

Cesco Chinello

Porto Marghera

1902-1926

Alle origini del «problema di Venezia»

prefazione di Antonio Foscari

disegni di Vittorio Basaglia



PREFAZIONE

di Antonio Foscari

Per mantenere la storia del porto di Venezia legata – come deve essere – alla storia d'Italia, questo libro di Cesco Chinello si può idealmente dividere in tre capitoli. Un primo capitolo è quello che va dall'ingresso in laguna delle prime navi a vapore a seguito della rimodellazione delle bocche portuali all'annessione del Veneto al Regno d'Italia nel 1866. Un secondo capitolo, che va da questa data al 1902, è quello delle molte proposte di ampliamento delle infrastrutture portuali sul bordo della città di Venezia. Il terzo è quello della portualità veneziana del secolo scorso.

I tre periodi hanno problematiche distinte. Il primo vede la sofferenza del porto dovuta alla scelta dell'Impero austro-ungarico, cui il Veneto allora era soggetto, di preferire a Venezia – come porto adriatico – il porto di Trieste. Durante il secondo ha luogo un conflitto quasi permanente fra il ceto imprenditoriale veneziano, orientato a privilegiare lo sviluppo portuale sull'isola della Giudecca, e il Governo del Regno d'Italia, determinato a concentrare i suoi interventi sulla Marittima, la zona portuale realizzata a ponente della città storica che, a differenza della Giudecca, era servita da una linea ferroviaria. Se in questo periodo, che va dal 1866 ai primi anni del Novecento, il porto di Venezia, malgrado gli investimenti fatti per potenziarlo, mantiene una dimensione per così dire regionale è in gran misura perché le maggiori imprese italiane avevano concentrato i loro interessi nel cosiddetto "triangolo" formato da Genova, Torino e Milano prima che il Veneto venisse annesso al Regno. C'è voluta quindi una generazione – cioè il lasso di tem-

po che va dal 1866 ai primi anni del Novecento – per superare quel senso di frustrazione e di fatalismo che era stato indotto nei veneziani da decenni di dominazione straniera e da un'annessione che non aveva apportato alcun apprezzabile beneficio economico.

Tutto comincia a cambiare all'inizio del nuovo secolo, con l'avvento di una nuova progettualità, con un impulso di matrice risorgimentale che assume le forme dell'irredentismo e con l'espansione che l'economia italiana conosce in questa congiuntura. Questa terza fase della storia del porto di Venezia che si sviluppa e si conclude entro l'arco temporale di un secolo, il xx, si innesca – come è capitato per altri eventi storici – con una scintilla, quella accesa all'Ateneo Veneto da una capitano marittimo, Luciano Petit, che avanza una proposta "rivoluzionaria": il porto lasci la città che per secoli era stata – essa stessa – il porto. Venezia infatti non avrebbe potuto garantire lo sviluppo portuale indotto dalla modernità che bussava alle porte senza correre il rischio di uscirne distrutta.

Anziché attraccare ai bordi della città – a settentrione o a meridione –, le navi dovevano avanzare fino ai bordi della laguna ove le attività marittime avrebbero trovato lo spazio per insediarsi ed espandersi liberamente.

Qualche mese dopo il capitano Petit avrebbe precisato la sua proposta, chiarendo che il nuovo percorso marittimo che avrebbe condotto le navi fino alla gronda lagunare interna non doveva passare a nord della città, ma a sud, utilizzando il canale della Giudecca per imboccare un nuovo canale che sarebbe stato parallelo al ponte ferroviario. Nelle *barene* dei Bottenighi, quando fossero state bonificate, le attività portuali avrebbero trovato, a loro servizio, quelle infrastrutture stradali e ferroviarie, oltre alle superfici, che erano necessarie al loro più libero sviluppo.

