

L'ADRIATICO CONTESO

Commerci, politica e affari
tra Italia e Austria-Ungheria (1882-1914)

Giulio Mellinato

GEOSTORIA DEL TERRITORIO



FrancoAngeli

Informazioni per il lettore

Questo file PDF è una versione gratuita di sole 20 pagine ed è leggibile con



La versione completa dell'e-book (a pagamento) è leggibile con Adobe Digital Editions. Per tutte le informazioni sulle condizioni dei nostri e-book (con quali dispositivi leggerli e quali funzioni sono consentite) consulta [cliccando qui](#) le nostre F.A.Q.



Geostoria del territorio

Il territorio è uno dei “luoghi” più frequentati dalla ricerca negli ultimi decenni, in quanto oggetto capace di fondere in un insieme unico gli elementi di interesse di molte discipline, se non di tutte.

Ma il territorio non è semplicemente il supporto fisico di una serie di elementi fra loro variamente correlati o reciprocamente indipendenti; è esso stesso un vero e proprio oggetto di ricerca unitario e complesso, che, come tale, va affrontato ed esaminato specificamente.

Ormai da diversi anni un gruppo di storici (dell'economia, della società, delle istituzioni, della cultura e di altro ancora) e di geografi umani ed economisti si è mosso seguendo questa prospettiva di studio, e ha affrontato alcuni nodi problematici che nel territorio assumono concretezza e pertinenza scientifica disciplinare. Si è così discusso, dapprima, di *regione* come quadro geografico e storico dei processi di sviluppo economico e sociale, come contesto necessario, come proiezione spaziale, risultato finale dell'azione di questi processi; si è poi esaminato, con un programma pluriennale e coordinato fra diverse unità di ricercatori italiani e stranieri, l'*arco alpino* come possibile “macro-regione” europea, esaminandone le coerenze e le disarmonie interne, ma anche i rapporti e le divergenze fra il territorio alpino, così peculiare da vari punti di vista, con le aree ad esso circostanti, prossime o remote.

Da questi studi sono scaturiti idee e suggestioni, prospettive di ricerca e stimoli all'approfondimento, saggi descrittivi, studi interpretativi, spunti per ulteriori tematiche di ricerca.

È dunque emerso, in tutta la sua importanza e complessità, un campo di studi in cui storici e geografi, ognuno per la sua parte di competenza disciplinare, ma anche per la volontà e la necessità di integrare con profitto tali specifiche conoscenze e competenze, hanno deciso di investire il proprio sapere e saper fare.

Per queste ragioni gli studiosi di tre università e appartenenti a diverse tradizioni disciplinari hanno deciso di dar vita a questa collana “Geostoria del territorio”, che consenta loro e a quanti condividono questi convincimenti e queste aspirazioni per una ricerca unitaria, comprensiva e ad ampio raggio, di trovare una sede interdisciplinare in cui pubblicare i risultati dei propri studi.

Comitato scientifico: *Andrea Leonardi* (Università di Trento), *Angelo Moioli* (Università di Milano), *Guglielmo Scaramellini* (Università di Milano), *Luigi Trezzi* (Università di Milano-Bicocca).

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio “Informatemi” per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità

L'ADRIATICO CONTESO

Commerci, politica e affari
tra Italia e Austria-Ungheria (1882-1914)

Giulio Mellinato

FrancoAngeli

Il volume è stato pubblicato con il contributo del Dipartimento di Economia, Metodi Quantitativi e Strategie d'impresa dell'Università degli Studi di Milano-Bicocca.

Copyright © 2018 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

Indice

Introduzione	pag.	7
1. La storia dei commerci, tra economia e relazioni internazionali	»	15
1.1. Commerci, mobilità, globalizzabilità	»	17
1.2. Il definirsi della globalizzabilità adriatica	»	28
1.2.1. L'avvio di una fase nuova per il sistema marittimo europeo	»	32
1.3. L'Adriatico e le svolte degli anni Sessanta dell'Ottocento	»	37
1.3.1. La navigazione di linea e la riqualificazione degli spazi marittimi	»	45
1.4. La dimensione nazionale degli spazi commerciali e le nuove forme della mobilizzabilità delle risorse	»	52
1.4.1. L'integrazione dei tempi, l'accorciamento degli spazi	»	66
2. Le navi e i porti	»	75
2.1. I giochi della localizzazione e della connettività	»	76
2.1.1. La ridefinizione dei limiti della sovranità economica nazionale	»	80
2.1.2. L'aumento della distanza tra avanzati e arretrati	»	82
2.2. L'organizzazione del business marittimo: la mobilità sincronizzata	»	86
2.3. Le nuove dimensioni dinamiche della portualità: hub effect ed economie localizzative	»	90
2.4. I porti italiani	»	100
2.4.1. La transizione infinita dell'economia marittima italiana	»	107
2.4.2. I molti aspetti del ritardo italiano	»	112
2.5. Trieste e i porti dell'Adriatico asburgico	»	119
2.5.1. L'Impero asburgico e la "territorializzazione" dell'Adriatico	»	125
2.5.2. Né centro, né periferia: l'Adriatico e la rivoluzione dei trasporti	»	137

