La ricerca ha avuto un eco più tardi (2015-2016) proprio nelle sale dell'Ateneo quando, grazie a Giovanni Favero, Martina Massaro, Riccardo Cella e la sottoscritta, il tema dell'industrializzazione veneziana ha suscitato un interesse enorme coinvolgendo un alto numero di "non addetti ai lavori". Questo ha convinto la direzione della rivista a dedicare, forse per la prima volta, un intero numero della pubblicazione a temi di carattere economico, svincolati quindi da argomenti legati alla storia dell'arte o dell'architettura che, di norma, hanno costituito il cuore della rivista stessa. È noto che la predetta rivista è tra le più antiche della penisola, essendo stata fondata nel 1812.

L'idea della ricerca, propostami da Franco Amatori, legata al ruolo delle sovrintendenze, era quella di costituire un portale delle imprese per tutte le regioni d'Italia. Per il Veneto l'impresa è stata condotta a termine grazie anche al lavoro degli studenti e laureandi che si sono mossi brillantemente sotto la guida mia e di Andrea Caracausi, anche con ricerche di prima mano in archivi d'impresa (archivio Orsoni, archivio Bevilacqua, archivio Rubelli, archivio Moretti, archivio Nason, archivio Salviati, Museo Vetrario di Murano, archivio Cenedese, archivio del Museo del Merletto di Burano). Il materiale e il testo sono stati poi elaborati in modo molto contenuto per la regione Veneto all'interno della Sovrintendenza, sotto la direzione di Erilde Terenzoni, in una sintesi di alcuni temi meno legati all'ambito storico-economico. Il lavoro

non è stato condotto per tutte le aree o, meglio, non ha avuto effetti conclusivi per tutte le aree, ma lo sforzo andava in quella direzione.

Circa l'area veneziana, che è quella che qui ci interessa, i risultati sono stati soddisfacenti.

Le scansioni cronologiche, che sono state fatte partire grossomodo dall'unità d'Italia, sono state così suddivise: Venezia 1861-1896: prima dell'industria; Venezia 1897-1918: la prima industrializzazione; Venezia 1919-1945: gli anni difficili; Venezia 1946-1970: gli anni gloriosi; Venezia 1971-1980: il decennio terribile; Venezia 1981-1992: l'illusorio boom; Venezia 1993-2010: il declino.

Le fonti utilizzate sono state prevalentemente a stampa ma in alcuni casi anche di archivio, ad esempio tesi di laurea, documenti come foto o riproduzioni di luoghi di lavoro come il Cottonificio, il mulino Stucky o ancora l'interno della Manifattura Tabacchi (qui in parte utilizzate).

Non è la prima volta che questo materiale viene usato. Tuttavia si è deciso di dargli visibilità in questo contesto come testimonianza di un lavoro fecondo, svolto prevalentemente da giovani studenti e/o laureandi, che qui ringraziamo, come ringraziamo Cinzia Martignone, che ha permesso la consultazione in rete dei risultati.

I punti critici messi in luce riguardano aspetti noti e meno noti.

Con la caduta della Repubblica la crisi attraversata dall'ex capitale e dall'*élite* di nobili che l'avevano governata per secoli, è di una tale drammaticità che le parole non bastano per descriverla.

Caduto il consumo di lusso o di questo rimasto ben poco a uso esclusivo di turisti o destinato all'esportazione, la società languiva nella miseria e nell'analfabetismo in particolare in determinate aree periferiche come Castello, dove i tassi di analfabetismo e disoccupazione secondo De Rosas e Pes erano altissimi.

L'annessione al Regno d'Italia (1866) vede Venezia attraversare un periodo di crisi economica ereditata dal periodo in cui era sotto la dominazione asburgica (che evidentemente perseguiva obiettivi di investimento e sviluppo in altre aree dell'impero). Nel decennio 1860-1870 il comparto industriale era caratterizzato da una forte presenza di piccole e medie imprese artigiane concentrate nei settori tradizionali come il vetro, i merletti, le passamanerie spesso in seta, di cui un ruolo importante era giocato da fiori decorativi. Molti di questi prodotti artigianali erano il frutto del lavoro delle donne all'interno delle mura domestiche. Tipo questa di attività che, anche in settori merceologici diversi, si pro-

lungò fino agli anni avanzati del Novecento. Questo nonostante un avvio verso l'internazionalizzazione dovuta all'espansione portuale che concentrò a Venezia progressivamente capitali stranieri. Difatti è di questo periodo l'apertura della prima stazione ferroviaria: la ferrovia Ferdinandea che univa Venezia a Milano costruita tra mille difficoltà tra il 1835 e il 1852.