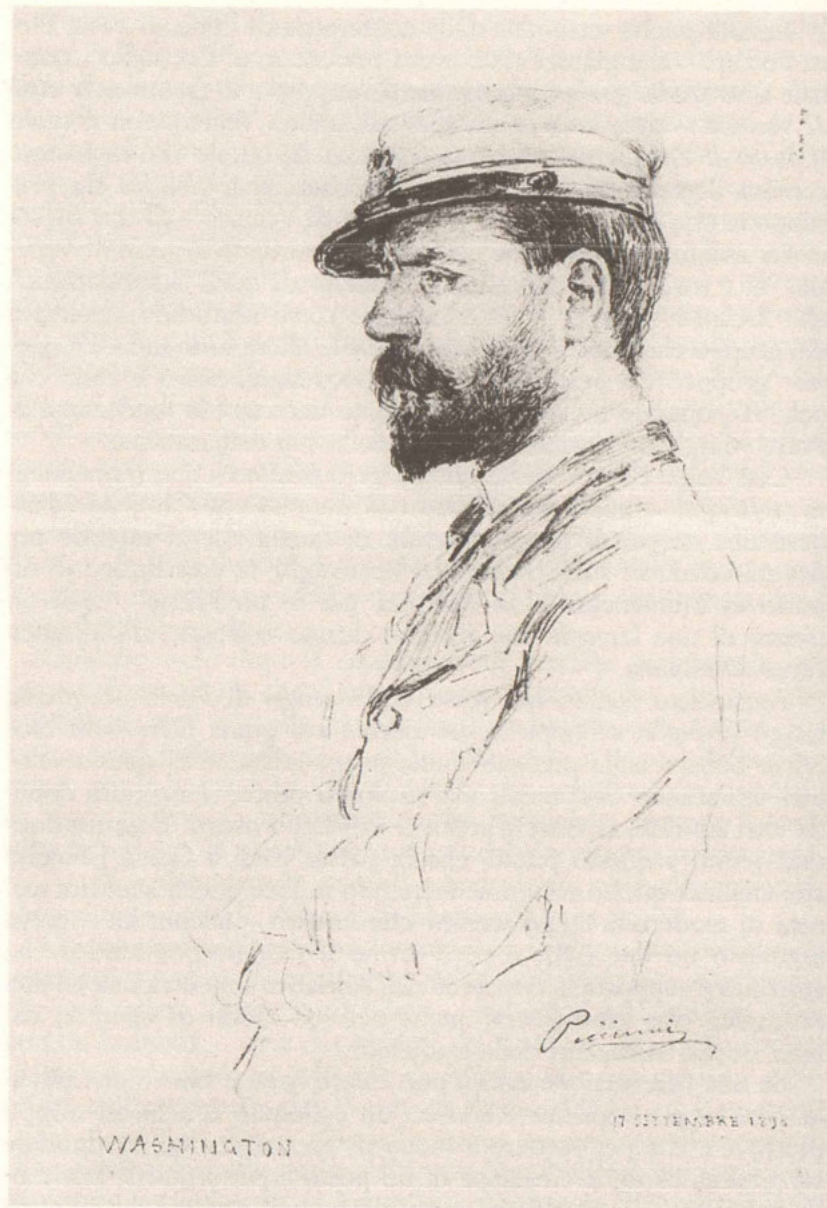
Questa proposizione trova impreparata la classe imprenditoriale veneziana e suscita l'opposizione dell'amministrazione municipale che non tollera l'idea che il porto – andandosi ad insediare sulla gronda lagunare – esca dai confini del Comune. Ma trova il consenso entusiasta di un ufficiale di Marina che era nato un anno prima dell'annessione del Veneto al Regno d'Italia ed è un campione – per così dire – di quella nuova generazione di veneziani che, appellandosi alla storia dell'antica Repubblica e invocando nel contempo la modernità, si è scrollata di dosso le frustrazioni della generazione precedente.

Passate poche settimane dalla conferenza di Luciano Petit, Piero Foscari – che già nel 1902 aveva presentato al Consiglio Comunale uno *Studio per un programma finanziario e di lavoro sulla città di Venezia* – tiene una conferenza all'Ateneo Veneto, con il titolo *Il porto di Venezia nel problema adriatico*. In questo suo intervento coniuga il problema portuale con una concezione politica che presuppone una rivendicazione – nel nome di Venezia – di una supremazia italiana in quello che anticamente era detto il golfo di Venezia. Vi è in questa proposizione l'indizio di quell'"imperialismo" che Richard Webster (1974) riconosce come attitudine ideologica del gruppo che attorno al Foscari si viene allora formando. Di questo "gruppo" un personaggio a dir poco significativo è colui che nel 1917, quando il Governo del Regno decreterà la fondazione di Porto Marghera, assumerà la regia della sua realizzazione.