2.6. Alleati non amici: il versante marittimo della Triplice Alleanza	pag. 146
2.6.1. Irredentismo politico e questioni economiche	» 156
3. Né con lo Stato, né con il mercato: le imprese e le politiche marittime	» 163
3.1. Oltre la tecnologia: qualità e organizzazione nelle flotte commerciali	» 164
3.2. Il Lloyd di Trieste: gli anni della prosperità solitaria (1869-1891)	» 175
3.3. 1891/1918: il Lloyd nazionalizzato	» 187
3.3.1. L'ultima fase della nazionalizzazione	» 189
3.3.2. I limiti mobili dello sviluppo marittimo in Italia e Austria	» 199
3.4. Gli inseguitori, tra specializzazione e competizione	» 203
3.5. Gli effetti della nazionalizzazione degli spazi marittimi (1907-1914)	» 209
4. Conessioni, connettività, connettibilità	» 221
4.1. Gli effetti del salto evolutivo: un nuovo mondo di possibilità, con nuove complessità	» 224
4.2. Interessi nazionali, spazi internazionali, commercio “nazionalizzato”	» 228
4.3. Lo Stato navigatore nella storia italiana: una ontogenesi	» 238
4.4. Il 1914: un esito necessario?	» 243
Appendice statistica	» 247
Indice dei nomi	» 277

Introduzione

Le ricerche alla base di questo libro hanno avuto origine da una sensazione di incompletezza rispetto ai quadri concettuali che ritrovavo negli studi dedicati alla storia della navigazione, del commercio, delle relazioni internazionali e al relativamente nuovo filone dedicato alle origini della cosiddetta prima globalizzazione. Ciò che mi sembrava mancasse era proprio l'architettura di interconnessioni e di rimandi incrociati che avrebbe dovuto sostenere discorsi così contigui, rispetto ad un realtà come l'economia internazionale nella seconda metà dell'Ottocento. Credo non sia stato dato un adeguato risalto alla storia delle strutture tecniche che per la prima volta consentirono all'economia mondiale di funzionare come un sistema unico, benché tutti gli autori delle ricerche indicassero proprio la seconda metà del XIX secolo come il periodo della prima vera integrazione del mondo, e non solo dal punto di vista economico.

Particolarmente poco utilizzati mi sono sembrati i risultati delle ricerche sui mezzi materiali che hanno consentito quell'integrazione, ed in particolare gli strumenti dedicati alla mobilità commerciale marittima su lunga distanza, che secondo me hanno rappresentato la vera spina dorsale della globalizzazione, ma spesso quelle ricerche sono state considerate troppo specialistiche, oppure i loro risultati poco generalizzabili¹.

Dal tentativo di riempire quello spazio interpretativo sono derivati i primi stimoli per intraprendere il presente lavoro, che vorrebbe esplorare il formarsi del sistema moderno della mobilità commerciale marittima come un processo graduale e non collaborativo, che ha prodotto nuove possibilità di connessione e di scambio, così come nuove percezioni delle possibilità che stavano nascendo e nuove aspettative che, a loro volta, hanno influenzato altri settori economici, istituzioni e luoghi di elaborazione delle politiche nazionali.

Molto recentemente sono usciti alcuni studi che si muovono esattamente nella stessa direzione, integrando diversi piani d'analisi e punti di vista complessi, che

1. Jari Ojala, Stig Tenold, *What is Maritime History? A Content and Contributor Analysis of the International Journal of Maritime History, 1989-2012*, «International Journal of Maritime History», vol. 25, n. 2, 2013, pp. 17-34.

attraversano i territori di studio di economia, società e politica². Credo si tratti di un passaggio importante verso la migliore comprensione di uno snodo fondamentale nella costruzione del mondo contemporaneo.

I trasporti sono in primo luogo lo strumento grazie al quale un sistema economico e sociale partecipa al movimento complessivo, incorporando nella sua evoluzione non solo i tipici elementi propri di ogni attività economica (mercato, tecnologia, organizzazione e altro ancora) ma pure tutte le sollecitazioni che provengono dall'ambiente circostante, anche al di fuori del campo strettamente economico. Da qui le strutturali ambivalenze che hanno da sempre caratterizzato gli operatori del settore: una prima ambivalenza tra business (considerando la struttura delle imprese) e servizio (riguardo alla funzione di collegamento con altri sistemi economici, più o meno nazionalizzati e/o istituzionalizzati), ma anche tra la natura formalmente nazionale degli operatori e gli spazi in gran parte internazionali (e, in alcuni casi, a-nazionali) delle loro operazioni.

Osservando l'intero settore della mobilità commerciale come un sistema, e non solo come un aggregato di realtà indipendenti, sembra possibile far emergere con chiarezza i numerosi elementi sinergici che hanno segnato, nel corso delle comuni fasi di transizione, sia i trasporti terrestri che quelli marittimi, assieme alle numerose interconnessioni che soltanto recentemente hanno assunto la denominazione collettiva di "logistica", anche se in realtà esistono da moltissimo tempo, seppur in forme diverse dalle attuali.

La polverizzazione tra moltissime aziende delle funzioni e degli incarichi connessi con la mobilità solitamente ha portato gli studiosi a privilegiare la specializzazione all'interno di un singolo aspetto delle lunghe catene della mobilità. Chi studia la navigazione in genere non si occupa dei suoi collegamenti terrestri, chi si occupa di porti molto spesso non considera come parte della propria ricerca il tragitto delle merci prima o dopo la movimentazione portuale, ad esempio. In generale, non molta attenzione hanno attirato gli interventi delle diverse autorità pubbliche (dal livello locale a quello nazionale) che spesso sono intervenute proprio nell'ottica della sinergizzazione tra le diverse forme di trasporto, e per la creazione di "corridoi" privilegiati per la mobilità di persone, merci ed informazioni, ovviamente sia per favorire la crescita economica ma anche per porre sotto il proprio controllo un'attività sempre più strategica nella definizione delle strutture e dei compiti dello Stato moderno³. Riprendendo un'immagine fortemente semplificata, ma efficace, potremmo quasi dire che gran parte degli

2. Simon Ville, *Britain as a maritime civilisation: economy, culture and place in the making of a seafaring nation*, «Ocean Discourse», vol. 6, 2017, pp. 241-268; Jari Ojala, Stig Tenold, *Maritime trade and merchant shipping: The shipping/trade ratio since the 1870s*, «International Journal of Maritime History», vol. 29, n. 4, 2017, pp. 838-854.