Negli stessi anni di questo primo periodo abbiamo l'abolizione del porto franco nel 1872, la fondazione della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, nata per iniziativa di Stefano Breda, e infine nel 1882 la fondazione del Cottonificio, nell'area di Santa Marta a firma di Eugenio Cantoni, grazie ai legami con Alessandro Rossi: tutto questo dette un volto nuovo alla città.

Nel periodo 1897-1918, le eredità del precedente periodo pesano drammaticamente. Nonostante ciò, subendo anche il condizionamento di quello che avveniva nella penisola e in Europa in concomitanza con la seconda rivoluzione industriale, si registra la ripresa di altre attività e l'arrivo di capitali stranieri. In questi anni nasce anche il polo industriale di Marghera che comunque sarà oggetto solo parzialmente delle nostre riflessioni.

Grazie al progetto di Luciano Petit si abbandona l'idea della stazione Marittima e nasce l'intuizione di Porto Marghera, che viene proposta in consiglio comunale da Pietro Foscari.

In quegli anni il fermento imprenditoriale si fa più visibile. Arthur Junghans rileva la ditta dei fratelli Herion prima fabbrica di orologi in Italia fondata nel 1877. Nel 1905 viene fondata la SADE [sociogloria] con capitale di 300.000 lire per la costruzione d'impianti per la generazione, trasmissione e distribuzione di energia elettrica in Italia e all'estero.

Il comune si muove anche sul piano socio-politico con l'acquisto dell'area della fonderia Neville, da destinarsi alla costruzione di case popolari e, poco dopo, nasce il sindacato per le imprese elettro-metallurgiche e navali nel porto di Venezia. In concomitanza nasce la società Porto Industriale di Venezia.

Dal 1919 al 1945 l'economia del territorio veneziano si arresta. Soprattutto in confronto con il precedente periodo si assiste a una polarizzazione verso la nuova area industriale che crea una frattura con gli antichi settori manifatturieri del centro storico. La dicotomia fra Venezia industriale e quella culturale e del turismo diventerà sempre più forte



Società Adriatica di
Elettricità-S.A.D.E

negli anni a seguire. Vari momenti culturali istituiti da Mussolini, come il primo festival cinematografico o quello musicale, assumono carattere multidisciplinare. Nel 1925 s'individua la prima zona industriale con cui si pone fine alla fase iniziale del processo di costruzione del porto di Marghera.

Gli anni 1945-1970 sono stati definiti gli anni gloriosi, data la presenza della grande industria. Nel secondo dopoguerra assistiamo, infatti, anche nel territorio di Venezia, alla ricostruzione post bellica e al trasferimento di risorse grazie all'attuazione dell'European Recovery Program prima e al processo di unificazione dei mercati europei poi. Si fa qui riferimento al cosiddetto miracolo Italia che pone l'area regionale all'avanguardia, miracolo basato sullo sviluppo della grande industria accanto a una struttura caratterizzata dalla presenza di piccole realtà operaie (la piccola impresa). Si espanse però anche la realtà di Marghera, interrotta dalla tragedia dell'alluvione (novembre 1951). Negli anni cinquanta viene pubblicata la legge speciale e si costituisce il nuovo consorzio per l'ampliamento di Porto Marghera. Negli anni sessanta, la nuova alluvione della città determina l'approvazione della legge speciale n. 171 per la salvaguardia di Venezia.

Tra gli anni 1970-1980 si registra un cambiamento nella struttura economica. A questo punto qualcuno parla di decennio terribile con cambiamento dell'evoluzione economica e sociale della città.

Il turismo e i servizi della grande distribuzione determinarono l'immagine attuale della città. Sopravvissero così, anche con difficoltà, solo alcune imprese di antica origine (vetri, merletti, seterie, tessuti ecc.) che in parte, in epoca successiva, verranno delocalizzate altrove.

Il colosso industriale di Porto Marghera vive ora un declino ineluttabile, non solo per la competizione con la piccola-media impresa, ma anche per il disastro ambientale che provoca.