Con Volpi, Piero Foscari, ancora giovanissimo – non aveva ancora trent'anni –, aveva già avviato una impresa che Chinello considera una specie di prova generale di quella che si sarebbe poi dovuta condurre sulle barene dei Bottenighi: la costruzione di un porto in Montenegro – in Antivari, per la precisione – e di un tronco di una ferrovia che avrebbe dovuto collegare all'Adriatico l'area danubiana.

Agganciato questo filo rosso della genesi di Porto Marghera, Cesco Chinello sviluppa la sua ricerca «di grana fine» (così dice Silvio Lanaro nella prefazione alla prima edizione di questo volume) utilizzando documenti mai esplorati prima (e neppure dopo) da altri studiosi: le carte d'archivio di Piero Foscari. È giusto dunque, giunti a questo punto, che la parola passi a Cesco Chinello che analizza questo materiale mettendo in luce quella «cultura tecnica di modernità stupefacente» che Lanaro – ancora lui – aveva segnalato fin dal 1981, e però anche il fondamento teorico che giustifica e supporta la creazione nell'Adriatico settentrionale di una portualità che fosse libera, anche nel suo modo di operare, dai lacci troppo stringenti della tradizione.

Se una osservazione critica può essere fatta al lavoro di Chinello – come per continuare con lui un colloquio conclusosi troppo presto – è che per mettere a fuoco il fondamento imprenditoriale ed economico della creazione di un porto e per seguirne le vicende nel seno delle pubbliche amministrazioni, egli non ha valutato appieno – probabilmente perché le riteneva "sovra-strutturali" – le



Piero Foscari, Washington, 1890

implicazioni ideologiche di quel progetto che sono, in senso lato: quelle "imperialiste" di un ufficiale di Marina che aveva partecipato ad azzardate e rischiose imprese coloniali; quelle irredentiste di un veneziano che agiva nella convinzione di un imminente crollo dell'Impero asburgico; quelle politiche di un uomo che rapidamente – e malgrado l'opposizione di Giolitti – passa dall'aula del Consiglio Comunale a quella del Parlamento italiano (1909), promuove la costituzione del Partito nazionalista (1910) e, dopo aver partecipato alla guerra di Libia (1911), ne presiede il Congresso del 1912.

Mentre Volpi, estraneo all'impegno politico in questa fase della sua vita, andava espandendo nelle "Tre Venezie" – anche lungo le due coste adriatiche – le reti elettriche di quella Società Adriatica di Elettricità – SADE – costituita a Venezia solo pochi anni innanzi (1905), il Foscari – che nel Governo Boselli e anche nel successivo ministero Orlando sarà sottosegretario alle Colonie – coniuga il tema portuale con quello dello sviluppo coloniale – che avrebbe richiesto specifiche linee di navigazione – e con quello del controllo marittimo dell'Adriatico. È in questo scenario che nella sua visione Venezia, dotata di nuove e moderne infrastrutture marittime, sarebbe diventata l'emporio dell'Europa centro-meridionale quando fosse caduto l'Impero austro-ungarico.

Sono tutti temi che, a distanza di un secolo, paiono molto lontani; ma allora concorrevano non poco ad animare, spesso a esaltare, quei movimenti di avanguardia e quegli interessi economici che avrebbero indotto di lì a poco il nostro Paese a scendere in guerra. Questa guerra che ha cambiato lo scenario europeo, questa guerra che – essendo la prima combattuta con mezzi meccanici – ha dimostrato la funzione strategica del controllo delle fonti di approvvigionamento del petrolio (e quindi la necessità di uno smembramento dell'Impero ottomano): ecco cosa manca – anche solo come fondale – nel libro di Chinello, che segue il filo rosso delle carte dell'archivio di Piero Foscari, trascurando che quest'uomo – al quale l'Impero austro-ungarico aveva negato l'accesso ai suoi territori (cosa non trascurabile per lui, che aveva interessi in Carinzia) – era quello che armava MAS per affondare navi austriache e sarà quello che organizzerà (in modi che possono farci anche sorridere) le difese per respingere gli attacchi aerei sferrati a Venezia dalla aviazione austriaca.