3. Christopher A. Bayly, *The Birth of the Modern World 1780-1914. Global Connections and Comparisons*, Blackwell, Malden-Oxford-Carlton, 2004, pp. 468-477 [ed. it. 2011]; Barry Buzan, George Lawson, *The Global Transformation. History, Modernity and the Making of International Relations*, Cambridge University Press, Cambridge, 2015, pp. 197-239.

studiosi si è concentrata su un albero o un gruppo specifico di alberi, perdendo di vista la foresta.

Il miglior punto d'osservazione, quindi, potrebbe essere quello che ci possa consentire di osservare l'evoluzione degli stadi di efficienza del sistema nel suo complesso, così da identificare (e analizzare) anche le componenti dei principali momenti di svolta.

Nella sua interezza, un tale sistema potrebbe essere definito come “macromobilità”, nel senso che ogni evoluzione in una singola “nicchia” del settore mobilità rapidamente genera innovazioni in tutte le altre “nicchie”, di fatto spostando l'intero sistema verso un diverso “regime sociotecnico”, com'è stato definito⁴. In sostanza, lo studio dello sviluppo del settore della mobilità richiede un livello di analisi che miri ad analizzare in ultima istanza la successione delle “tappe evolutive” dell'intero, osservando i singoli percorsi delle diverse “nicchie” soprattutto come elementi parziali della evoluzione generale, e non come realtà separate e distinte.

Queste tappe evolutive furono tutte contrassegnate dall'emergere di nuove, ed estremamente produttive, sinergie, che consentirono di moltiplicare gli effetti dell'implementazione delle innovazioni all'interno dei singoli segmenti del sistema globale della mobilità. Ad esempio, negli anni Trenta dell'Ottocento, il pionieristico sistema delle imprese “personali” dedicate alla mobilità meccanica (Fulton nella navigazione, Stephenson nelle ferrovie, ecc.) si affiancò ad un nuovo sistema centrato su imprese di dimensioni nazionali, che sulla terraferma iniziarono la costruzione di tratti ferroviari in grado di mettere in comunicazione più regioni, e sugli oceani iniziò il periodo della navigazione meccanica transcontinentale. Già nel 1840, una rete di connessioni regolari, garantite da piroscafi, collegava la Gran Bretagna con tutti gli altri continenti, eccettuato l'Antartide. La “tirannia della distanza”, che aveva suddiviso il mondo in un mosaico di aree caratterizzate da connessioni rivolte soprattutto verso l'interno ed assai poco verso l'esterno⁵, non era certo finita, ma diventava un elemento di costo valutabile in anticipo con una certa precisione, tanto da iniziare una trasformazione del ruolo svolto dalle connessioni a lunga distanza: da ostacolo quasi insuperabile ad opportunità. A partire dal decennio 1860 iniziarono ad operare le prime imprese dedicate alla mobilità di dimensioni veramente internazionali (dalla Compagnia del Canale di Suez alle prime Compagnie telegrafiche transcontinentali), mentre a cavallo tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento fecero la loro comparsa le prime imprese realmente globali, impegnate ad organizzare sistemi di mobilità su scala quasi planetaria.

Si trattava di soglie evolutive tutte basate su nuove tecnologie, ma anche su nuove forme organizzative e su diverse forme di finanziamento. In quest'ulti-

4. Johan Schot, Frank W. Geels, *Niches in evolutionary theories of technical change*, «Journal of Evolutionary Economics», a. 17, 2007, pp. 605-622.

5. Geoffrey Blainey, *The Tyranny of Distance. How Distance Shaped the History of Australia*, Sun, Melbourne, 1966.

mo caso, l'intervento dei diversi Stati nazionali nel settore della mobilità non fu importante soltanto con riferimento alle loro azioni dirette (il flusso di finanziamenti pubblici aumentò un po' dappertutto, in quegli anni), ma soprattutto per la garanzia che la continuità di quegli interventi statali costituivano rispetto alle incertezze di un mercato importante, ma molto instabile, ed all'epoca poco conosciuto. Una simile garanzia consentì un afflusso di capitali privati tale da finanziare una estensione progressivamente sempre più massiccia dell'offerta di mobilità commerciale, che a sua volta consentì di mantenere relativamente bassi i prezzi e quindi di allargare la domanda in parallelo con l'eccezionale aumento della capacità di trasporto.

Gli studi disponibili sono concordi nell'attribuire all'argomento una importanza primaria, anche se le opinioni divergono a proposito dei risultati effettivamente raggiunti dalle ricerche effettuate. Il risultato finale dell'ampio panorama elaborato da un testo recente, molto citato, non raggiunge un risultato definitivo: «Better measurement of trade costs is highly desirable. The quality of the existing measures is low and can be improved. [...] There is undoubtedly a rich relationship between domestic and international trade costs, market structure, and political economy»⁶.