Disastro che, a sua volta, scatena lotte sindacali ancora in corso. La morte di molti lavoratori del petrolchimico, fondamentalmente per tumori, causa finalmente l'intervento dello Stato e nel 1973 si giunge alla legge speciale per Venezia, con la quale si blocca ogni ulteriore espansione spaziale delle aree industriali di Marghera. Nel 1988 nasce la Enimont.

Tra la fine degli anni settanta e i primi anni ottanta, come in altre aree del nord-est, si registra una continua crescita, grazie anche al deprezzamento del cambio e al ruolo dei mercati esteri. Ma, a partire dal

1982, con il rafforzamento del cambio reale, le piccole e medie imprese dovettero affrontare un cambiamento di strategia e struttura, soffrendo, soprattutto i grandi esportatori, di gravi difficoltà competitive in particolare nei confronti di altre aree della penisola. Marghera declina sempre più e tutta l'area, come vediamo oggi, diventa un polo di aziende turistiche. Così, ad esempio, le Industrie ottiche riunite chiudono nel 1990.

Negli anni 1992-2010 Venezia soffre un forte declino. Il suo territorio attraversa profondi cambiamenti nella sua struttura economica e sociale. La globalizzazione aumenta la competizione, soprattutto con i paesi asiatici, in particolare nei settori artigianali tradizionali, anche se ora la creazione dei manufatti risulta di basso livello. Questo nonostante che il deprezzamento della lira e la crisi valutaria del 1992 avessero inizialmente sostenuto le esportazioni. Verso la metà degli anni novanta inizia una nuova fase storica per l'evoluzione produttiva, che inciderà profondamente sul preesistente modello nord-est, tanto da far dire a qualcuno che tale modello sia oramai non più esistente.

BIBLIOGRAFIA

BERNARDELLO ADOLFO, *La prima ferrovia fra Venezia e Milano*, Venezia, Istituto Veneto di scienze, lettere ed arti, 1996.

ANDREA COLLI, *Il quarto capitalismo*, Venezia, Marsilio, 2002.

GIOVANNI FAVERO, ANNA MORETTI, *The Venice International Film Festival and the city: Building a cultural tourist destination by juxtaposition*, in *Unlocking the creative city: Reassembling why cities are agents of change and innovation*, a cura di Ilja Van Damme, Bert De Munck, Andrew Miles, Londra, Routledge, di prossima pubblicazione.

MICHELE GOTTARDI, *Da veneziani a italiani*, in *Ai confini dell'unità d'Italia*, a cura di Luigi Bianco, Trento, Fondazione museo storico del trentino, 2015, pp. 318-328.

La grande Venezia. Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento, a cura di Guido Zucconi, Venezia, Marsilio, 2002.

PAOLA LANARO, *Venezia nell'ottocento: lo sviluppo del settore moda guide commerciali*, «Annali di Storia dell'Impresa», 19 (2008), pp. ?..

STEFANO MICELLI, *Futuro Artigiano*, Venezia, Marsilio, 2014.

LUCA PES, *Le classi popolari*, in *Storia di Venezia. L'Ottocento e Novecento*, a cura

109-131

di Mario Isnenghi e Stuart Woolf, 1, *L'Ottocento. 1797-1866*, a cura di Stuart Woolf, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 2002, pp. 771-801.

Prima del made in Italy, a cura di Marco Belfanti, Venezia, Marsilio, 2007.

RENZO DE ROSAS, *La demografia dei poveri. Pescatori, fabbri e industriali nella Venezia di metà Ottocento*, in *Storia di Venezia. L'Ottocento*, a cura di Mario Isnenghi e Stuart Woolf, 1, *L'Ottocento. 1797-1866*, a cura di Stuart Woolf, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 2002, pp. 711-770.

Venezia e l'Austria, a cura di Gino Benzoni e Gaetano Cozzi, Venezia, Marsilio 1999.

Venezia suddita 1798-1866, a cura di Michele Gottardi, Venezia, Ateneo Veneto, 1999.

GUIDO ZUCCONI, *Progetti e trasformazioni urbane nel segno dell'ottimismo 1950-1966*, in *L'ultima Venezia. Cultura e progetti*, Venezia, Istituto Veneto di scienze, lettere ed arti, 2015, pp. 45-60.