Giuseppe Volpi, 1898



Piero Foscari, 1905

Approfondire questo tema – o anche solo illuminarlo un poco – avrebbe fatto intendere meglio la divaricazione che si viene a creare fra i due sodali delle imprese montenegrine dal 1903 e delle molte convergenze negli anni successivi. Volpi, da vero capitalista, non si lascia sedurre e distrarre dai sogni fallaci che percorrono l'Italia pre-bellica – l'irredentismo, il nazionalismo, l'interventismo –, tant'è che nelle sue carte (che finalmente sono allo studio di uno storico competente) non ci sono riferimenti alla vicenda di Porto Marghera fino al 1917.

Ma non c'è bisogno del disastro di Caporetto perché Volpi capisca, o anche semplicemente intuisca, che l'entrata in guerra degli Stati Uniti è un evento che di per sé vanifica tutti i sogni futuristi e irredentisti, perché già nell'aprile il presidente Thomas W. Wilson aveva deciso che gli Stati Uniti intervenissero in forze nel conflitto europeo per liberare le nazioni soggette all'imperialismo di altre nazioni. Non avrebbe permesso quindi – e in effetti non permetterà – che i popoli slavi dei Balcani, liberati dal giogo asburgico, ricadessero sotto la sovranità di un altro popolo, anche se questo si fosse seduto al “tavolo della pace” – come siederà l'Italia – dalla parte dei vincitori.

Quando entra in scena Volpi, con l'autorevolezza e il potere finanziario di quel produttore di energia elettrica che era, tutte le ideologie che animavano il Foscari – ancora molto attivo in Veneto come in Parlamento – cederanno il passo alla prassi di un capitalismo moderno ed efficiente. Con le sue capacità diplomatiche, oltre che imprenditoriali, fuori dall'ordinario, Volpi ottiene in tempi brevissimi i decreti e le concessioni per la realizzazione di Porto Marghera, “tirandosi dietro”, su questo progetto, tutta la grande industria italiana. Così svanisce il sogno dell'emporio adriatico a servizio di una nuova area geo-politica e Porto Marghera diventa ciò che è stato nel secolo scorso: una zona industriale con servizio marittimo, in cui saranno chiamate a insediarsi preferibilmente industrie energivore, industrie cioè che, a vantaggio della SADE, avrebbero dovuto assorbire una buona quantità di quella energia elettrica che un Veneto ancora agricolo non era in grado di consumare.

Forse è solo quando Giolitti annuncia la sottoscrizione a Rapallo del trattato con cui l'Italia rinuncia a qualsiasi velleità di supremazia sul mare Adriatico e a qualsiasi espansione territoriale sulla

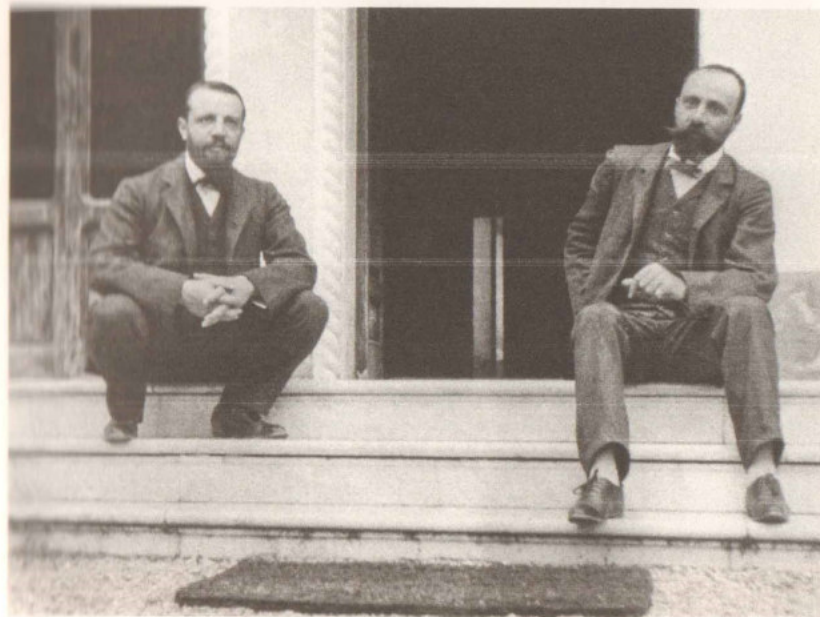
costa dalmata e nell'area balcanica (1919) che Piero Foscari – il quale proprio in questa circostanza innescò clamorose proteste in Parlamento – si rende conto davvero, e drammaticamente dal suo punto di vista, che le aree bonificate dei Bottenighi e i canali portuali che ormai le solcano non avrebbero mai ospitato le infrastrutture di un porto che avrebbe dovuto sfidare la concorrenza di Rotterdam e Amburgo.