La meta-narrazione⁷, nel lavoro di Anderson e van Wincoop, in pratica considera naturale e spontanea (quindi da non sottoporre ad indagine) la propensione dei diversi paesi a commerciare, come la neutralità dei diversi operatori (trasportatori, commercianti, operatori della logistica) rispetto alle concrete condizioni istituzionali all'interno delle quali si svolgono le operazioni relative alla formazione dei costi della movimentazione, dentro il grande quadro del commercio internazionale. La loro attenzione si concentra sull'impatto degli *ostacoli* al commercio, e quindi sui fattori che aumentano i costi al di là del loro livello "naturale", e non sui possibili elementi che hanno facilitato i commerci, e quindi in pratica hanno *ridotto* i costi dei trasporti. Certamente si tratta di una impostazione in linea con le tradizioni degli studi⁸, ma non a caso gli autori stessi giudicano non sufficienti i risultati raggiunti. Semplificando, potremmo dire che l'obiettivo (non raggiunto completamente) di costruire strumenti nomoteticamente predittivi⁹ ha

6. James E. Anderson, Eric van Wincoop, *Trade Costs*, «Journal of Economic Literature», vol. 42, n. 3, 2004, pp. 691-751; p. 748 per la citazione.

7. La struttura dei legami e dei presupposti, adottati in maniera non sempre formalmente esplicita, che orienta sia la ricostruzione effettuata dall'autore sia la percezione che ne ha il lettore. In molti casi la meta-narrazione implica l'assunzione di un contesto di significati che viene considerato come presupposto per l'attribuzione di senso, valore ed importanza alle affermazioni contenute nella narrazione. Cfr. Ivana Marková, *On 'The Inner Alter' in Dialogue*, «International Journal for Dialogical Science», Spring 2006. vol. 1, n. 1, pp. 125-147 e Per Linell, *Rethinking Language, Mind, and World Dialogically. Interactional and Contextual Theories of Human Sense-Making*, Information Age Publishing, Charlotte (NC), 2009.

8. Takashi Negishi, *Developments of International Trade Theory*, 2^a ed., Springer Japan, Tokyo, 2014.

9. Una impostazione epistemologicamente nomotetica sceglie di studiare la realtà partendo dai suoi elementi più regolari e generali, formulando ipotesi e conseguenti predizioni relative

portato gli autori su una strada troppo ingombra di particolarismi e parzialità dei dati per essere percorsa fino in fondo.

Nella letteratura successiva sono stati ripresi soprattutto i temi relativi agli aggiustamenti da apportare alla teoria mainstream del commercio internazionale. Non sono però mancati interventi relativi alla valutazione dell'impatto che una migliore valutazione dell'evoluzione subita dai costi dei trasporti potrebbe avere sul miglioramento delle teorie e dei modelli disponibili. In sostanza, due filoni d'indagine hanno contribuito da una parte a migliorare la qualità dei dati disponibili,¹⁰dall'altra ad affinare gli strumenti teorici.

Nonostante tutto, il puzzle costituito dalla definizione di una precisa (e prevedibile) relazione tra le dinamiche specifiche riguardanti il costo dei trasporti e le dinamiche generali riguardanti il commercio non sembra sia stato ancora sciolto¹¹. In parte, la mancata soluzione del puzzle va fatta risalire alla microfondazione teorica di alcune ricerche, come quelle di Jacks e collaboratori¹². Una microfondazione consente di contenere il numero degli attori e delle variabili da osservare, tanto da ottenere modelli gestibili ed in grado di produrre risultati finali robusti e significativi. In sostanza, l'intero commercio internazionale viene ridotto ad una sommatoria di rapporti bilaterali, ed i risultati di queste prime elaborazioni vengono poi utilizzati per verificare le tendenze della gravitazione commerciale in periodi più o meno lunghi¹³. Alla fine, però, gli studi che adottano un simile approccio trovano difficile raccordare i risultati teorici con la realtà empirica, soprattutto nella costruzione di un quadro generale che sia sufficientemente adeguato nel descrivere le complessità della globalizzazione contemporanea.

Pur all'interno dei limiti che questo studio ha adottato, lo scopo finale rimane quello di offrire una immagine comprensibile e comprensiva del complesso intreccio di interessi che ha sostenuto la rapida evoluzione dei collegamenti commerciali a lunga distanza nei decenni precedenti lo scoppio della Prima Guerra mondiale, con alcuni cenni al periodo precedente, quando la meccanizzazione dei

anche al suo comportamento futuro. Si oppone all'impostazione idiografica, che invece privilegia la individualità dei fenomeni, e quindi la specificità delle diverse porzioni del reale. Cfr. *Epi-stemologia dell'economia nel "marginalismo" austriaco*, a cura di Dario Antiseri, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2005.

10. David Hummels, *Transportation Costs and International Trade in the Second Era of Globalization*, «Journal of Economic Perspectives», vol. 21, n. 3, Summer 2007, pp. 131-154.

11. Patrick D. Alexander, *Geography, Value-Added and Gains From Trade: Theory and Empirics*, FREIT working papers n. 867, January 16, 2015.

12. Considerando il periodo 1870-1913, «44 percent of the rise in trade within our sample can be explained by reductions in trade costs; the remaining 56 percent is attributable to economic expansion». David S. Jacks, Christopher M. Meissner, Dennis Novy, *Trade costs in the first wave of globalization*, «Explorations in Economic History», vol. 47, 2010, pp. 127-141; p. 127 per la citazione.

