



di Giorgio Roverato

C'è un bel libro di Gian Antonio Stella, *Schei* (Baldini & Castoldi, 1996) che forse a più di qualche lettore è capitato di scorrere. In esso, accanto a interviste non banali a imprenditori del Nordest, affiora la tesi che l'industrializzazione di quest'area fu, tutto sommato, fatto recente. Un'opinione che spesso ricorre nella lettura giornalistica di questo territorio, negando (o non considerando) quel processo di lunga durata che sta alla base delle *performance* che il Triveneto conobbe tra la fine degli anni Ottanta e la metà degli anni Novanta del secolo passato.

INDUSTRIALIZZAZIONE, UN SUCCESSO CHE VIENE DA LONTANO

Al contrario di quanto sostengono le cronache recenti del territorio, la performance imprenditoriale veneta pone le sue radici alla fine dell'Ottocento insediandosi nelle vallate dell'Alto vicentino. Qui nacque il «modello Nordest», spesso celebrato con espressioni enfatiche tipo «la locomotiva d'Europa»

Convien allora brevemente ripercorrere quel processo di lunga durata (e di incubazione) che consentì il balzo in avanti del Nordest, spesso celebrato con espressioni enfatiche, del tipo «la locomotiva d'Europa».

LA NASCITA DEL «SISTEMA FABBRICA»

Certo, il Nordest, e il Veneto in particolare, appaiono marginali nel processo di modernizzazione che l'Italia conobbe tra la fine dell'Ottocento e gli anni Venti-Trenta del Novecento. Il lungo perdurare della loro economia agricola sembrava stridere con i progressi del triangolo industriale classico. Alcuni dati statistici sembrano in parte confermare tale interpretazione. I numeri vanno però letti in modo dinamico, raffrontandoli con gli elementi qualitativi che meglio consentono di cogliere la realtà fattuale. In questa prima riflessione mi limiterò al Veneto, che – peraltro – del Nordest è la parte più rilevante. Ricordando innanzitutto come l'alto vicentino (Schio e Valdagno) sia uno dei luoghi storici dell'industrializzazione continentale. In quelle vallate si insediò, nei primi decenni dell'Ottocento, il sistema di fabbrica: vale a dire nello stesso periodo in cui esso si andava formando in quella vasta area

sovrana nazionale compresa tra i principati tedeschi nord-occidentali, i Paesi Bassi e le regioni Nord-orientali della Francia.

È noto come la particolarità del Veneto asburgico (e, dal 1866, italiano) portò a una transizione dolce all'industrializzazione, come è ormai conosciuta in letteratura. Questa industrializzazione non invasiva innescò, fin dagli anni Ottanta-Novanta dell'Ottocento, e proprio a partire dal nucleo industrializzante dell'alto vicentino, vere e proprie ondate di piccola impresa che investirono tutta l'area centrale veneta, con la sola eccezione del padovano. In quella provincia la trasformazione manifatturiera tardò infatti ad affermarsi, grosso modo negli anni Cinquanta-Sessanta del Novecento,

«IL VENETO NON È MAI STATO MARGINALE NELLA MODERNIZZAZIONE ITALIANA, CONCORRENDOVI INVECE IN MODI A VOLTE STRATEGICI, AL PUNTO DA DIVENIRE, E FIN DAL PRIMO CENSIMENTO INDUSTRIALE DEL 1911, LA TERZA REGIONE INDUSTRIALE DEL PAESE»



PIONIERE. Il monumento all'imprenditore Alessandro Rossi in centro a Schio

da un lato per il rilievo delle produzioni agricole lì prevalenti, dall'altro per la scarsa propensione delle *élite* economiche a uscire dalla profittevole intermediazione dei prodotti della terra e dell'allevamento degli animali da cortile e dei cavalli; tipologia merceologica che peraltro rendeva la Borsa Merci patavina in grado di concorrere positivamente alla fissazione dei prezzi su scala nazionale, con ritorni economici di rispetto.

La diffusione della manifattura basata in pianura sulla piccola impresa, mentre invece l'alto vicentino conosceva l'emergere della grande impresa grazie dapprima al Lanificio Rossi, e poi al Lanificio Marzotto, non fu però fatto a se stante. Per almeno tre momenti di snodo, che resero il Veneto attore di primaria impor-

PASSATO INDUSTRIALE. Fotografia degli stabilimenti nel XX secolo (Schio, Biblioteca civica)



un moderna industria meccanica. Ma non si trattò solo di una (perigliosa) sfida imprenditoriale, costituendo invece l'integrazione progressiva del (debole) capitalismo veneto con quello più maturo del Nordovest e, tramite la banca d'affari italo-germanica, con le piazze finanziarie del centro Europa.