La creatura da lui tanto sognata ha conosciuto, con il trauma della guerra, una specie di metamorfosi: è diventata una zona industriale dotata di "autonomia portuale", come allora si diceva quando si voleva spiegare che a Porto Marghera le industrie si sarebbero potute approvvigionare delle materie prime necessarie per le loro lavorazioni evitando l'ingerenza delle organizzazioni e delle strutture di un porto tradizionale.

Era dunque terminata la stagione culturale e politica durante la quale Piero Foscari aveva avuto un ruolo di leader, tant'è che nel 1919 non viene eletto nuovamente al Parlamento. Prima di morire, appena cinquantottenne, ha solo il modo di assistere al fallimento della impresa temeraria condotta a Fiume da D'Annunzio (1919), che lo aveva coinvolto se non altro emotivamente, e allo scioglimento del Partito nazionalista deliberato da un Comitato Centrale da lui stesso presieduto. La nomina a Senatore del Regno, deliberata nel mese di aprile del 1923, giunse a lui troppo tardi perché potesse considerarla un riconoscimento del suo impegno «per la ricostruzione politica del paese» come è scritto nella sua motivazione.



Piero Foscari e Giuseppe Volpi nel medesimo studio fotografico in Montenegro, negli anni dell'impresa di Antivari



Giuseppe Volpi e Piero Foscari, 1904

Porto Marghera, come si evince dal saggio di Cesco Chinello oggi rieditato, è l'esito di un lungo processo storico che si avvia sin dalla caduta della Repubblica: con Napoleone prima, e con l'Austria dopo, prende corpo il rovesciamento della funzione di Venezia verso l'Oriente e dei suoi interessi sul mare in quella verso l'Europa. Saranno poi, dopo l'annessione di Venezia all'Italia, i nuovi strati di borghesia veneziana a mettere in crisi la tradizionale politica neo-insulare e a perseguire, attraverso alterne vicende, quel disegno. E a Venezia guarda Giuseppe Toeplitz, uno dei capi della Banca commerciale che si occupa dei finanziamenti all'industria chimica (Montecatini), grande amico di Giuseppe Volpi che ben prima di Marghera dà vita alla SADE. A Venezia c'è Piero Foscari con il suo sindacato montenegrino *magna pars* delle iniziative economiche e industriali di cui Foscari è riconosciuto come un "padre". La laguna diventa così un porto industriale che la guerra – i sovrapprofitti di guerra – e il fascismo letteralmente regalano a Giuseppe Volpi e, tramite suo, alla grande industria di base. È da questi processi strutturali che si origina quel «problema di Venezia» che esploderà, nel secondo dopoguerra, in nuove acutissime contraddizioni. Cesco Chinello ne aveva tracciato, nell'edizione oggi proposta e arricchita da nuove immagini, una serrata ricostruzione storico-politica su varie fonti, ma soprattutto su quelle dell'Archivio di Piero Foscari.

CESCO CHINELLO (Venezia, 1925-2008) ha svolto, sin dagli anni della Resistenza, lavoro politico a Venezia e nel Veneto. È stato un politico e uno storico, deputato e senatore del PCI. Nel 1975 Ha pubblicato *Storia di uno sviluppo capitalistico. Porto Marghera e Venezia. 1951-1973*.

ANTONIO FOSCARI è nato a Trieste (1938) e vive a Venezia. Architetto e professore di Storia dell'Architettura presso l'Università Iuav di Venezia, ha contribuito alla prima edizione del volume mettendo a disposizione di Cesco Chinello i materiali dell'Archivio Piero Foscari presso Villa Foscari di Malcontenta (Mira - Venezia). Per la attuale edizione ha fornito ulteriori materiali d'archivio, corredando i disegni di Vittorio Basaglia con la riproduzione dei progetti originali da cui quei disegni sono stati tratti.

In copertina: Mario Deluigi, mosaico della centrale SADE (particolare), anni cinquanta.
Foto di Giorgio Bombieri