13. David S. Jacks, Christopher M. Meissner, Dennis Novy, *Trade Costs, 1870-2000*, «The American Economic Review», vol. 98, n. 2, May, 2008, pp. 529- 534; David S. Jacks, Christopher M. Meissner, Dennis Novy, *Trade booms, trade busts, and trade costs*, «Journal of International Economics», vol. 83, 2011, pp. 185-201.

trasporti ha fatto entrare i sistemi nazionali dedicati alla mobilità commerciale all'interno del gioco razionale della modernità, allorquando i viaggi per mare hanno cessato di essere avventure basate sull'intuito e l'indifferenza verso il pericolo, per trasformarsi in calcolo e padronanza di un sempre più ampio strumentario tecnico ed organizzativo.

Il presente lavoro intende dare un contributo al dibattito in corso, basandosi sull'evidenza empirica molto più che sul dibattito teorico. Andrebbe molto al di là delle finalità della presente ricerca anche il ripercorrere tutti i numerosi intrecci che hanno legato lo sviluppo della navigazione commerciale e la crescita dell'intera economia italiana nel cinquantennio postunitario. Il discorso invece riguarderà la congruenza (anche su un piano economico generale) delle scelte adottate dal potere politico, nei confronti del variegato settore marittimo nazionale, costretto ad innovare dalla sempre più serrata concorrenza internazionale ma estremamente sensibile alle diverse ed estese forme di diseconomia che una riforma troppo incisiva nel settore marittimo avrebbe causato sul tessuto sociale e sull'orientamento politico delle città e delle regioni maggiormente coinvolte. Il quadro viene mosso dalla prossimità che caratterizzò il sistema italiano della mobilità commerciale marittima con quello austriaco, soprattutto nei decenni finali del XIX secolo. Il differenziale di efficienza che caratterizzava i due sistemi rappresentò uno stimolo da una parte, ma anche una misura della scarsa efficacia delle successive riforme adottate in Italia fino alla Prima guerra mondiale, come vedremo.

Nella prima sezione verranno illustrate le premesse sia storiche che metodologiche per il presente studio. Il secondo capitolo sarà dedicato principalmente alle numerose conseguenze prodotte dallo sviluppo tecnologico nel settore dei trasporti marittimi, considerando le interrelazioni tra i mezzi di trasporto, le infrastrutture a terra, le prime forme di logistica e le risposte date dai diversi Stati ai problemi posti dall'accelerazione nello sviluppo delle tecnologie adottate. Il terzo capitolo, invece, sarà centrato sugli effetti dei cambiamenti organizzativi conseguenti alla possibilità di sincronizzare le diverse forme di mobilità commerciale, grazie alla istantaneità delle comunicazioni telegrafiche. In primo luogo, simili cambiamenti modificarono il modello di business adottato dalle più grandi Compagnie di navigazione, ma anche in questo caso le conseguenze coinvolsero le realtà locali, i diversi Governi ed il sempre più importante ruolo svolto dai trasporti marittimi all'interno dei diversi sistemi economici nazionali. Infine, il quarto capitolo tenterà una integrazione tra alcune prospettive teoriche relative alla connettibilità commerciale da una parte, e i risultati empirici emersi dallo studio dei dati relativi al sistema marittimo adriatico alla vigilia della grande guerra dall'altra. La conclusione, pur riguardando una realtà geograficamente limitata, vorrebbe evidenziare alcune linee di tendenza generali, utili per agevolare una migliore comprensione del funzionamento dell'intero sistema marittimo europeo, e non soltanto di una sua porzione locale.

Questa ricerca mi ha portato in numerosi luoghi: archivi, biblioteche, musei ed altro ancora. Ovunque ho contratto debiti di riconoscenza con chi mi ha indirizzato, aiutato e a volte anche tollerato mentre tentavo di raccogliere quanto più

materiale possibile. Non riuscirò mai a ringraziare tutti singolarmente, ma alcune menzioni particolari sono d'obbligo. A Stelio Zoratto, innanzitutto, che ha amorevolmente curato e riordinato l'Archivio storico del Lloyd di Trieste. Alla famiglia Cosulich, che mi ha consentito di accedere liberamente al loro archivio familiare a Genova. Al personale della Biblioteca dell'Istat, a Roma, dove ho trovato molto più delle statistiche che cercavo e a quello dell'Archivio storico della Camera dei Deputati, sempre a Roma. Nelle biblioteche del National Maritime Museum di Londra e dell'Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik di Brema ho trovato collezioni preziose di fonti che ufficialmente vengono classificate come libri (relazioni parlamentari, documentazione relative alle diverse Società, inchieste e simili), ma che in realtà sono spesso talmente rare da essere quasi uniche. A tutte le persone che mi hanno assistito vada un sentito ringraziamento collettivo. Non se ne abbiano a male, ma veramente mi è impossibile ricordarli tutti.

Anche dal punto di vista scientifico ho contratto numerosi debiti, e tra tutti spicca quello verso Pierangelo Toninelli, che più di una volta è stato capace di riportarmi sulla retta via, nonostante tutti i miei sforzi per abbandonarla. Ai colleghi del Dipartimento di Economia della Bicocca, poi, perché tutti in un modo o nell'altro hanno seguito la mia ricerca, e anche senza saperlo l'hanno incoraggiata e migliorata, rendendola alla fine presentabile nella forma attuale, e pubblicabile. Agli storici Trezzi, Mocarelli, Tedeschi e Varini va poi un ringraziamento particolare, perché mi hanno sicuramente sopportato più degli altri. Ho ricevuto stimoli e suggerimenti impossibili da contare anche nell'ambito di seminari, convegni, incontri ed altre occasioni dove ho presentato versioni parziali della ricerca. In particolare, il Circolo Istria di Trieste, la Deputazione di storia patria per la Venezia Giulia e la Società italiana degli storici dell'economia, in vario modo hanno sostenuto la ricerca e hanno anche pubblicato versioni molto parziali di piccole parti del presente lavoro. Il Comune di Trieste ha poi contribuito in maniera particolare, chiamandomi a collaborare alla mostra *Lloyd – Le navi di Trieste sui mari del mondo*, dove ho imparato molto lavorando a stretto contatto con Nicola Bressi, Maurizio Eliseo e Sergio Vatta. Anche gli anni passati accanto a Biancastella Zanini sono stati estremamente formativi, soprattutto dal punto di vista umano. Spero solo che il risultato finale non deluda le aspettative di tutte queste persone.