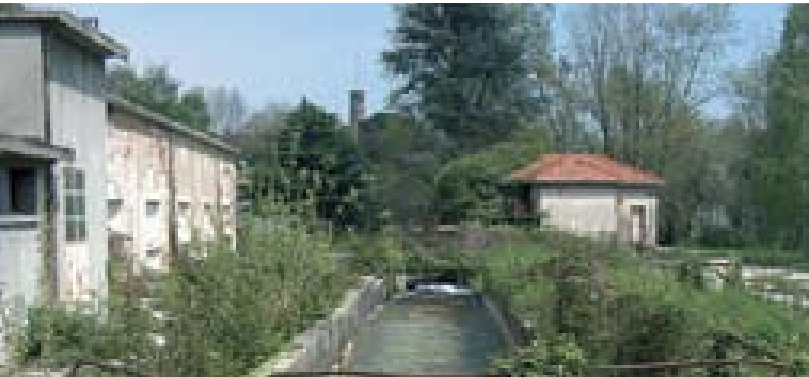
IL SIGNOR LANEROSI E IL CONTE VOLPI

Una integrazione, e veniamo al secondo momento, che fu irrobustita dall'azione di Alessandro Rossi, il *leader* degli industrialisti italiani. Senatore del Regno, a capo della ditta di famiglia in quel di Schio, egli condusse una lunga battaglia parlamentare, alla fine vincente, per la liberalizzazione delle società azionarie, considerate (nell'assenza ancora di un



LANIFICIO ROSSI. Cortile interno (Schio, Biblioteca civica)

AREA LANEROSI. La centrale Umberto I presso la roggia maestra



moderno sistema bancario) le uniche in grado di fornire capitali a un'industria nascente. Rossi aprì la sua azienda, trasformata in società azionaria nel 1873, e all'epoca la più grande impresa indu-

striale italiana, a capitali milanesi, austriaci e svizzeri.

Il terzo punto di snodo fu rappresentato dall'azione della SADE-Società adriatica di elettricità, fondata nel 1905, e del suo *leader* Giuseppe Volpi, volta a realizzare tra il 1917 ed il 1922 quella che è stata in Europa una delle prime pianificazioni territoriali a destinazione produttiva. Si tratta del Porto industriale di Venezia, poi noto come Porto Marghera, divenuto nel tempo tra le più importanti concentrazioni di produzioni cantieristiche, chimiche e petrolchimiche dell'intero continente. Quell'operazione rappresentò la definitiva sal-

tanza nella modernizzazione italiana.

Il primo riguarda il ruolo di una impresa padovana, sorta nel 1870, e attiva nel settore dei grandi lavori. Si trattava della "Società veneta per imprese e costruzioni pubbliche", guidata da Vincenzo Stefano Breda, grazie alla quale sorsero a Terni le omonime "Fonderie e altiforni", vale a dire la prima acciaieria italiana, e fino agli anni Settanta del Novecento la principale azienda del settore, ancorché ormai integrata nell'IRI. Si trattò di una scelta strategica, dato che un paese in via di industrializzazione aveva bisogno di materie di base, e innanzitutto di acciaio, necessario all'avvio di

SI TRATTÒ DI UN PROCESSO DOLCE CON VERE E PROPRIE ONDATE DI PICCOLA IMPRESA CHE INVESTIRONO TUTTA L'AREA CENTRALE VENETA, CON LA SOLA ECCEZIONE DEL PADOVANO

data tra finanza del Nordest e finanza del Nordovest, con l'approdo in laguna dei maggiori gruppi industriali italiani. Volpi, peraltro, fu anche uomo pubblico: ministro delle

Finanze (1925-27), risanò la lira e varò la innovativa Riforma bancaria del 1926, assumendo successivamente la presidenza di Confindustria.

Questi episodi rapidamente raccontati non sono casualità, ma costituiscono *l'humus* nel quale si è sviluppata, certo con difficoltà e contraddizioni, l'industrializzazione di gran parte del

Nordest. Il ricordarli, sta a significare che il Veneto del successo parte da lontano; e che il Veneto non è mai stato marginale nella modernizzazione italiana, concorrendovi invece in modi a volte strategici. Molti anni or sono mi capitò di scrivere un saggio per il volume *Il Veneto della Storia d'Italia. Le Regioni*, edito da Einaudi (Torino, 1984). Il titolo da me proposto venne cassato, e la redazione editoriale lo sostituì con un più breve (e invero efficace) *La terza regione industriale* che ebbe poi fortuna in letteratura. Così, il Veneto è stato, e fin dal primo Censimento industriale del 1911, la terza regione industriale del paese.

L'Autore Giorgio Roverato insegna Storia economica all'Università di Padova. I suoi interessi scientifici sono la storia imprenditoriale e la storia dello sviluppo economico, anche in riferimento alla specifica industrializzazione veneta. Autore di un centinaio tra saggi e volumi, è membro della milanese Associazione di Studi e di Storia sull'Impresa, di cui è socio fondatore.