Sicuramente, almeno in parte, ho deluso le aspettative dei vari membri della mia famiglia, che si aspettavano un figlio, un marito ed un padre più presente a casa e più sensibile verso le loro necessità. Purtroppo non posso dire niente a questo proposito.

1. *La storia dei commerci, tra economia e relazioni internazionali*

Nella letteratura, solitamente la storia dell'economia internazionale viene osservata per lo più come un prolungamento delle storie economiche nazionali, oppure come una sommatoria delle estensioni delle dinamiche nazionali, rimanendo priva di una sua sostanzialità analitica autonoma. Credo si tratti di una semplificazione eccessiva, che attende una correzione.

La realizzazione di una economia propriamente globale fu il risultato di una convergenza tra dinamiche tecnologiche, economiche e politico-istituzionali, che produssero una completa riorganizzazione delle condizioni di produzione, movimentazione e scambio di beni, servizi e conoscenze, su una scala per la prima volta compiutamente planetaria¹. La rete delle interrelazioni e delle interdipendenze divenne talmente fitta e robusta da far sì che in pratica ogni regione del globo fosse costantemente sottoposta all'influenza delle altre, creando opportunità di scambio, gerarchie e strutture egemoniche estese come mai prima nella storia dell'umanità.

Nelle narrazioni sulla storia dell'economia a cavallo tra Ottocento e Novecento è molto citata l'immagine del quarantennio precedente la prima Guerra mondiale, che vide il commercio internazionale quadruplicare le sue dimensioni, mentre si dimezzavano i costi dei trasporti². Recentemente, numerose grandezze sono state utilizzate per definire il nuovo aspetto assunto nei decenni della prima globalizzazione non solo dall'economia, ma pressoché da tutte le dimensioni della modernità: la convergenza di prezzi e le condizioni dei mercati³, l'effetto a ca-

1. Eric Sheppard, *The Spaces and Times of Globalization: Place, Scale, Networks, and Positionality*, «Economic Geography», vol. 78, n. 3, 2002, pp. 307-330.

2. Antoni Esteveordal, Brian Frantz, Alan M. Taylor, *The Rise and Fall of World Trade, 1870-1939*, «The Quarterly Journal of Economics», vol. 118, n. 2, 2003, pp. 359-407.

3. Per una versione recente cfr. Jeffrey G. Williamson, *Commodity Prices over Two Centuries: Trends, Volatility, and Impact*, «The Annual Review of Resource Economics», vol. 4, n. 6, 2012, pp. 185-206.

scata prodotto dalla riduzione nel costo dei trasporti⁴, la compressione (in termini economici) dello spazio e del tempo fino quasi al loro annullamento⁵.

In realtà, come viene riconosciuto da numerosi autori, quei risultati furono il frutto di una combinazione estremamente complessa di fattori, che però quasi sempre vengono analizzati senza considerare le interazioni e le influenze reciproche. Ad esempio, l'efficienza e la redditività delle Compagnie di navigazione non dipendeva soltanto dalla tecnologia delle navi impiegate o dall'organizzazione dei servizi, ma anche dai sussidi e dalle numerose forme di appoggio che ricevevano dai propri Stati. A sua volta, l'evoluzione della tecnologia marittima fu pesantemente condizionata dal livello degli stanziamenti pubblici rivolti allo sviluppo delle flotte militari. Infine, le politiche commerciali dei diversi Stati inevitabilmente erano condizionate dagli interessi e dalle attività degli importatori ed esportatori nazionali, ma non soltanto verso i mercati tradizionali, bensì anche (ed in certi casi soprattutto) verso mercati potenziali che proprio il miglioramento della mobilità commerciale consentiva per la prima volta di raggiungere⁶. La prospettiva analitica migliore, quindi, richiederebbe di osservare l'intero circolo virtuoso attivato dalla compartecipazione di fattori così diversi, magari assumendo un'ottica transnazionale e comparativa, così da comprendere nell'indagine anche i numerosi casi di imitazione ed ibridazione dei diversi percorsi nazionali. Da questo punto di vista, la storiografia è ancora debole⁷.

Inoltre, gli elementi prima riassunti sono soltanto pochi, ed alquanto evidenti, esempi del livello di complessità raggiunto dal sistema commerciale internazionale a cavallo tra XIX e XX secolo, che andrebbe tenuto presente nella sua totalità se lo scopo della ricerca è la comprensione della dimensione effettivamente globale raggiunta dalla prima stagione della globalizzazione, anche soltanto in una sua versione localizzata e, tutto sommato, periferica come quella del Mare Adriatico.

In questo senso, la ricerca che ha preceduto la pubblicazione di questo volume ha fin dall'inizio adottato un approccio olistico, per mettere in primo piano le dinamiche evolutive che hanno caratterizzato l'oggetto dell'indagine, in modo tale da osservare come variabili dipendenti i singoli episodi o gli effetti misurabili quantitativamente. Per rendere trattabile il problema, verrà sacrificata l'estensione geografica, per mantenere il più possibile ampio lo spettro di osservazione del sistema di interrelazioni, utilizzando uno strumentario analitico che integra l'a-

4. David S. Jacks, Christopher M. Meissner, Dennis Novy, *Trade booms, trade busts, and trade costs*, «Journal of International Economics», vol. 83, 2011, pp. 185-201.

5. Barney Warf, *Time-Space Compression. Historical geographies*, Routledge, London-New York, 2008.

6. Christopher Alan Bayly, *The birth of the modern world, 1780-1914: global connections and comparisons*, Blackwell, Oxford, 2004 (trad. it. Einaudi, 2009); Jürgen Osterhammel, *The transformation of the world: a global history of the Nineteenth century*, Princeton University Press, Princeton-Oxford, 2014.

7. Gene M. Grossman, Elhanan Helpman, *Globalization and Growth*, «American Economic Review: Papers & Proceedings», vol. 105, n. 5, 2015, pp. 100-104.

nalisi economica con elementi provenienti dalla analisi dei networks, dalla teoria dei giochi e dalla teoria della complessità applicata alle relazioni economiche internazionali.

L'approdo finale vorrebbe essere altrettanto olistico: utilizzare un caso geograficamente e cronologicamente circoscritto come quello dell'Adriatico, per illuminare alcuni aspetti dei meccanismi generativi di cambiamenti da un punto di vista molto più generale del consueto. Si tratta di interrogativi sui quali da qualche tempo ci si interroga. Ad esempio, quando ed in che modo sono comparse le interrelazioni che hanno globalizzato il nostro mondo⁸, lungo quali percorsi lo sviluppo di quelle interrelazioni ha generato dinamiche contemporaneamente costruttive e distruttive⁹. Sembra opportuna anche una indagine relativa alle condizioni entro le quali sono apparse nuove sensibilità ed interessi scientifici, che hanno consentito già ai contemporanei di reinterpretare quelle dinamiche di sviluppo¹⁰. Ovviamente, uno studio come questo non può che fornire una prima soglia d'indagine, con qualche suggerimento ed una conclusione parziale, ma nella storiografia delle relazioni economiche internazionali in realtà ciò che conta maggiormente è la definizione del contesto, piuttosto che il punto d'arrivo.

1.1. Commerci, mobilità, globalizzabilità

Nell'ultimo quarto dell'Ottocento, fino allo scoppio della Grande Guerra, i trasporti marittimi conobbero una significativa evoluzione tecnologica ed organizzativa, ridefinendo alcune caratteristiche fondamentali nell'organizzazione delle economie nazionali più avanzate, e creando spazi nuovi per una economia internazionale ristrutturata attorno alle nuove potenzialità di una mobilità commerciale per la prima volta effettivamente globale. All'interno di quelle economie, il settore dei trasporti divenne rapidamente molto più che uno tra i tanti settori produttivi, intrecciando legami talmente numerosi e profondi con le istituzioni pubbliche, gli altri settori economici e la società civile da essere considerato una componente fondamentale della "modernità", ed una indispensabile infrastruttura per garantire un corretto posizionamento della propria Nazione all'interno dell'ordine politico ed economico internazionale. Sempre più efficienti sistemi dedicati alla mobilità su lunga distanza ed istituzioni interessate ad estendere la propria sovranità sovrapposero i propri interessi ed intrecciarono le rispettive traiettorie evolutive, all'interno di una competizione internazionale sempre più accesa e profondamente coinvolgente, anche se in superficie la dialettica sembrava

8. Paul Hirst, Grahame Thompson, Simon Bromley, *Globalization in Question*, Polity Press, Cambridge-Malden, 2009.

9. Eric Sheppard, *Limits to Globalization. The Disruptive Geographies of Capitalist Development*, Oxford University Press, Oxford, 2016.

10. Stephanie Lawson, *Theories of International Relations. Contending Approaches to World Politics*, Polity Press, Cambridge-Malden, 2015.

ristretta soltanto al livello dell'apertura commerciale o, al contrario, delle barriere protezionistiche¹¹.

Pur riconoscendo la complessità insita nell'intreccio tra i molteplici ruoli rivestiti dai diversi sistemi marittimi nazionali, la storiografia raramente si è occupata di analizzarli in chiave comparata, mentre manca a tutt'oggi un'analisi compiuta dell'evoluzione strutturale del sistema internazionale della mobilità commerciale, che unisca traiettorie tecnologiche, organizzative ed istituzionali, evidenziando gli intrecci e le convergenze dei diversi sistemi nazionali. Una simile analisi comparata risulta indispensabile per comprendere appieno gli elementi di forza e le debolezze insiti nelle radici della prima globalizzazione.

Ad un primo livello d'indagine, i dati suggeriscono un percorso di sviluppo composto da strette interrelazioni tra i diversi attori che hanno svolto un ruolo nella costruzione dell'infrastruttura marittima della prima globalizzazione. La stazza (ovvero, grossolanamente, la capacità di carico espressa in volume) della flotta mondiale crebbe da poco più di 10 milioni di tonnellate nel 1860 a poco meno di 50 milioni di tonnellate alla vigilia della prima guerra mondiale¹², aumentando di molto la propria potenzialità di carico e l'efficacia dei propri servizi, se viene considerato il fatto che il tonnellaggio delle navi a vapore (molto più efficienti) superò il tonnellaggio delle navi a vela nel 1883 in Gran Bretagna, nel 1886 in Francia, nel 1893 in Germania, nel 1893 in Austria-Ungheria e nel 1907 in Italia¹³. Parallelamente, aumentarono le dimensioni, la velocità e l'affidabilità delle navi, con effetti significativi non solo sui costi diretti dei trasporti, ma su tutta la logistica coinvolta nella movimentazione (trasbordo nei porti, soste nei magazzini, assicurazioni, deperimento delle merci durante il viaggio, ecc.). Già alla fine del XIX secolo, l'interazione tra linee telegrafiche, treni e piroscafi portò alla creazione di sistemi sincronizzati dedicati alla connettibilità globale delle principali economie europee, rendendo le infrastrutture dedicate alle mobilità commerciale una componente fondamentale dei più importanti sistemi economici nazionali¹⁴.

La circolazione delle merci divenne non soltanto imponente, ma determinante nella definizione dei rapporti tra le diverse regioni nel mondo. Le esportazioni internazionali più che decuplicarono in sessant'anni, passando da 1.747 milioni di dollari nel 1850 a 18.697 milioni nel 1913 (a valori costanti); negli stessi anni, l'Europa nordorientale e gli Stati Uniti mantennero una salda leadership, passan-

11. Elhanan Helpman, *The Mystery of Economic Growth*, The Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge-London, 2004, pp. 55-85.

12. Martin Stopford, *Maritime economics*, Routledge, London-New York, 2009, p. 26.

13. B. R. Mitchell, *International Historical Statistics, Europe 1750-1993*, MacMillan, London, 1998, pp. 710-720.

14. Geo. R. Parkin M.A., *The geographical unity of the British Empire*, «Scottish Geographical Magazine», vol. 10, n. 5, 1894, pp. 225-242; cfr. la prima parte di: Robert Millward, *Private and Public Enterprise in Europe. Energy, Telecommunications and Transport, 1830-1990*, Cambridge University Press, Cambridge, 2005.

do dal 54% al 57% delle esportazioni mondiali¹⁵, in evidente parallelismo con il rafforzamento dei nuovi equilibri geopolitici, resi possibili proprio grazie alla posizione commercialmente dominante combinata con le moderne possibilità di mobilitazione delle risorse¹⁶.

La dimensione pubblica non fu mai assente, ma anzi divenne una componente essenziale nella diffusione della navigazione a vapore già dalla prima metà del XIX secolo¹⁷, ed uno strumento sempre più importante nella gestione delle relazioni (non solo economiche) con il resto del mondo nella parte restante del secolo¹⁸. Ma i finanziamenti statali furono una costante lungo tutte le stagioni della navigazione a vapore, ed in tutti i Paesi¹⁹, accanto ad una lunga serie di vantaggi extrafiscali che era consuetudine riservare alle navi nazionali, e negare a quelle straniere, dalle precedenze nell'accesso ai porti alla posizione degli ormeggi, dalle operazioni di carico e scarico fino alla gestione di tutte le procedure burocratiche legate all'importazione ed esportazione.

Si trattava di pratiche estremamente diffuse, che si aggiungevano ad altre più sottili forme di controllo ed indirizzo dei traffici, come nel caso delle stazioni per il rifornimento di carbone²⁰, all'epoca teorizzate come una diretta conseguenza delle nuove acquisizioni tecnologiche e delle nuove possibilità di estensione della sovranità economica di uno Stato consentite da quelle innovazioni²¹.

La produttività del settore marittimo finì nel concreto per dipendere sempre più dal livello degli aiuti pubblici, piuttosto che dalle reali condizioni di un mer-

15. Arthur Lewis, *The Rate of Growth of World Trade, 1830-1973*, Sven Grassman, Erik Lundberg (eds), *The World Economic Order. Past and Prospects*, Palgrave Macmillan, London, 1981, pp. 11-74. Dati aggiornati in: Giovanni Federico, Antonio Tena-Junguito, *World trade, 1800-1938: a new data-set*, EHES working Papers in Economic History, n. 93, January 2016.

16. Peter Dicken, *Global shift: mapping the changing contours of the world economy*, The Guilford Press, New York-London, 2011; Barry Buzan, George Lawson, *The global transformation: history, modernity and the making of international relations*, Cambridge University Press, Cambridge, 2015.

17. Freda Harcourt, *Flagships of imperialism: the P&O Company and the politics of empire from its origins to 1867*, Manchester University press, Manchester-New York, 2006.

18. G.A. Ritter, *The Kaiser and His Ship-Owner: Albert Ballin, the HAPAG Shipping Company, and the Relationship between Industry and Politics in Imperial Germany and the Early Weimar Republic*, H. Berghoff, J. Kocka, D. Ziegler (eds.), *Business in the age of extremes: essays in modern German and Austrian economic history*, German historical institute, Washington, 2013, pp. 15-39. Per gli Stati Uniti ed il ruolo di Theodore Roosevelt cfr. John A Thompson, *A Sense of Power: The Roots of America's Global Role*, Cornell University Press, Ithaca-London, 2015, pp. 30-55.

19. Royal Meeker, *History of shipping subsidies*, For the American economic association by the Macmillan company, New York, 1905.

20. J. Russell Smith, *Industrial and Commercial Geography*, Henry Holt and Company, New York, 1913; cfr. p. 764 per l'esempio del ruolo strategico svolto dalla coaling station di Port Said nel Mediterraneo.

21. Rudolf Kobsch, *Internationale Wirtschaftspolitik, ein Versuch ihrer wissenschaftlichen Erklärung auf entwicklungsgeschichtlicher grundlage*, Manz, Wien, 1907, p. 176 e ss. Il volume fu tradotto in italiano nel 1912 (*Politica economica internazionale*, Fratelli Bocca, Torino), ed in francese nel 1913 (*La politique économique internationale*, M. Giard & É. Brière, Paris).